

UNIVERSIDADE DO VALE DO RIO DOS SINOS – UNISINOS

**A NAVEGAÇÃO FLUVIAL NA REPÚBLICA VELHA GAÚCHA, INICIATIVA
PRIVADA E SETOR PÚBLICO:
AÇÕES E IMPLICAÇÕES DESSA RELAÇÃO**

DALVA NERACI REINHEIMER

São Leopoldo

2007

DALVA NERACI REINHEIMER

**A NAVEGAÇÃO FLUVIAL NA REPÚBLICA VELHA GAÚCHA, INICIATIVA
PRIVADA E SETOR PÚBLICO:
AÇÕES E IMPLICAÇÕES DESSA RELAÇÃO**

Tese de Doutorado apresentada à Universidade do Vale do Rio dos Sinos – UNISINOS, Centro de Ciências Humanas, Programa de Pós-Graduação - Curso de Doutorado em História, para obtenção do título de Doutor(a) em História.

Orientador(a): Prof^a Dr. Heloísa Jochims Reichel

Áreas de Concentração: Estudos Históricos Latino Americanos

Linha de Pesquisa: Idéias e Movimentos Sociais na América Latina

São Leopoldo

2007

*À minha família, especialmente,
ao Álvaro, cujo incentivo é fundamental em minha vida;
às minhas filhas, Priscila e Esther, pela amizade, ajuda
e incentivo,
aos meus pais, Virgínia e José, por me darem o maior
dos conhecimentos - o exemplo,
à Rafaela, pela maneira singela como me ensina a
compreender o mundo.*

AGRADECIMENTOS

A Prof^a. Dr^a. Heloísa Jochims Reichel, pela confiança em mim depositada, especialmente, por ter aceitado fazer a orientação, quando esta pesquisa já se encontrava em andamento. Pelo acolhimento e estímulo nos momentos em que passei por dificuldades. Sua orientação foi fundamental para a realização deste trabalho.

Ao Prof. Dr. Marcus Justus Tramontini (*in memoriam*), pela parceria, até onde foi possível. Pelo exemplo de dedicação à pesquisa histórica, ao ensino e aos alunos.

Aos colegas da Faculdade de Educação de Taquara, por compartilharem deste desafio e me ajudarem a retomar, na caminhada diária, o entusiasmo pela pesquisa e o ensino.

Aos professores, funcionários e colegas do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade do Vale do Rio dos Sinos.

À Universidade do Vale do Rio dos Sinos, através do Centro de Ciências Humanas, pela cedência da bolsa relacionada ao Programa.

As direções e funcionários dos Arquivos, Museus e Bibliotecas, listados neste trabalho, pelo auxílio técnico.

A todos que, de alguma forma ajudaram, minha eterna gratidão.

RESUMO

O tema da presente Tese refere-se à navegação fluvial na República Velha (1889-1930). Analisaremos o desenvolvimento dessa atividade nos rios Jacuí, Sinos, Taquari, Caí e Gravataí e no lago Guaíba, pela ligação que ocorre entre os referidos rios com esse lago receptor. Algumas características em comum para as áreas desses rios - a localização no norte do estado, a ligação fluvial com a capital e a forma de ocupação do espaço - nos levaram a caracterizar o território de abrangência destes como uma região. Essa ficou denominada, neste estudo, de região centro-norte.

No período em análise, a navegação fluvial participou como um importante componente da economia do estado e, por isso, esteve presente nos planos e projetos dos governantes. Porém, o pleno desenvolvimento da atividade de navegação fluvial dependia da atuação do setor público e do setor privado.

No Rio Grande do Sul, durante a República Velha, se constituiu uma administração estadual com grande influência em todo o território. Assim, centramos nossa análise, no que se refere ao setor público, na atuação do governo do estado. A esse setor cabia a concessão das vias às empresas de navegação, bem como a criação e manutenção da infra-estrutura necessária. Ao setor privado, entendido como os proprietários de embarcações e as empresas de navegação, cabia a aquisição e a manutenção das embarcações e a realização das viagens e, ainda, a execução das transações comerciais entre o interior e a capital. Portanto, o setor público era o responsável pela promoção das condições de navegabilidade dos rios, enquanto o setor privado era o que realizava a operacionalidade propriamente.

A navegação fluvial, ao iniciar a República Velha, se encontrava estruturada e em desenvolvimento, mas ao término do período, enfrentou dificuldades que levaram a percepção de uma crise.

ABSTRACT

The present Thesis theme refers to the fluvial navigation in the Old Republic (1889-1930). We will analyze the activity development at rivers Jacui, Sinos, Taquari, Caí and Gravataí and Lake Guaíba, because of the connection between those rivers and this lake. Some common characteristics, for those rivers areas - like the localization at the north of the state, the fluvial connection with the capital and the ground occupation ways - took us to think this territory as a region. So, in this study, it was named "center-north region".

In the analyzed period, the fluvial navigation participated as an important state economy component, and, just for that, it was present in the governance plans and projects. However the full activity development needed not only public, but private actuation.

At Rio Grande do Sul, during the Old Republic, it was constituted a state administration with a great influence all over its territory. Thus, we centered this work, referring to the public service, in the state government actuation. It was the responsible for the sailing concession to the navigation enterprises, as well the creation and maintenance of the needed understructure. To the private sector, here understood as the ships and navigation enterprises proprietors, it was hoped the ships acquisition and sustenance for the travels realizations and, yet, the performing of the commercial transactions among the country and the capital. As a consequence, the public agent was the responsible for promoting the rivers navigability, meanwhile the private sector did the operations to make real this navigability.

Fluvial navigation, at the Old Republic beginning, was well-structured and in development, but, at the end of that period, it faced difficulties that led it into a crisis' perception.

LISTA DE ARQUIVOS CONSULTADOS

Nomes e Abreviaturas

- 1- Arquivo Histórico do Rio Grande do Sul – A.H.R.S
- 2- Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, Biblioteca Solar dos Câmaras - A.L.E – S.C
- 3- Biblioteca Pública do Estado – Setor Rio Grande do Sul – B.P.E – R. S
- 4- Fundação de Economia e Estatística – FEE – Porto Alegre
- 5- Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul – Arquivo Borges de Medeiros - I.H.G.R.S
- 6- Superintendência dos Portos e Hidrovias – antigo Departamento Estadual de Portos, Rio e Canais. D.E.P.R.C - Biblioteca S.P.H.
- 7- Museu da Comunicação Hipólito José da Costa. M.C. H.
- 8- Museu Histórico Visconde de São Leopoldo – M.H.V.S.L – São Leopoldo
- 9- Museu Histórico Municipal Adelmo Trott – M.H.M.A.T -Taquara
- 10- Museu Histórico Municipal Costa e Silva- M.H.M.C.S – Taquari

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	10
1 AS LIGAÇÕES ENTRE O CENTRO-NORTE DO ESTADO E A CAPITAL PELAS VIAS FLUVIAIS: INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO NO FINAL DO SÉCULO XIX.....	22
1.1 AS VIAS FLUVIAIS E A CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO CENTRO-NORTE	23
1.1.1 O rio Jacuí.....	23
1.1.2 O rio dos Sinos	27
1.1.3 O rio Caí	30
1.1.4 O rio Taquari	32
1.1.5 O rio Gravataí	35
1.2 PORTO ALEGRE E A LIGAÇÃO COMERCIAL COM O INTERIOR.....	37
1.2.1 Porto Alegre, o pólo da região centro-norte	37
1.3 A ATUAÇÃO DO PODER PÚBLICO, NO FINAL DO IMPÉRIO, EM RELAÇÃO À NAVEGAÇÃO FLUVIAL	54
1.3.1 As obras e serviços referentes à navegação fluvial	54
1.3.2 A Relação Entre a Navegação Fluvial e Outros Meios de Transporte.....	58
1.3.3 A Aplicação dos Impostos Sobre a Navegação Fluvial.....	61
2 O PODER PÚBLICO E SUA ATUAÇÃO EM RELAÇÃO À NAVEGAÇÃO FLUVIAL NO CONTEXTO POLÍTICO E ECONÔMICO DA REPÚBLICA VELHA (1889-1920).....	65
2.1 A INSTALAÇÃO DA ESTRUTURA ADMINISTRATIVA DO GOVERNO DO PARTIDO REPUBLICANO RIO-GRANDENSE - PRR.....	66
2.2 AS PRIMEIRAS INICIATIVAS DO GOVERNO PARA A MELHORIA DAS CONDIÇÕES DA NAVEGAÇÃO INTERNA	70
2.3 OS PROJETOS E OBRAS DESENVOLVIDOS PELO ESTADO EM RELAÇÃO À NAVEGAÇÃO FLUVIAL	79
2.3.1 Os projetos e estudos para a construção de barragens no rio Taquari.....	79
2.3.2 Uma obra significativa: a barragem Rio Branco no rio Caí	84
2.4 OBRAS E PROJETOS PORTUÁRIOS E A RELAÇÃO DESTAS COM A NAVEGAÇÃO FLUVIAL	94
2.4.1 Canal de ligação Porto Alegre-Torres	94
2.4.2 Projeto Porto Alegre Porto de mar	99

3 A NAVEGAÇÃO FLUVIAL E A ATUAÇÃO DA INICIATIVA PRIVADA: ORGANIZAÇÃO DAS EMPRESAS E AS VIAGENS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS E PASSAGEIROS (1889-1920)	112
3.1 FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO.....	113
3.2 A PARTICIPAÇÃO DA NAVEGAÇÃO FLUVIAL NA ECONOMIA DO ESTADO E SUAS RELAÇÕES COM OUTROS SETORES PRODUTIVOS	131
3.2.1 A Inserção da Navegação na Economia do Estado	131
3.2.2 Apontamentos de Problemas Relacionados ao Transporte Fluvial	138
3.3 NAVEGAÇÃO FLUVIAL: TRAJETOS PERCORRIDOS E AS PECULIARIDADES DAS VIAGENS	139
3.3.1 As Condições de Navegabilidade das Vias Fluviais de 1889 a 1920.....	140
3.3.2 As vias fluviais e os trajetos percorridos nas viagens	149
4 A NAVEGAÇÃO FLUVIAL E AS MUDANÇAS POLÍTICAS E ECONÔMICAS NO FINAL DA REPÚBLICA VELHA: PERCEPÇÃO DE UMA CRISE NO SETOR E ORGANIZAÇÃO DOS EMPRESÁRIOS.....	155
4.1 O GOVERNO DO PARTIDO REPUBLICANO RIO-GRANDENSE E A OPOSIÇÃO POLÍTICO-PARTIDÁRIA	156
4.2 AS ÚLTIMAS ETAPAS DOS PROJETOS E DAS OBRAS DO GOVERNO DO ESTADO PARA AS VIAS FLUVIAIS: RESULTADOS DESSA ATUAÇÃO NA NAVEGABILIDADE DOS RIOS	161
4.3 ENCAMPAÇÕES, POLÍTICA FISCAL E PORTUÁRIA: MEDIDAS DO SETOR PÚBLICO EM RELAÇÃO AOS TRANSPORTES E A REAÇÃO DO SETOR PRIVADO	174
CONCLUSÃO.....	195
REFERÊNCIAS	211
FONTES BIBLIOGRÁFICAS DE ÉPOCA	219
FONTES OFICIAIS CONSULTADAS.....	220
FONTE NÃO OFICIAIS CONSULTADAS	227
ANEXOS	229
ANEXO A: FIGURAS	230
ANEXO B: TERMO DE ENCAMPAÇÃO DAS OBRAS REALIZADAS PELA COMPANHIA DE MELHORAMENTO NO CAHY NO RIO DESSE NOME	238

INTRODUÇÃO

O interesse pelo tema focalizado nesta tese surgiu por ocasião da realização do curso de Mestrado, quando, estudando a imigração e colonização alemã no Rio Grande do Sul, nos deparamos com a necessidade de relacionar o desenvolvimento das colônias de imigração alemã e o transporte da produção agrícola colonial pelas vias fluviais. Entretanto, não encontramos, na bibliografia consultada, trabalhos específicos sobre navegação fluvial no Rio Grande do Sul buscamos, então, fontes primárias para responder os problemas levantados em nossa análise. O número de informações encontradas na documentação permitiu elaborar a dissertação, a qual se intitulou “As colônias alemãs, rios e Porto Alegre: estudo sobre imigração alemã e navegação fluvial no Rio Grande do Sul (1850-1900)”.¹

Desde então não surgiram outros estudos referentes ao tema da navegação fluvial no Estado e, como a documentação possibilitava extrapolar o enfoque e o período delimitados na dissertação, vimos a possibilidade de ampliar a pesquisa, dando continuidade ao estudo, agora relacionando a navegação fluvial com outros temas, além do estabelecido anteriormente com a colonização alemã.

A importância da navegação fluvial no processo histórico do Rio Grande do Sul é citada tanto na historiografia como no discurso leigo. É de reconhecimento que essa atividade permaneceu intensa por mais de um século e foi, pelo menos até o final da Primeira República, o principal meio de transporte interior. Após este período, ele veio a declinar sensivelmente, tornando-se bastante secundário nos dias atuais.

Levando em consideração o longo período em que se destacou, verifica-se que essa atividade participou expressivamente da economia do Rio Grande do Sul. Os governos, durante a Primeira República, incluíam em suas propostas políticas e econômicas a navegação

¹ REINHEIMER, Dalva Neraci. **As colônias alemãs rios e Porto Alegre**: estudo sobre imigração alemã e navegação fluvial no Rio Grande do Sul (1850-1900). São Leopoldo: UNISINOS, 1999. Dissertação de Mestrado.

fluvial. Quanto à operacionalidade, esta era realizada por empresas e proprietários particulares de embarcações. Porém, como já apontamos, não há estudos que analisem o desenvolvimento da atividade neste período e, principalmente, que expliquem por que ela veio a declinar após atuar de forma tão intensa na economia do Estado. O que propomos é justamente contribuir para preencher essa lacuna na historiografia.

Com os estudos já desenvolvidos na dissertação de mestrado e com as constatações elencadas acima, partimos do pressuposto de que, no que se refere à navegação fluvial, era determinante a atuação dos setores público e privado. A partir desses pressupostos, temos por objetivos: Analisar como ocorreu o desenvolvimento da navegação fluvial na região centro-norte do Estado, durante a República Velha, identificando também os fatores que interferiram negativamente na atividade levando-a a um declínio no final do período. Objetivamos, ainda, identificar e analisar a atuação do setor público e do setor privado no que diz respeito à navegação fluvial praticada nos rios que ligam Porto Alegre à região centro-norte do estado, durante a Primeira República.

O alcance desses objetivos implica em responder questões de caráter específico que se relacionam com os aspectos gerais alocados acima, como:

- identificar as principais empresas de navegação para o transporte de cargas e de passageiros, que atuaram no setor durante o período focalizado para estudo, no que se refere à estrutura das empresas, a forma de organização e o histórico destas;

- verificar a especialização das empresas para o transporte da produção agrícola colonial e outros gêneros de cargas;

- identificar a relação das empresas de navegação com o comércio atacadista, especialmente o localizado em Porto Alegre;

- identificar as rotas estabelecidas para a navegação fluvial e, nestas, analisar os problemas, que dificultavam o desenvolvimento da navegação fluvial nos rios delimitados para estudo;

- identificar e analisar a política e os investimentos do setor público em relação aos transportes e, em especial, ao transporte fluvial;

- verificar quais eram os interesses comuns e os divergentes entre o setor público e o privado no que se relacionava à navegação fluvial;

- identificar as formas de pressão, exercidas pelos empresários do ramo da navegação, para que fossem atendidas suas reivindicações;

- identificar a política do Estado, nos diferentes governos, no que se refere às obras realizadas, serviços públicos e às leis pertinentes aos transportes, que poderiam incentivar ou

desestimular as empresas de navegação.

O estudo sistematizado das questões apresentadas conduzirá nossa pesquisa e, para desenvolver a análise proposta, utilizaremos os dados de fontes primárias contextualizadas com a bibliografia. Dessa forma, poderemos compreender e explicar a atuação do setor público e do setor privado na navegação fluvial e as implicações resultantes desta atuação no desenvolvimento dessa atividade, pois defendemos a tese de que a navegação fluvial, ao se iniciar a República Velha, atuava como principal meio de transporte de mercadoria e de passageiros na região centro-norte do Estado. Gradativamente, foi perdendo essa posição. A crise do setor deu-se à insuficiente atuação dos setores público e privado no atendimento às necessidades da atividade, fato expresso pela deficiência de investimentos públicos em infraestrutura e pela precária organização dos empresários do setor. Houve, assim, uma inter-relação insatisfatória entre o público e o privado, condição necessária e intrinsecamente responsável para que o setor mantivesse sua posição na economia do Estado.

Apesar da inexistência de bibliografia específica sobre o tema, algumas obras referentes à Primeira República nos fornecem dados que possibilitam contextualizar a navegação fluvial com o desenvolvimento da economia do Rio Grande do Sul no período.

O trabalho de **Roche (1969)**, atualmente indispensável para estudos sobre a colonização alemã, tornou-se uma das referências mais indicadas na análise da história do Rio Grande do Sul. O autor, em sua obra “A colonização alemã e o Rio Grande do Sul”, cita, no volume I, a navegação fluvial. Apresenta um mapeamento das vias fluviais, especificamente da região centro-norte que se ligam com o Guaíba, e nomeia algumas empresas que se dedicaram a essa atividade ainda no período imperial. Já sobre o período da República, refere os produtos e as tonelagens de cargas transportadas da área colonial para Porto Alegre, estabelecendo uma associação entre a área de produção e a capital.

Fonseca (1983), ao analisar os planos econômicos da República Velha, destaca a produção agrícola do norte do estado e sua significativa participação na pauta de exportação em todo o período. Na obra, o autor estabelece a relação entre a economia e a política necessárias à nossa análise e realiza um enfoque regionalizado – o sul e o centro-norte – do estado, como também fazemos. O trabalho citado é referência para nosso estudo, pois a temporalidade corresponde ao período a que nos propusemos a estudar.

Herrlein Jr. (2000) focaliza a forma como ocorreu a transição do trabalho escravo para o capitalismo no Rio Grande do Sul. Seu trabalho analisa a política e a economia vigentes ao longo da Primeira República. Segundo esse autor, as características desse período, no estado, permitem afirmar que aqui ocorreu um capitalismo diferenciado. Nesse aspecto, o

autor analisa o papel do Estado local e nos demonstra que, período referido, os governantes do Rio Grande do Sul não se guiaram pelo liberalismo vigente na época em outros estados. Em termos da economia, trabalha com dois “subsistemas”, denominação que ele atribui para os diferentes processos econômicos que ocorriam na parte norte e na parte sul do Rio Grande do Sul. A contribuição do autor para a análise do período servirá para respaldar nossa análise ao focalizarmos a participação do setor público no desenvolvimento da navegação fluvial através da atuação dos governantes, entendendo que a natureza do Estado regional gaúcho como determinante de uma ampla atuação na economia. A obra servirá também para subsidiar os dados sobre a economia regional, a política e a delimitação espaço-temporal.

Em “A República Velha Gaúcha”, **Pesavento (1980)** analisa as condições políticas e econômicas do estado durante o período. Apresenta o conteúdo econômico da política instituída pelos governantes, sobretudo por Borges de Medeiros. Refere o tratamento dado à questão dos transportes, porém, como seu estudo se centra na economia da zona sul do estado, a navegação fluvial não é abordada. Ao tratar do Plano Geral de Viação de 1913, o enunciado sobre a navegação fluvial é mencionado sem ser aprofundado.

Nos trabalhos relativos ao incentivo fiscal às exportações Primeira República no Rio Grande do Sul, os produtos da região colonial são sistematicamente citados como significantes na diversificação e aumento da pauta. Autores como **Carvalho (1998)**, **Liedke Filho (1985)**, **Minella (1985)** são exemplos de estudos sobre a política fiscal e apontam na direção da importância da produção agrícola exportada por Porto Alegre. Da mesma forma **Silva (1979)** refere o transporte interno para os produtos da exportação e as implicações destes na economia do estado em seu trabalho de análise da ligação da economia gaúcha com o mercado externo.

Lagemann (1992), ao analisar a “Imigração e colonização”, destaca a questão dos transportes como um componente importante no desenvolvimento do comércio. Sendo o comércio, por sua vez, o setor responsável pelo acúmulo de capital. Lagemann, ao falar da navegação fluvial, aponta essa atividade como um negócio lucrativo entre os imigrantes. Em comparação com outros meios de transporte, na relação com a economia do início do século XX, aponta que o transporte fluvial foi, aliás, até o advento das rodovias, uma alternativa de aplicação rentável de capital, enquanto a exploração do transporte ferroviário, desde o início, não apresentou êxito econômico, vendo-se as empresas particulares, acossadas pelo insucesso, obrigadas a entregar seus negócios ao governo. Neste sentido também serviram para orientar nossa análise sobre a atuação do Estado no setor de transporte.

Temos ainda o trabalho de **Singer (1977)**. O autor, ao analisar o desenvolvimento de

Porto Alegre, associa o crescimento da cidade com a exportação de produtos agrícolas, entre outros fatores. Destaca a importância da localização da capital e a ligação entre o Guaíba e os rios navegáveis Sinos, Jacuí, Taquari e Caí como um importante aspecto para seu crescimento. O trabalho de Singer também nos fornece generalizações sobre estudos de região.

Em pesquisa recente, que resultou em tese de doutorado, **Axt (2001)** analisa a “Gênese do Estado burocrático-burguês no Rio Grande do Sul (1889-1929)”. O autor elenca, amplamente, as ações do Estado para o setor de portos e de navegação lacustre, abordando também o fluvial. Fornece-nos vários elementos sobre a participação da navegação fluvial no contexto político e econômico do período. As relações que o autor estabelece entre a postura política e as prioridades dos governos nos possibilitam estabelecer relações com as informações de que dispomos e que pretendemos analisar sobre a navegação fluvial.

Nossa análise sobre a navegação fluvial se focaliza nos rios Jacuí, Sinos, Caí e Taquari e, ainda, no rio Gravataí.² Por contingências inerentes à própria atividade de navegação e pela ligação das vias, a navegação no Guaíba também será analisada.

Os rios apontados para a análise da navegação, assim como o Guaíba situam-se no espaço centro-norte do estado. Procuraremos identificar a área servida por essas vias fluviais como uma região baseada em algumas características comuns.

Na análise de uma região, temos que considerar a sua complexidade. Esse processo exige a colaboração de diversas disciplinas como a sociologia e a história que se conciliaram com a economia e a geografia na busca de uma definição para a região.

Para a História, a relação com a região se expressa pela relação entre temporalidade e espacialidade. Busca uma inter-relação entre sociedade e natureza. A decorrência dessa inter-relação é a reconceituação do meio geográfico. Esse não é mais visto apenas como a condição para o desenvolvimento da sociedade, mas como um complexo global de condições materiais do desenvolvimento social, do qual a sociedade humana é componente.³

Milton Santos⁴, estudioso da geografia crítica, diz que a noção de região vai além dos limites e aspectos físicos. Ela é considerada como o campo de “ações concomitantes de intensidades variáveis”. Mas isso não significa que não se deva limitar o quadro físico, de caráter concreto, pois, segundo o mesmo autor, o quadro físico também age como uma força.

² Esses rios fazem parte da Bacia Hidrográfica do Jacuí, mas esse aspecto da geografia não será levantado em nossa análise visto que buscamos dar uma característica própria para a região de abrangência desses rios.

³ SILVEIRA, Rosa Maria Godoy. **Região e História**: questão de método. In: República em Migalhas, História regional e local. São Paulo: Marco Zero, 1990. p.17-42.

⁴ SANTOS, Milton. **Espaço e método**. São Paulo: Nobel, 1985.

Outro aspecto apontado pela geografia crítica⁵ é a relatividade histórica. O espaço é visto como um fato social, produto da ação humana. Ou seja, a ação da sociedade transforma a paisagem num período temporal. O caráter concreto, representado pelo espaço, e o peso do passado, que se traduz pela ação humana, resultam num equilíbrio de forças que se define como uma “situação”, isto é, a região.

Os limites da região também dependem desse equilíbrio. Eles avançam de acordo com as forças que nela agem. Basta uma transformação dessas forças para que seja reconsiderado o espaço ocupado por uma região⁶.

No caso específico do Rio Grande do Sul, deve-se ter em mente as condições geoeconômicas de seu território. Há uma diversidade geográfica entre o norte e o sul. O primeiro se constitui por um relevo acidentado com alguma área de campos e a presença de matas. O segundo possui uma vegetação de campos na maior parte de sua superfície. Nesta, desenvolveu-se, ao lado de uma economia pastoril, uma sociedade latifundiária, desde o início do povoamento do Rio Grande do Sul pelo elemento europeu. Quanto ao norte do território, esse passou por diferentes etapas de ocupação que se adequavam à economia e articulavam-se de forma isolada da metade sul. Na metade do século XIX, a parte norte do Rio Grande do Sul encontrava-se em uma estagnação econômica e populacional, que foi modificando-se com o processo de implantação e expansão das colônias de imigração. A cidade de Porto Alegre, em todas as etapas, polarizou a metade centro-norte do território rio-grandense.

A formação do primeiro núcleo colonial alemão em São Leopoldo, em 1824, ocorreu na área do rio dos Sinos, continuando sua expansão nas áreas do rio Caí, do Taquari e do Jacuí. A colonização alemã, ao longo do século XIX, tinha, entre outros objetivos, dotar a capital de potencialidades para que viesse a se integrar ao centro-norte do Rio Grande do Sul. O desenvolvimento populacional e econômico dessa região motivou a articulação comercial com Porto Alegre. A este processo se integrou a área do rio Gravataí, pela sua proximidade com a capital e por estar servida de um meio de comunicação fluvial que, também se liga ao lago Guaíba⁷.

⁵ No Brasil, um dos principais estudiosos da Geografia Crítica é Milton Santos, através de suas obras: *Por uma Geografia Nova*, São Paulo: Hucitec, 1996 e *Espaço e Sociedade*, Petrópolis: Vozes, 1979, entre outras.

⁶ SANTOS, op. cit., 1985.

⁷ KOCH, Siziane. **Rio Grande do Sul: espaço e tempo**. Porto Alegre: Ática. 2003. Segundo a autora: “O lago Guaíba despeja suas águas na laguna dos Patos, que, por sua vez, desemboca no oceano Atlântico através do canal de Rio Grande. O lago é uma formação de água cercada de terra, cuja extensão e profundidades são variáveis. Em geral os lagos são alimentados por um ou mais rios afluentes. O Guaíba, que por muito tempo foi considerado um rio, é o principal lago do Rio Grande do Sul. Ainda hoje, porém, o Guaíba é chamado por muitos incorretamente de rio.” p. 52. Conforme os autores, o lago Guaíba era tido como um rio. Sob este tipo de conhecimento se desenvolveram seus estudos no período de nossa análise. Assim optamos por não usar uma denominação geográfica, trataremos ao logo do trabalho apenas com a sua denominação; Guaíba.

Considerando os objetivos da tese e os pressupostos da hipótese, nossa análise perpassa pela averiguação da atuação dos setores público e privado em relação ao desenvolvimento da navegação fluvial e das relações que se estabelecem entre eles.

O setor público, representado pelo Estado, era o detentor dos meios que possibilitavam a operacionalidade da navegação. A começar pelas próprias vias fluviais que, sendo um bem natural, pertenciam ao Estado e, como tal, se configura como um bem público. Ao governo é possibilitado o direito de dispor o seu uso, por concessão, a terceiros, de forma que esta resulte em um serviço para a coletividade. Também era de competência do Estado promover a infra-estrutura necessária, tais como obras de retificação e canalização e manutenção das condições, incluindo a limpeza e dragagem, para que os serviços de navegação ocorressem dentro de uma normalidade. Para isso o Estado deveria dispor dos meios técnicos e de profissionais especializados. Também temos que ter presente na análise que cabia ao Estado elaborar e conduzir as medidas econômicas, bem como criar, aplicar e fiscalizar aspectos sobre a legislação referente às organizações empresariais e a arrecadação de impostos.

Já, à iniciativa privada, representada pelas empresas da navegação fluvial, cabia a operacionalização dos serviços. Estes incluíam, principalmente, os investimentos em compra e manutenção das embarcações. Também cabia ao setor privado, ou seja, aos empresários, estabelecer os contatos com os produtores e comerciantes, investir no conhecimento do mercado e adequar a estrutura da empresa para o seu ramo de cargas, possuindo, se fosse necessário, depósitos, trapiches e o número de empregados de acordo com a sua movimentação de tráfego e serviços. Outro aspecto que é concernente ao setor privado que atua em transporte é a logística de viagens quanto ao tráfego, carga e descarga e locais de paradas. Sob as condições do início do século XX, este aspecto tinha muita importância, pois ele dependia, em grande parte, de conhecimentos empíricos.

Embora a distinção entre o setor público e o setor privado prevaleça na área jurídica, é possível fazê-la também na esfera político-econômica e social. Na análise econômica moderna, o século XX é considerado com um período que apresentou uma tendência à crescente importância do setor público. Essa tendência se evidenciaria em oposição aos séculos passados quando era maior o predomínio da economia de mercado. As teorias econômicas entendem esse processo como uma socialização econômica nas sociedades capitalistas, onde cresce a participação do Estado no interior da economia.

Nas fases iniciais do capitalismo comercial, cabiam ao setor público basicamente as funções de segurança interna e externa e de expansão do mundo colonial. Na fase de expansão do capitalismo industrial, essas funções se ampliaram. O Estado atuava na economia no

sentido de proteger os bens produzidos internamente e inibir a reprodução em outras regiões. Com a consolidação dos Estados Nacionais o papel dos governos na economia se tornou complexo. As crises do capitalismo que dificultavam o seu equilíbrio exigiram para a manutenção da estabilidade econômica a presença crescente do Estado. O objetivo, em suma, da presença do Estado era garantir menores perdas ao sistema e eliminar riscos sociais que poderiam colocar “em cheque” o próprio sistema. Ou seja, desde então a participação do Estado na economia não ocorreu no sentido de socialização dos bens, mas atuou no sentido da própria sobrevivência econômica do sistema capitalista. A atuação do Estado tornou o sistema capaz de superar os novos problemas de equilíbrio surgidos.

No início século XX, o modelo de Estado que prevalecia era o liberal, que apregoava a não intervenção em setores entendidos como da iniciativa privada - *via de regra* o Estado não deveria intervir na economia -. Paralelamente cresceu a oferta de bens. Nesse processo, ocorria a indivisibilidade dos serviços de produção, circulação e consumo. Esse encadeamento exigia investimentos de longa duração que levou, principalmente nas economias incipientes, à entrada do setor público, em substituição ao privado.

As áreas que exigiam investimentos a longo prazo ou com retornos financeiros pouco lucrativos foram transferidas para o setor público, enquanto se mantiveram como áreas do setor privado aquelas de investimentos curtos e retornos com lucratividade. Muitas vezes esse quadro demonstrava a ineficiência do setor privado em certas áreas. Essa política oferecia ainda a vantagem de liberar os recursos privados para as atividades mais lucrativas.

No que se refere ao período da República Velha no Rio Grande do Sul, a economia estava passando por modificações tanto na sua produção como na orientação política. Portanto, enquadrava-se nos pressupostos teóricos apresentados acima; era uma economia incipiente e carecia de uma base de sustentação. A iniciativa privada local não estava suficientemente preparada para atuar nos setores que exigiam grandes recursos com retorno a longo prazo. A atuação do Estado ocorreu na área dos transportes, uma área que apresenta essas características. Identificamos essa atuação de duas formas. Uma com a atuação direta do Estado que se verifica pelas condições de infra-estrutura que o Estado deveria desenvolver; a outra, pela interferência do Estado, verificada através das encampações de serviços que já vinham sendo desenvolvidos pela iniciativa privada. No caso em tela, pela iniciativa privada estrangeira.

Para uma definição mais clara, buscamos o que à época era entendido como a função do Estado.

Basicamente à época da República Velha, o setor público centrava sua atenção nas

questões de tributação, controle orçamentário e dívida pública e, baseados nos pressupostos clássicos da economia, apregoava um Estado supostamente neutro, não intervencionista no mercado, concedendo alguma atenção às possíveis distorções e efeitos da tributação sobre a distribuição da renda⁸.

No caso do Rio Grande do Sul, somado a esses pressupostos, os governantes do período ligados ao PRR, Partido Republicano Riograndense, adotavam a filosofia comtiana como condutora de suas políticas, ou seja, o Estado como promotor dos meios para que a iniciativa privada gerasse o desenvolvimento econômico. Na República Velha Gaúcha, ocorreu uma política *sui generis* em relação aos seus preceitos filosóficos⁹. O Estado interveio em áreas técnicas, como nos transportes, entendidas como função da iniciativa privada.

Reportando-nos aos fins do Estado, já que uma definição de Estado varia no tempo e espaço, temos o conceito clássico de que a finalidade do Estado é o bem público¹⁰.

Como a definição de bem público também é variável, os governantes da República Velha Gaúcha justificavam sua política intervencionista alegando que as áreas onde intervinham se tratavam de áreas de relevante interesse da sociedade e do próprio Estado. Então, uma necessidade podia tornar-se bem público por uma decisão governamental.

Assim, o período da República Velha Gaúcha é propício para analisar a relação entre o público e o privado. Essa relação pode ser percebida pela política adotada pelos governantes em comparação com seus pressupostos filosóficos, que provocaram constantes discussões com a oposição e instigaram a iniciativa privada a reivindicar benefícios. Vamos identificar como ocorreu essa relação através da ação da iniciativa privada e do setor público no que se refere ao desenvolvimento da navegação fluvial.

Para efeito da pesquisa que desenvolvemos e que ora apresentamos, analisaremos como setor público as autoridades governamentais em nível estadual, federal e municipal. Cabe salientar que enfatizaremos o governo do Estado justamente pela delimitação espacial e temporal a que nos propomos, pois características marcantes dos governantes da República Velha Gaúcha foram a extensão de atuação em vários setores da sociedade e a forte presença em todo o território do estado. Na prática, os poderes locais foram suplantados e a relação com o governo federal não era fator de relevância, em função da República Federativa instalada com o novo regime. Como setor privado, serão analisadas a iniciativa privada, as

⁸ PEREIRA, José Matias. **Finanças públicas**. A política orçamentária no Brasil. São Paulo: Atlas, 1999.

⁹ Sobre Filosofia comtiana ver: COMTE, Auguste. **Opúsculos de Filosofia social**. Porto Alegre: Globo, 1972. Para o positivismo no estudo da história ver: RUDGER, Francisco. **Paradigmas do estudo da história**. Porto Alegre: IEL/IGEL, 1991.

¹⁰ FILELLINI, Alfredo. **Economia do setor público**. São Paulo: Atlas, 1989.

empresas, especialmente as de navegação, as empresas concessionárias de serviços do Estado e os particulares que atuavam no ramo.

Na elaboração da pesquisa propriamente, a metodologia se fundamentará no levantamento e análise das fontes oficiais e particulares e na contextualização dessas com a bibliografia referente ao período.

Fontes oficiais:

- Relatórios da Secretaria dos Negócios das Obras Públicas. Relatórios dos Presidentes do Estado.

- Relatório da Secretaria dos Negócios do Interior e do Exterior.

- Relatório da Secretaria da Fazenda e Anuários Estatísticos da Exportação.

- Anais da Assembléia dos Representantes.

- Registros das Empresas de Navegação.

Documentos não oficiais:

- Documentação de Empresas de Navegação.

- Notas Fiscais de Transporte (pela via fluvial).

- Fotografias (de embarcações, portos fluviais, personagens da navegação e instalações das empresas de navegação).

- Jornais (anúncio das empresas e embarcações e notícias a respeito dos transportes)

- Panfletos de propaganda, tíquetes de passagens.

- Bibliografia contemporânea ao período.

Para fins de organização do trabalho, pensamos, inicialmente, em estruturá-lo cronologicamente, seguindo as sucessivas décadas que compõem o período e inserir nesta periodicidade o conteúdo sobre a navegação fluvial. Ao fazermos essa opção, nos deparamos com a dificuldade inerente a um estudo que pretende analisar relações entre dois setores que se inter-relacionam. As duas instâncias – público e privado – se imbricam nas esferas política, econômica e social tornando difícil uma distinção em suas atuações nessas esferas.

Além desse aspecto e uma vez analisadas as fontes de consulta, optamos por uma reorganização da estrutura do trabalho. Isso se justifica também pelo grande número de informações que obtivemos ao longo da pesquisa e pelo ineditismo do tema. Dedicamos, por isso, um longo tempo ao processo de seleção das fontes, organização e análise destas. Passadas essas etapas, verificamos que, para uma melhor compreensão do tema dentro dos objetivos propostos, seria mais didático analisar os conteúdos cronologicamente, mas separadamente, e em todos os capítulos do trabalho estabelecer a relação entre o setor público e o setor privado em relação ao desenvolvimento da navegação fluvial.

Assim, chegamos a seguinte estrutura:

O capítulo I (1850-1889) insere o assunto e remete à etapa de organização da navegação fluvial. É relevante para a compreensão de como a atividade alcançou sua posição de importância na economia do Rio Grande do Sul. Os dados apresentados nessa seção, muitas vezes, correspondem ao período posterior, mas isso não interfere na análise proposta para o capítulo uma vez que os próprios levantamentos que compunham as Estatísticas e Relatórios feitos na época não oconteciam anualmente, ultrapassando sua ocorrência por mais de uma década. Também é neste capítulo que faremos a identificação e mapeamento da região estudada, pela indicação de cada uma das áreas que correspondem aos rios estudados. É através dessa configuração espacial que analisaremos a ligação entre o interior e Porto Alegre, bem como a identificação desse espaço como uma região.

O capítulo II (1889-1920) identificação e analisa a atuação do governo do estado em relação à navegação fluvial. Esse estudo apresenta todos os projetos do governo do estado para as vias fluviais e portos no período de 1889 a 1920. Traz ainda, a organização e funcionamento dos serviços para os rios. A análise desses projetos e serviços nos permite identificar a atenção do governo para com a atividade. Outro aspecto que destacamos nesta análise é a postura dos governantes em relação aos setores considerados como bens públicos. Através das posições assumidas referentes às obras e serviços na infra-estrutura, verificaremos a relação do estado com a iniciativa privada que nela atuava ou que dela se beneficiava. Destacamos que os dados relativos à economia do período encontram-se intrínsecos na análise.

O capítulo III (1889-1920), analisa a atividade de navegação fluvial sob a ótica do setor privado, ou seja, as empresas de navegação. Enfoca e analisa a organização e evolução das empresas de navegação, desde sua origem familiar e em cidades do interior até a complexa formação das Companhias de Navegação sediadas na capital. Traz ainda as relações dessa atividade com outros setores produtivos, demonstrando a sua importância e intensidade de atuação no período. Verifica as condições das vias de navegação, após a atuação do Estado e sob essas condições identifica como ocorriam as viagens fluviais, ilustrando suas características e peculiaridades.

O capítulo IV (1920-1930), pelo período proposto para a análise, evidencia os problemas que passam a dificultar a operacionalidade da navegação fluvial. Isso ocorreu no contexto das mudanças políticas pelas quais o Rio Grande do Sul passou e pelas medidas de ordem econômica e administrativa que se sucederam com aquelas mudanças. Interfere na atividade de navegação fluvial, principalmente a política fiscal e a portuária. Justamente neste

período é que se analisa a posição dos empresários da navegação fluvial junto ao governo na defesa de seus interesses. Nessa parte do trabalho, analisamos o declínio dessa atividade e buscamos compreender o processo que desencadeou o que denominamos de uma crise da navegação fluvial.

1 AS LIGAÇÕES ENTRE O CENTRO-NORTE DO ESTADO E A CAPITAL PELAS VIAS FLUVIAIS: INTEGRAÇÃO E DESENVOLVIMENTO NO FINAL DO SÉCULO XIX

Este capítulo analisa a navegação fluvial no Rio Grande do Sul entre 1850 e 1900. Sua elaboração conta, inicialmente, com alguns subsídios buscados na dissertação de mestrado, concluída em 1999 e intitulada “As Colônias Alemãs, Rios e Porto Alegre: Estudo sobre Imigração Alemã e Navegação Fluvial no Rio Grande do Sul (1850-1900)”. Nesse trabalho, nos dedicamos ao estudo da região dos rios dos Sinos, Caí e Taquari, enfocando a formação das colônias de imigrantes alemães e o aproveitamento dos rios como via de navegação fluvial. O traço comum dessas vias era a ligação com o Guaíba. Os dados levantados naquela etapa, bem como a documentação pesquisada, nos mostraram a possibilidade de ampliar a análise sobre a navegação fluvial no Rio Grande do Sul. Incluímos a navegação praticada no rio Jacuí em nossos estudos e também o rio Gravataí, uma vez que esses rios também se ligam com o Guaíba. Assim, ampliamos também o campo de análise, ultrapassando a região da imigração alemã para um espaço¹¹ mais amplo.

Para entendermos, primeiramente, como se desenvolveu a navegação fluvial naquele contexto histórico, faz-se necessário verificar os aspectos da geografia da região abrangida pelos rios onde era praticada a navegação. Devemos considerar que foi através do conhecimento geográfico e técnico da época que a navegação era executada pelos proprietários das embarcações, além disso os órgãos encarregados do governo apresentavam planejamentos para a realização de possíveis trabalhos nas vias fluviais.

Portanto, buscamos reconhecer territorial e geograficamente a área onde se desenvolveu a navegação fluvial, as rotas executadas e os produtos transportados pelos navegadores em suas viagens entre o interior e a capital; e a participação das autoridades para melhorar as vias de navegação fluvial no período proposto. Com isso pretendemos alcançar nossos objetivos neste capítulo, que são: identificar a importância da navegação fluvial no Rio Grande do Sul na metade final do século XIX, no que diz respeito ao estabelecimento de uma ligação entre o interior, mais especificamente a região centro-norte e Porto Alegre; identificar a atuação dos setores público e privado nas atividades relacionadas à navegação fluvial.

Para atingirmos esses objetivos, o capítulo será dividido em três partes. Na primeira

¹¹ A noção de espaço é tomada no sentido de entendimento de região, como um organismo complexo que modifica constantemente seus limites de acordo com as forças que atuam em seu espaço. Para os conceitos de região, indicamos SANTOS, op. cit., 1985.

parte, identificaremos o espaço físico correspondente às áreas dos rios citados, com base em estudos realizados pelos órgãos dos governos naquele período. Em alguns casos, será importante verificar as formas de ocupação econômica e populacional da área, tendo em vista o aproveitamento das vias navegáveis.

Na segunda parte, analisaremos a situação de Porto Alegre, capital do estado em relação a essas áreas e no contexto econômico do Rio Grande do Sul, levando em conta sua localização geográfica junto ao Guaíba, para onde convergia a navegação do centro-norte do estado. Interessa-nos, aqui, verificar como a capital polarizava as relações comerciais do centro-norte do Rio Grande do Sul através da recepção e distribuição dos produtos e quais as vantagens que ambas as regiões, centro-norte e capital, tiveram nesse processo. Por fim, na terceira parte, buscaremos verificar e analisar quais foram os projetos e as ações tomadas pelo poder público, à época, tendo em vista as melhorias das condições de navegabilidade das vias fluviais. Esses itens podem ser evidenciados através da análise dos estudos feitos pelas administrações em nível federal e provincial das vias navegáveis e do corpo técnico que atendia a este setor e das obras realizadas.

1.1 AS VIAS FLUVIAIS E A CARACTERIZAÇÃO DA REGIÃO CENTRO-NORTE

No estudo que segue sobre as vias fluviais da região centro-norte (anexo, fig.1), a análise ocorrerá do ponto de vista do interior a partir de cada área banhada por uma das vias fluviais. Iniciaremos pela via que desde as primeiras investidas de ocupação do espaço riograndense era utilizada como meio de comunicação, o rio Jacuí.

1.1.1 O rio Jacuí

Embora a navegação no rio Jacuí não tenha sido ainda objeto de estudo, este rio é apontado, na historiografia e em estudos geográficos, como o mais apto à navegabilidade no território do Rio Grande do Sul. O rio Jacuí nasce a 730 m de altitude, a 10 km a leste da cidade de Passo Fundo¹². Em meados de 1860, era considerado o rio mais importante do estado, não apenas pelas condições naturais, que o tornavam bastante apto à navegação, mas por seu extenso curso, que fazia com que servisse de conexão para o centro-norte e nordeste,

¹² CONFERÊNCIA DO PRIMEIRO CONGRESSO BRASILEIRO DA LIGAÇÃO IBICUÍ-JACUÍ. Presidência da Republica, Grupo de Trabalhos da ligação Ibicuí-Jacuí. Itaquí. *Anais*, 1962, p. 89. Biblioteca do S.P.H - D.E.P.R.C.

diretamente ou através de seus afluentes.

Em épocas passadas, os navegadores assim descreviam o rio Jacuí, a partir do encontro de suas águas com as do rio Taquari, um dos seus principais afluentes; o primeiro apresentava-se bastante volumoso, vindo então da Coxilha Grande, daí em diante o Jacuí tornava-se muito largo. As margens, desde esse ponto até Porto Alegre, ainda eram salpicadas de matas. O rio surpreendia não só pelas inúmeras ilhas, algumas habitadas, como a de Fanfa e a Rasa, mas sobretudo pela sua largura. Para Saint-Hilaire, viajante do início do século XIX que esteve no Rio Grande do Sul, a largura que o rio Jacuí adquiria ao juntar suas águas com as do Guaíba diante de Porto Alegre era “semelhante à do (rio) Loire diante (da cidade) de Orléans”¹³. O movimento de embarcações nesse percurso era intenso, segundo esse relato, também comparando a importância da navegação para os rios nas cidades citadas.

A importância da navegação do Jacuí residia em estabelecer ligação entre a capital e a cidade de Cachoeira (atual Cachoeira do Sul), no centro do estado. E desta comunicar-se mais facilmente com a região do centro e desde ali, indiretamente com a região da campanha.

Nas estações em que o nível das águas era médio ou de enchentes do rio, a navegação podia ser efetuada até os *passos* do Jacuí e de São Lourenço por lanchões e vapores os quais, nessas duas épocas, podiam ainda seguir com cargas até a colônia de Santo Ângelo (atual município de Agudo). Essa colônia foi instalada em 1857 com a chegada de imigrantes alemães e estava situada na margem esquerda deste rio no lugar onde ele principia a se internar na Serra. Dessa colônia para o norte, a navegação no Jacuí era inteiramente interrompida em todas as estações do ano devido às muitas cachoeiras e saltos que obstruíam seu leito, além da grande velocidade de suas águas nessa parte do rio, devido à forte inclinação do seu leito, todo internado na serra.

Para solucionar a impossibilidade de levar a navegação além da colônia Santo Ângelo, foi realizado um estudo, pela administração provincial, para estendê-la até a foz do rio Soturno, junto ao rio Jacuí, seguindo, ainda, até pouca distância deste ponto. A intenção era aproveitar uma pequena parte navegável do Soturno para estabelecer um porto em sua margem esquerda, no local de uma vila pertencente à Cachoeira (hoje município de Faxinal do Soturno) e facilitar a comunicação com os campos de Cima da Serra pertencentes à Freguesia de S. Martinho (atualmente a região é conhecida como serra de São Martinho). O caminho seguiria por uma picada que fosse aberta através dos

¹³ SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem ao Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Martins Livreiro Editor, 1987.p. 370. Tradução de Adroaldo Mesquita da Costa.

bosques da Serra, de onde se poderia seguir a Vila da Cruz Alta e outros lugares, sempre por estradas de campo, encurtando-se, com esta pequena navegação, os caminhos por terra¹⁴.

O estabelecimento de um porto nesta parte do Soturno, com comunicação para os referidos campos de Cima da Serra, se justificava pelo estabelecimento da Colônia de Santo Ângelo que daria grande incremento à agricultura, segundo os diretores da colônia. Esse porto apresentaria como vantagens a exportação dos produtos coloniais, e tanto os técnicos como os representantes do governo previam que essa obra mudaria o aspecto comercial dos povoados de Cima da Serra, pois esses locais com mais facilidade receberiam os produtos da colônia Santo Ângelo. Até então o comércio se realizava com dificuldades nos pontos comerciais de baixo da Serra, por exemplo, na cidade de Cachoeira. O governo, através da Repartição de Obras, reconhecia que as distâncias a percorrer eram grandes e a natureza dos caminhos era precária.

Na década de 1860, a Colônia Santo Ângelo apresentava um franco desenvolvimento e já produzia excedentes de feijão preto, arroz, amendoim e linho e, ainda, manufaturados de mandioca e cana-de-açúcar. Foi justamente nesse período que a Portaria nº 12 da Presidência da Província autorizou a melhoria da estrada que ligava a colônia à vila e a aquisição, pela Câmara de Cachoeira, de duas canoas de toldo para o transporte da produção pelo rio Jacuí, determinando que essa atividade fosse explorada pelos próprios colonos. Essas medidas melhoraram o transporte da produção, mas os colonos deveriam ressarcir à Câmara os gastos realizados com a compra das canoas.¹⁵

O ato da Câmara da Vila de Cachoeira demonstra que havia interesses comuns entre as autoridades e os produtores para a comercialização da produção e que o desenvolvimento da economia dependia de investimento nos transportes. Também evidencia que a atividade de navegação fluvial ficava a cargo dos próprios produtores.

Na área do rio Jacuí, a colonização por imigrantes e descendentes de alemães também teve participação no desenvolvimento da área junto ao rio Pardinho. Ali foi fundada em 1849 a Colônia Santa Cruz. Uma das primeiras preocupações dos colonos e do diretor do empreendimento era com relação à distância entre a colônia e a cidade de Rio Pardo. Os caminhos terrestres entre as duas localidades eram intransitáveis. A alternativa que se

¹⁴ Exploração de Rios, Lagos e Bahias da Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul. Enviado ao Presidente da Província, Desembargador Francisco de Assis Pereira Rocha, pelo Tenente-coronel Jose Maria Pereira de Campos. Alto Uruguay, 26 de maio de 1862. Biblioteca do S.P.H. - D.E.P.R.C.

¹⁵ SCHUCH, Ângela Schumacher; SANMARTIN, Ione. **Cachoeira do Sul em busca de sua história**. Cachoeira do Sul: Prefeitura Municipal de Cachoeira do Sul, 1991. p. 42.

apresentou foi a navegação pelo rio Pardinho. Nesse sentido o diretor da colônia solicitou, em 1853, ao presidente da província que mandasse verificar as condições de navegabilidade do rio até a sua confluência com o rio Pardo e dali até a cidade de mesmo nome. O parecer da comissão que executou a verificação sugeriu que com poucas melhorias o rio seria francamente navegável.¹⁶

A colônia Santa Cruz se caracterizava como uma colônia agrícola e ao longo da década de 1850 já produzia algum excedente de feijão, fumo e milho para a exportação. Os produtos eram levados pela via fluvial até a cidade de Rio Pardo e dali seguiam pelo rio Jacuí até Porto Alegre. De 1862 a 1881 a área cultivada aumentou 175% e a exportação quintuplicou principalmente com a entrada na pauta de exportação do fumo e da banha.¹⁷ A exportação dos produtos da agricultura possibilitou um rápido crescimento econômico e demográfico nesta colônia passando em menos de dez anos de uma agricultura de subsistência para uma das principais produtoras para a exportação.

No afluente do Jacuí, Arroio dos Ratos, a navegação se caracterizava pelo transporte de carvão das minas existentes em sua margem esquerda. Como os trabalhos de exploração das minas estiveram paralisados de 1860 até a década de 1880¹⁸, também ficaram paralisados os trabalhos relativos à navegação deste arroio, uma vez que era exclusivamente empregada no transporte deste mineral à capital.

Como já apontamos, a navegação do Jacuí, em alguns trechos, só era possível na estação das águas médias e nas estações das enchentes. O mesmo acontecia com seu afluente, o rio Vacacaí. Foram feitos levantamentos para melhorar a navegação do rio Vacacaí nessas estações desde a sua foz, no rio Jacuí, até a cidade de S. Gabriel. Os estudos técnicos apontavam como principal obstáculo a ocorrência de uma cachoeira, denominada de Cachoeira do Baptiste. Eles propunham a abertura de um canal na margem direita, em frente à ponta em que termina a cachoeira, para permitir a passagem dos navios, que eram empregados na navegação até aquele ponto, até a cidade de São Gabriel. O trabalho que realmente foi realizado se resumiu à remoção da vegetação em seu leito, e nas suas margens. Quanto à abertura do canal, esse não se efetivou. Contudo, mesmo sem o canal, a navegação era praticada na estação das águas médias e cheia sem interrupção até a cidade de São

¹⁶ MARTIN, Hardy Elmiro. **Santa Cruz do Sul: de colônia a freguesia, 1849-1859.** Santa Cruz do Sul: Associação Pró-Ensino em Santa Cruz do Sul, 1979. Coleção História de Santa Cruz do Sul, v.2.

¹⁷ ROCHE, Jean. **A colonização alemã e o Rio Grande do Sul.** Porto Alegre: Globo, 1969. v. 1, p. 274/5.

¹⁸ PIRES, Saldino Antônio. **Charqueadas: sua origem, sua história, sua gente.** Charqueadas: Prefeitura Municipal de Charqueadas, [s.d.].

Gabriel.¹⁹

Os transportes de objetos militares ou de mercadorias para os pontos mais afastados da campanha eram efetuados com mais facilidade a partir de São Gabriel. Assim, do ponto de vista econômico essa navegação era considerada vantajosa. Mesmo que fosse efetuada somente nas estações das águas média e de cheia do rio, não seriam insignificantes os resultados que ela apresentaria, pois, segundo avaliações dos técnicos, era justamente nesses períodos que os fretes aumentavam consideravelmente, bem como as dificuldades dos transportes pelos precários caminhos por terra.

A navegação pelo rio Vacacai beneficiaria também as operações comerciais entre a vila de Santa Maria (atual município de Santa Maria) distante cinco léguas, que ocorria pelo afluente Arenal, e para outros pontos comerciais do centro do estado.

O estabelecimento de uma rede de navegação entre o Jacuí e seus afluentes, com Porto Alegre, baseado em estudos das décadas de 1850 a 1870, era considerado de grande importância. Serviu de incremento à economia do Rio Grande do Sul. A capital recebia do centro-norte e nordeste do estado, a erva-mate e gêneros da agricultura colonial, e da campanha o couro e produtos da pecuária. Também era importante do ponto de vista estratégico, pois estabeleceu ligação entre a capital e o interior do estado, prestando-se, ainda, para o transporte de soldados e de munição para as guarnições do exército localizadas na campanha e nas fronteiras.

Nesse mesmo período, desenvolviam-se outras ligações com a capital. Eram das áreas onde se instalaram, a partir de 1824, as colônias de imigração ao longo dos rios dos Sinos, Caí e Taquari. O estabelecimento dessas colônias promoveu a ocupação de grandes áreas desde as proximidades de Porto Alegre, nos vales dos rios, avançando na serra e estendendo-se para o noroeste. Nessa ocupação, houve, desde o início, uma preocupação em aproveitar os rios para o transporte fluvial o que ocorreu ligado diretamente ao fator imigração e colonização alemã.

1.1.2 O rio dos Sinos

O início da ocupação através das colônias de imigração ocorreu na área do rio dos Sinos. Esse rio nasce no interior do município de Caraá, na Serra Geral, a 600 m de altitude e tem, aproximadamente, 190 km de extensão até a sua foz, no Delta do Jacuí.²⁰

¹⁹ Exploração de Rio, Lagos e Bahias, op. cit., 1862.

²⁰ COLLE, Eliane. **Sinos avança e mudam seus tons**. Comitesinos especial. São Leopoldo: Grupo Editorial Sinos, 04 abr. 1998, p. 80.

O espaço geográfico da área do rio dos Sinos “estende-se da linha de divisão das águas, entre o Rio Caí e o Rio dos Sinos, a oeste, até os últimos contrafortes da Serra do Mar, a leste, no Município de Santo Antônio da Patrulha, entre a Depressão Central, ao sul e Nova Petrópolis, ao norte. Tem como centros as cidades de Novo Hamburgo e São Leopoldo”.²¹

Seus principais afluentes no lado direito são; o rio Rolante, rio da Ilha, e o rio Santa Maria, possuindo uma gama de subafluentes e arroios que foram importantes na instalação de núcleos coloniais que motivaram o surgimento e o desenvolvimento de povoados. No lado esquerdo, os afluentes são pequenos arroios dentro de uma estreita faixa de terra limitada pelos morros que constituem os divisores das águas entre as bacias do rio dos Sinos e do rio Gravataí.

Nessa área se desenvolveu a zona colonial agrícola a partir da fundação da colônia de São Leopoldo, em 1824, pelos imigrantes alemães. Se considerarmos apenas os aspectos hidrológicos, ou seja, quanto à extensão e ao volume das águas, o rio dos Sinos não possui destaque na hidrografia do Brasil, mas, no contexto histórico e econômico-social do Rio Grande do Sul, foi significativo. A utilização do rio como via de transporte deu as condições iniciais de desenvolvimento à colônia e essa, em poucas décadas, de 1824 a 1850, passou de uma base essencialmente agrícola para outras atividades, entre elas: manufatura, comércio e serviços e, através dessas atividades, integrou-se na evolução do Rio Grande do Sul e do Brasil.

São Leopoldo, desde o seu povoamento por imigrantes alemães, em 1824, foi o centro de uma área colonial. O lugar onde inicialmente surgiu- a vila de São Leopoldo - sofria periodicamente com as enchentes, mas apesar disso tinha todo um envolvimento com as outras áreas da colônia de São Leopoldo. E o marco dessa ocupação e desenvolvimento foi a presença do rio dos Sinos. Vejamos como se processou: “Foi a partir do lote nº 1, entregue ao colono Ignaz Rasch, que ficava junto ao passo da Olaria, no porto das Telhas (atual centro de São Leopoldo, junto ao rio). O porto era passagem obrigatória das pessoas que se movimentavam para um e outro lado do rio, pois ali havia um banco de areia, que em épocas de estiagem permitia a passagem a pé.”²² Esse passo já fazia parte da velha estrada das tropas que vinham do Planalto Central e se dirigiam para São Francisco de Paula de Cima da Serra. Mais abaixo, se bifurcava na zona onde posteriormente, em 1846, surgiu a colônia do Mundo Novo, hoje município de Taquara (faziam parte da Colônia os atuais municípios de Canela,

²¹ ROCHE, op. cit., 1969, p. 180-1.

²² PETRY, Leopoldo. **São Leopoldo**: 1864 - 1964. Centenário da cidade. São Leopoldo: Rotermund, 1964, p. 47, encontra-se a referência à visita do Visconde de São Leopoldo à colônia para tratar da instalação da vila.

Gramado, Três Coroas, Igrejinha e Parobé). Desse ponto seguia um ramal para Santo Antônio da Patrulha e outro à oeste, nas imediações de Novo Hamburgo, continuando um ramal para as terras banhadas pelo rio Jacuí (Depressão Central) e o outro através do passo da Olaria, rumo à capital da Província.²³

Com a colonização do curso médio do Vale do Rio dos Sinos, aumentou sensivelmente o movimento nessa estrada. Junto ao passo do rio dos Sinos foi instalada uma casa comercial e uma fábrica de cervejas e se iniciou o serviço de barca para passagem nas cheias do rio. Outros colonos vieram se estabelecer no mesmo local que se tornou uma referência comercial. Segundo Petry²⁴, “estavam lançados os alicerces da futura sede da colônia de São Leopoldo.”

A visão do proprietário das terras junto ao passo foi de aproveitamento da viabilidade comercial do lugar. Segundo o diretor da colônia, Visconde de São Leopoldo, o lugar onde surgiu a vila era “o mais péssimo”²⁵, mas quando se deu início à colonização pelos imigrantes alemães, já havia naquele local todo um movimento marcado por caminhos conhecidos que foram convenientemente mantidos, levando em conta sempre a presença e condições de travessia e de navegabilidade do rio dos Sinos.

A preocupação com a melhoria da navegação se devia ao desenvolvimento da agricultura. Nos anos de 1850 a 1858, a produção aumentou em 30% em relação ao feijão, 50% para a farinha de mandioca, 100% em relação ao milho. Os excedentes exportados aumentaram seis vezes entre 1864 e 1860.²⁶

Por volta de 1860, quando a área, através da ocupação de seu espaço pela colonização, já se apresentava bastante desenvolvida, esse rio era apontado como “um dos mais importantes da Província em função da exportação dos produtos coloniais de São Leopoldo para Porto Alegre”.²⁷

As embarcações cruzavam o rio dos Sinos, carregando e descarregando, no porto das Telhas ou então no porto fluvial de São Leopoldo,²⁸ os produtos da lavoura de todos os núcleos coloniais da colônia de São Leopoldo, que no relatório são citados como “as linhas estabelecidas”, isso desde a instalação dos primeiros imigrantes. O destino era Porto Alegre, de onde traziam os artigos necessários, principalmente, da manufatura para a colônia.

²³ Idem, p. 49.

²⁴ PETRY, op.cit., p. 49.

²⁵ Idem, p. 47.

²⁶ ROCHE, op. cit., p. 270.

²⁷ Exploração de Rios, Lagos e Bahias, op. cit., p. 8.

²⁸ PETRY, op. cit., 1964. Na página 7 há a referência ao movimento nos portos do rio dos Sinos, em São Leopoldo, desde o início da colonização.

São Leopoldo já mantinha uma linha de navegação regular com Porto Alegre em 1860, pois isso era fundamental para o crescimento dos núcleos coloniais e da própria sede. Mas, o rio dos Sinos, apesar de navegável em apenas um percurso de “14 léguas” apresentava alguns obstáculos que dificultavam a atividade. A necessidade de melhorias no rio para facilitar a navegação já era observada em 1862:

A linha navegável da capital a S. Leopoldo, de tanta importância e utilidade comercial deveria ser franca e livre de todos os obstáculos que a pudessem dificultar. Existem porém alguns lugares que dificultam a marcha regular dos navios empregados nesta importante navegação; entre os quais apontaremos as voltas do Alfaiate e Caldeira. Existem trabalhos relativos ao melhoramento destes lugares²⁹.

Ao longo da década de 1870, o valor percentual das exportações por produtos oscilou, mas o total apresentou sempre um crescimento. O milho era o principal item da pauta, seguido pelo feijão. Esse período foi o que até o momento apresentou mais progresso na navegação a vapor definindo, ainda, mais as conexões entre a agricultura e a exportação. Já na década de 1880 até o final deste período, o milho apresentou uma queda, mas para compensar houve um significativo aumento nas exportações nos produtos derivados da suinocultura mantendo ativa a articulação entre as colônias de São Leopoldo e Porto Alegre.

A questão econômica, de forma adequada ou não, envolvia-se com a geografia da área. O certo, porém, foi que a vila de São Leopoldo surgiu num lugar de fácil comunicação com os núcleos coloniais que foram se desenvolvendo ao longo do curso do rio, e com a capital da Província. Essa ligação foi efetivada através da navegação fluvial e, mesmo com as dificuldades apontadas, garantiu o crescimento da área servida pelo rio dos Sinos, crescimento esse baseado na relação comercial com Porto Alegre.

A navegação seguiu a expansão da colonização e, nesse sentido avançou pela área do rio Caí.

1.1.3 O rio Caí

A bacia do rio Caí abrange uma extensão de 285 km. As águas do rio Caí deságuam na margem esquerda do Jacuí no local em que se inicia a formação do Guaíba. Nessa ligação com o Guaíba e por sua navegabilidade no seu trecho inferior, desde São Sebastião do Caí até Porto Alegre, residiu a importância desse curso de água no século XIX.

²⁹ Exploração de Rios, Lagos e Bahias, op. cit., p. 8 (anexo).

A área banhada pelo rio Caí e seus afluentes é contígua a dos Sinos. Foi a segunda área a constituir colônias de imigração no Rio Grande do Sul, o que ocorreu a partir de 1846, com a criação da colônia de Bom Princípio. Também são originários da colonização alemã, nessa área, os municípios de São José do Hortêncio, Maratá, Brochier e Feliz que lhe servem de limites. A transformação na paisagem na área do Caí foi notável desde a chegada dos imigrantes, conforme Roche³⁰.

Foram os núcleos coloniais estabelecidos junto ao rio Caí que mais cedo prosperaram, formando as vilas com apelo comercial, como por exemplo, o caso de Montenegro. Também é certo que todas as colônias do rio Caí progrediram em função do intenso movimento em seus portos fluviais, como no porto de São Sebastião do Caí e Montenegro. Isso ocorreu desde o início da colonização alemã e se intensificou após a fundação das colônias italianas na serra, em 1874. O escoamento da produção das colônias italianas também era feito pelos portos de Montenegro e São Sebastião do Caí, apesar das dificuldades das estradas até esses dois entrepostos, e daí para Porto Alegre, pelo rio Caí, que possuía franca navegação entre essas cidades e a capital.

Os estudos apresentados em 1862 apontavam a importância dos portos no rio Caí. Destacava também o fato de estabelecer outros portos nos percursos navegáveis dos rios em função da colonização, citando a posição do porto do Guimarães que servia como via de comunicação com as colônias de São Leopoldo e recebia os produtos das colônias estabelecidas na margem esquerda ao longo de seu afluente, o rio Cadeia, que também foi importante na colonização da área, através de uma estrada (picada Feliz). Esse meio era usado nas estações de águas mínimas do rio, quando a navegação não podia ser efetuada pelos vapores e lanchões até as colônias de Nova Petrópolis. O porto Guimarães era divisório entre as colônias e as fazendas.

A imigração efetuada na área do rio Caí ocorreu geográfica e legalmente em continuidade à do rio dos Sinos, pois as áreas são limites e os princípios legais que embasavam a imigração eram os mesmos. Mas a forma de ocupação foi diferente. Alguns colonos vindos de Bom Jardim, São Leopoldo, Novo Hamburgo, Dois Irmãos, Santa Maria do Herval e São José do Hortêncio adquiriram terras e iniciaram a colonização de São Pedro do Maratá a partir de 1858. Nesse local, junto ao arroio do mesmo nome, já havia uma serraria desde 1837, que aproveitava a extração de pinheiros e exportava a madeira pela via fluvial até a capital.³¹

³⁰ ROCHE, op. cit., p. 181.

³¹KAUTZMANN, Maria Eunice Müller. Maratá, 1979. In: KAUTZMANN, Maria Eunice Muller (org.). **Montenegro de ontem e de hoje**. São Leopoldo: Rotermond,. 1986, p. 273-283, v. 3.

Com a vinda de outros colonos alemães, diversos núcleos se instalaram ao longo das margens do arroio Maratá³². Na época, esse arroio era navegável, nas estações de águas médias, desde a sua foz, à margem direita do Caí, até junto à Fazenda Paricy.³³ Pelo arroio além do transporte de taboados, escoava também a produção agrícola, pois realmente diversas colônias surgiram e prosperaram.

A terra fértil era um dos fatores relevantes, mas possuir condições favoráveis para o escoamento da produção era fundamental para o êxito de uma colônia, e até o final do século XIX, “(...) havia correlação entre o sucesso da colonização e a existência de bons meios de comunicação, a saber, então a via fluvial(...)”³⁴. O autor também assegura que, mesmo diante de obstáculos, as colônias prosperavam se fossem abastecidas por uma estrada líquida e pudessem exportar os excedentes de suas colheitas.³⁵

Dentre as colônias estabelecidas na área do rio Caí, as que primeiro se destacaram foram Montenegro e São Sebastião do Caí, colônias que evidenciaram a simbiose entre agricultura e comércio. Desde o início de sua formação essas duas localidades possuíam portos naturais, confirmando a atuação da navegação fluvial desde o desenvolvimento inicial daquela área.

Quase simultaneamente às áreas do rio dos Sinos e do rio Caí, uma nova área era colonizada pelos imigrantes alemães e descendentes. Tratava-se da formação de núcleos coloniais na área do rio Taquari, onde a navegação tomou grande importância desde o início da colonização até meados do século XX.

1.1.4 O rio Taquari

O curso do Taquari é de 515 km desde a sua nascente nos Aparados da Serra, ainda com o nome de rio das Antas, até sua foz no Delta do Jacuí.³⁶ Esses dados correspondem a estudos do início do século XX, que ainda observam que “(...) seu formador corre na região mais bela do Brasil: a paisagem, o clima e a fertilidade do solo formam um conjunto inigualável no território nacional, segundo o conceito de vários geógrafos.”³⁷.

O povoamento das terras pertencentes à bacia do Taquari, no trecho que hoje constitui

³² Idem, p. 282.

³³ Exploração de Rios, Lagos e Bahias, op. cit., p. 7.

³⁴ ROCHE, op. cit., 1969, p. 97-9.

³⁵ Idem, ibidem. Trata-se da análise do autor da instalação de colônias, no capítulo “Uma Colonização Dirigida”, onde critica o assentamento dos colonos em Torres. A referida colônia não desfrutava de vias de ligação fluvial com outras áreas, especialmente com Porto Alegre, o que, segundo o autor, levou àquela colônia a um estado de “letargia”.

³⁶ COSTA e SILVA, Riograndino da. **São José do Taquari** - História de minha terra. Porto Alegre: Flama, 1972. p. 43..

³⁷ Idem, p. 43.

o município de Taquari e arredores, começou em 1760 quando casais açorianos chegaram trazidos por embarcações e iniciaram o povoado, que em 1764 contava com uma paróquia, São José de Taquari. Esse povoado veio a ser a cidade de Taquari. Em 1765, é elevada à categoria de freguesia e é criado o distrito de Taquari em 1827, então pertencente ao município de Rio Pardo.³⁸ O rio Taquari, nesse período, era apenas um coadjuvante do rio Jacuí, e assim permaneceu até a chegada dos imigrantes alemães.

Os imigrantes germânicos já lá se encontravam quando, em 4 de julho de 1849, o distrito foi elevado à categoria de vila e, em 9 de julho de 1891, foi elevado à categoria de cidade.³⁹ Portanto vivenciaram sua evolução político-administrativa, embora sua colaboração tenha sido realmente na diversificação e recuperação econômica daquela área.⁴⁰

A área do rio Taquari já havia tido um período de prosperidade, anterior à colonização alemã, com o trigo. Esse foi um período de crescimento dessa cultura no Rio Grande do Sul como um todo, que em 1820 entrou em decadência,⁴¹ e desde então a economia da área encontrava-se estagnada. A partir da chegada dos imigrantes alemães ocorreu uma diversidade nas atividades econômicas, porque trouxeram com eles alguma experiência e capital, mas também porque abriram os caminhos de comunicações necessários para realizá-las. Instalados em povoados próximos a rios e arroios, movimentaram o leito, as margens e os portos do rio Taquari.

O rio Taquari recebe as águas de vários tributários como o Arroio Grande, onde surgiu um povoado com o mesmo nome.⁴² Outro tributário importante do Taquari, na margem esquerda, é o arroio Bom Retiro, também chamado Engenho, pequeno curso d'água que limita ao norte o município de Taquari. Às suas margens instalou-se o povoado de Bom Retiro e, posteriormente, um núcleo colonial com o mesmo nome, que também era banhado pelo arroio Ribeiro. As terras formavam um terreno muito acidentado. Nesse local, existia um porto que se tornou um escoadouro natural da colônia Teutônia e de toda a zona colonial vizinha que foi se desenvolvendo na região, vindo o povoado de Bom Retiro a prosperar, tornando-se um distrito em 1895. Apesar do rio Taquari contar com vários portos, esse foi considerado o mais

³⁸ FARIA, Octávio Augusto de. **Monografia do Município de Taquari** - 1912 -. Porto Alegre: I.E.L., 1981.

³⁹ Idem, p. 35.

⁴⁰ Os imigrantes formaram muitos povoados, mas alguns deles não foram incluídos no território de Taquari quando de sua elevação à cidade. A questão dos limites territoriais foi muito oscilante na área. Maiores detalhes encontram-se na obra de FARIA, 1981, e COSTA e SILVA, 1972.

⁴¹ SINGER, Paul. **Desenvolvimento e Evolução Urbana**. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977, p. 147-8.

⁴² Arroio Grande - possui os seguintes limites: A partir da ponte do Teixeira no Arroio Capivara e por estes acima até encontrar a estrada dos Vicentes, por esta e pela da Cabriúva até encontrar a do Morro Azul, e daí até encontrar as divisas com o município de Montenegro. Conforme: FARIA, op. cit., p. 142-3.

importante durante a fase de instalação das colônias de imigração.⁴³

Portanto, a área do rio Taquari corresponde a uma importante bacia fluvial, com um formador principal, o rio Taquari, e inúmeros tributários. Os terrenos desse vale eram considerados férteis. Havia a presença de portos naturais que permitiam o escoamento da produção até as vilas e até Porto Alegre. Na década de 1860, do século XIX, esses fatores já eram percebidos pela administração da província.⁴⁴

A área do rio Taquari oferecia potencial para o desenvolvimento econômico. A possibilidade de escoar a produção para a capital foi um reforço à colonização. A ocupação por colonos alemães e descendentes desses junto às terras do rio Taquari trouxe prosperidade, o que se verificou pelos núcleos coloniais que se desenvolveram como o dos Conventos que se originou das fazendas dos Conventos e Lajeado.

O ponto de referência para a chegada de novos colonos de passageiros e de cargas passou a ser o porto natural de Lajeado. “O porto foi se firmando de acordo com as necessidades.” No porto, empresários estabeleceram armazéns, trapiches e maxambombas⁴⁵, e as companhias de navegação instalaram suas agências. Seguiram-se oficinas, estaleiros, bares, restaurantes e estalagens. O cais do porto de Lajeado transformou-se numa movimentada rua e centro comercial. O núcleo urbano foi se firmando em torno desses estabelecimentos. As casas de moradia, em torno da praça, completaram a paisagem urbana por volta de 1900.⁴⁶

A expansão das colônias, o desenvolvimento econômico e a diversidade de atividades produtivas tornaram próspera a área do vale do Taquari em pouco mais de 50 anos. Somente no município de Lajeado foram produzidas 1100 toneladas de milho em 1860 subindo para 9070 no final da década de 1880. A colônia de Estrela dedicou-se, desde o início, a culturas lucrativas, ou seja, à exportação, pois ali os colonos que eram originários de São Leopoldo já tinham experiência da agricultura local. Os produtos eram o milho, o feijão, a cana e a batata-inglesa que apareciam na pauta de exportação daquele município até o encerramento do período em estudo.⁴⁷

Na passagem do século XIX para o XX, a área do rio Taquari estava pontilhada de cidades e distritos oriundos das colônias e em franco desenvolvimento econômico e populacional. A fertilidade de suas terras chamou à colonização, mas o desenvolvimento agrícola que gerou o

⁴³ COSTA, Alfredo R. (org.) **Obra Histórica, Descritiva e Ilustrada**. Município de Taquary: [s.ed.], 1922, p. 333-44, v. 1. Cópia do Museu Costa e Silva. Taquari.

⁴⁴ Exploração dos Rios, Lagos e Bahias, op. cit., p. 2.

⁴⁵ Maxambombas, equipamento semelhante a uma escada, ou rampa que dava acesso do leito do rio à margem e servia para conduzir cargas e passageiros aos barcos. Era movida por engrenagens.

⁴⁶ SCHIERHOLT, José Alfredo. **Lajeado I**. Lajeado: FATES e Prefeitura Municipal de Lajeado, 1992.

⁴⁷ ROCHE, op. cit., p. 277.

crescimento da área foi possível na medida em que se estabeleceu um comércio dos excedentes, comércio esse realizado através das vias fluviais entre os povoados e principalmente com a capital do Rio Grande do Sul, para onde afluíam os excedentes da produção.

1.1.5 Rio Gravataí

A importância do rio Gravataí, no contexto da navegação está ligada à proximidade desse curso de água com a capital, o que permitia estabelecer comunicação direta entre Porto Alegre e a área banhada pelo mesmo e, de forma indireta com outras áreas do interior. O rio Gravataí nasce no município de Santo Antonio da Patrulha e, em seu percurso de 39 km, banha uma área que abrange, atualmente, nove municípios.

O rio Gravataí deságua na margem esquerda do Guaíba abaixo da foz do rio dos Sinos, a 5.000 m do porto da capital. Da importância do rio na ocupação da área, as localidades próximas à capital tiraram suas denominações. No século XVIII, o lugar banhado pelo rio integrava os Campos de Viamão. Em 1763 “mais de mil índios conduzidos de Rio Pardo, ali chegou, fundando a aldeia [...] a que deu a denominação de Nossa Senhora dos Anjos”⁴⁸, mas tornou-se conhecido como Aldeia dos Anjos.

Até a emancipação da Vila de Gravataí, ocorrida em 1880, a importância da navegação deste rio ocorria pela condução dos produtos agrícolas e manufatureiros de Santo Antonio da Patrulha e freguesia da Aldeia dos Anjos e de suas proximidades.

O transporte do sal para a serra também justificava o uso da navegação. Entre o último porto, da ponte da Cachoeira, e Porto Alegre havia comunicação direta e um importante e ativo ramo desse comércio com os campos de São Francisco de Paula de Cima da Serra. O sal alcançava grande consumo naquela freguesia em razão da criação de gado. O porto da Ponte da Cachoeira exportava também os produtos agrícolas das costas da serra de Sapucaia e de Itacolomi.⁴⁹

Em 1880 a aldeia alcançou a categoria de Vila emancipando-se de Porto Alegre. A mesma Lei de emancipação acrescentou ao nome do lugar o nome do rio, vindo a chamar-se de Vila de Nossa Senhora dos Anjos de Gravataí.⁵⁰ Nessa época a economia da vila estava assentada na agricultura, cujo principal produto era a farinha de mandioca. A produção era tão significativa que praticamente garantiu a economia até meados do século XX. Era exportada

⁴⁸ NEIS, Monsenhor Ruben. **A Aldeia Nossa Senhora dos Anjos**. Gravataí: História e Cultura, 1987.

⁴⁹ Exploração dos Rios, Lagos e Bahias, op. cit., 1862.

⁵⁰ PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRINHA. **Memórias de Cachoeirinha**. Cachoeirinha: [s.ed.], 1991. Lei de 11 de junho de 1880.

para Porto Alegre através do rio no Passo das Canoas. A utilização do rio na economia e não apenas na delimitação de propriedades e localidades levou ao uso de seu nome para a vila e posteriormente para o município vindo a ser denominado de Gravataí.

Outra referência constante na história daquela área é o lugar denominado de Fazenda da Cachoeira e Ponte da Cachoeira, referindo-se a uma queda de água que havia a mais ou menos mil metros acima da ponte do rio Gravataí. Esse acidente impedia a navegação, principalmente na estação da estiagem. Quando as águas do rio não chegavam ao porto da Aldeia dos Anjos, os “navios” chegavam até o porto da ponte da Cachoeira, recebendo os produtos destes mesmos lugares para transportá-los até a capital.⁵¹

Mas mesmo com as dificuldades apontadas a localidade se desenvolveu e formou um povoado, com casas comerciais, uma igreja e a escola. Deu origem mais tarde a Vila Cachoeirinha, posteriormente município de Cachoeirinha. Havia ali no final do século XIX um armazém de campanha de propriedade de Carlos Antonio Wilkens e de sua esposa Olívia. Além da venda por atacado e varejo, instalaram um porto para atracar as embarcações, chamadas de gasolinas, associando comércio e transporte. Nas primeiras décadas do século XX, Wilkens era o comerciante mais conceituado de Cachoeirinha.⁵²

Os estudos da época atestavam o uso desta navegação “... a sua navegação é franca em todas as estações do ano e efetuada em lanchões, vapores e hiates até a ponte da Cachoeira distante 4 a 5 léguas da capital. Esta navegação é ainda, às vezes, levada até o lugar chamado de passo dos Negros, 1 e ½ léguas distante do porto da Aldeia dos Anjos.”⁵³

Apesar de recomendações de realização de “canalização do Gravataí com o banhado do Chicoloman, que lhe da origem nas proximidades da vila de Santo Antonio”⁵⁴ pelo estudo realizado pela própria administração da Província a navegação no rio Gravataí prosseguiu, pelo menos até 1910 nas condições naturais do rio. Não foi realizada nenhuma obra nesta via além da limpeza do leito e das margens. Porém a navegação no rio Gravataí foi a atividade responsável pelo escoamento da produção de uma área que ia além de seus limites geográficos, pois integrou a comercialização da produção das localidades nas adjacências do litoral com Porto Alegre.

Em todas as áreas aqui estudadas, verificamos que ocorreu uma integração geoeconômica com a capital. Essas atividades, produção agrícola e transportes, colaboraram para a expansão da ocupação, proporcionando o surgimento de núcleos populacionais e

⁵¹ Exploração dos Rios, Lagos e Bahias, op. cit., 1862.

⁵² PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRINHA. **Memórias de Cachoeirinha**, op. cit., 1991.

⁵³ Exploração dos Rios, Lagos e Bahias, op. cit., 1862.

⁵⁴ Idem, p. 9

urbanos. Esse processo, sem dúvida, atingiu a capital, que a partir de seu porto, junto ao Guaíba, foi tomada de um intenso movimento.

1.2 PORTO ALEGRE E A LIGAÇÃO COMERCIAL COM O INTERIOR

1.2.1 Porto Alegre, o pólo da região centro-norte

A cidade de Porto Alegre surgiu em meados do século XVIII numa área privilegiada, junto ao Guaíba, com acesso pelas vias fluviais com as diversas regiões do Rio Grande do Sul. Para o interior e a oeste, pelo rio Jacuí, para a zona sul, através da lagoa dos Patos e, na extensão desta, mantinha a ligação com o centro do Brasil e com os países do Prata, via oceano. A partir de 1824, com a instalação das colônias de imigração, tornou-se importante a comunicação de Porto Alegre com as áreas banhadas pelos rios dos Sinos, Taquari e Caí. Outra ligação que já se efetuava era as imediações do litoral norte através do rio Gravataí. (anexo, fig. 2).

O lugar ocupado por Porto Alegre é, do ponto de vista fisiográfico, privilegiado no território do Rio Grande do Sul. Dentre os depoimentos de diferentes épocas, selecionamos o de Saint-Hilaire (1987), o viajante que descreveu o Rio Grande do Sul em 1820:

Porto Alegre, sede da capitania do Rio Grande do Sul, residência do General e do Ouvidor, está situada em aprazível posição, sobre uma península formada por uma colina que avança na direção norte-sudeste, sobre a Lagoa dos Patos. [...] A lagoa deve sua origem a quatro rios navegáveis, que reúnem suas águas em frente de Porto Alegre e que, divididos em sua embocadura, num grande número de braços, formam um labirinto de ilhas; três desses rios, o Gravataí, que é o mais oriental, o Rio dos Sinos e o Rio Caí, vêm do norte, [...]. O quarto rio de nome Jacuí ou Guaíba, é muito maior que os outros; [...].⁵⁵

Independente de alguns equívocos com relação à formação da Lagoa dos Patos e referentes ao Guaíba, que posteriormente o próprio Saint-Hilaire (1987) reconhece,⁵⁶ fica evidente que a posição da cidade no que se relaciona à hidrografia chamou a atenção do viajante.

Em 1853, o então Presidente da Província, Sr. João Cansação de Sinimbu, descreveu a posição estratégica de Porto Alegre em relação à empresa de imigração e colonização. Foram estas as suas palavras: “Quando contemplo a situação desta bela

⁵⁵ SAINT-HILAIRE, op. cit., p. 43.

⁵⁶ SAINT-HILAIRE fez outras observações a respeito do Guaíba, na obra citada, 1897, p. 374/5.

cidade colocada na desembocadura dos majestosos rios que lhe estão em frente, [...]”⁵⁷. Segundo Franco (1983), foi a partir de um ponto de vista geoeconômico que o Presidente incentivou a colonização, julgando o sucesso deste projeto pelas possibilidades que a capital oferecia como centro consumidor e distribuidor.

Em seu trabalho, Paul Singer fez uma análise da evolução urbana da capital gaúcha. Sobre a localização da cidade diz: “Porto Alegre se situa numa área extremamente privilegiada do ponto de vista do transporte hidroviário, o mais importante durante o século XVIII e na maior parte do século XIX”.⁵⁸ O autor não desprezou, em sua análise sobre a evolução da cidade, a importância de sua localização no aspecto de comunicar-se com outras áreas e, através disso, prestar-se ao comércio (e mais tarde à industrialização).

Em diferentes momentos, houve preocupação em associar a localização de Porto Alegre com o desenvolvimento econômico.

Porto Alegre, por sua vantagem em relação aos transportes hidroviários, era o escoadouro natural da produção das terras adjacentes aos rios Jacuí, Caí, Sinos, Gravataí e de todo o vale do Taquari. O Almanaque da Vila de Porto Alegre, de 1808, informa que “a cidade recebe os produtos de Santo Antônio da Patrulha, Conceição do Arroio, Gravataí, Viamão, Rio Pardo, Santo Amaro, Taquari, Triunfo e Cachoeira.”⁵⁹ Parte da produção era destinada ao mercado da capital, parte era comercializada entre as diferentes regiões e exportada através da Lagoa dos Patos pelo Porto de Rio Grande. Isso evidencia a função comercial da cidade desde o início do século XIX.

A tendência para o comércio verificada em Porto Alegre reforçou seu caráter urbano. A atividade comercial reuniu em determinados locais os estabelecimentos de arrecadação e comercialização de gêneros alimentícios e manufaturados. O primeiro local desta concentração na capital foi a Rua da Praia junto ao porto. Logicamente houve um crescimento populacional em função desta atividade. Em 1808, contava “com 1200 fogos⁶⁰ e 6000 habitantes, dos quais 57 eram comerciantes”.⁶¹ Porto Alegre passou a constituir, juntamente com Rio Grande e Pelotas, um núcleo urbano. Em 1820, a então vila de Porto Alegre apresentou um crescimento populacional de 100% em relação ao

⁵⁷ FRANCO, Sergio da Costa. **Porto Alegre e seu comércio**. Porto Alegre: Associação Comercial de Porto Alegre, 1983. p. 38.

⁵⁸ SINGER, op. cit., p. 148.

⁵⁹ Idem, ibidem.

⁶⁰ A denominação *fogos* era usada pra o registro de casas.

⁶¹ SINGER, op. cit., p. 149.

anterior.⁶² Foi justamente neste período que o principal produto exportado por Porto Alegre, o trigo, começou a apresentar um forte declínio no valor e na quantidade exportada. A exportação por Porto Alegre, por alqueire, em 1816 era de 226.981 com valor de \$363.200, caindo para 112.218 com valor de \$43.600 em 1819.⁶³

Essa conjuntura trouxe conseqüências para a cidade que, entre 1820 e 1858, apresenta, paralelamente a uma relativa estagnação em seu desenvolvimento, uma reduzida taxa de crescimento populacional, de 1,1% a 0,8%.⁶⁴ A capital foi eclipsada pelas cidades do sul, Rio Grande e Pelotas, que se desenvolviam com a produção e exportação dos derivados da pecuária.

Porto Alegre, porém, manteve-se como o empório comercial do centro e do norte da Província, nas áreas já ocupadas. Seu prestígio político foi reafirmado com a elevação da vila à categoria de cidade em 1822,⁶⁵ ainda que representasse economicamente apenas o “papel da capital regional de uma zona secundária”.⁶⁶

A capital do Estado, desde 1820, sofria, portanto, uma decadência, ou pelo menos uma estagnação econômica. Havia sido anteriormente um centro comercial de importância para toda Província e, no período em que iniciamos nosso estudo, atendia apenas a uma parte do território. Essa estagnação estava ligada à concorrência direta das cidades da parte sul do Estado, Rio Grande e Pelotas e pela economia tradicional da pecuária. Rio Grande possuía o único porto externo do Rio Grande do Sul, sendo por isso local estratégico e importante na economia brasileira pela exportação do charque que abastecia outras províncias. Para atender ao desenvolvimento da parte central e norte do território gaúcho, era preciso resgatar o lugar de destaque de Porto Alegre. Para isso era necessário ter uma alternativa de produto para exportação.

No que se refere à economia, foi a ligação fluvial com o interior que reavivou a capital. A partir de 1850, Porto Alegre começou sua recuperação. Uma das condições foi o desenvolvimento agrícola, ocorrido principalmente nas colônias de imigração alemã instaladas nas áreas dos rios dos Sinos, Caí, Taquari e Jacuí que se interligam com o Guaíba. A instalação das colônias de imigrantes atendia à necessidade de intensificar e diversificar a agricultura no Império, tanto assim que elas são chamadas de colônias agrícolas. Nos

⁶² SILVA, Elmar Manique da. Ligações externas da economia gaúcha (1736-1890) p. 62. In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (orgs.) **Rio Grande do Sul: economia e política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1993. p.55-91.

⁶³ SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. Análise da Evolução Econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. 2 ed. São Paulo: Cia editora Nacional. 1977. p.152.

⁶⁴ Idem, p.153.

⁶⁵ Idem, p. 153.

⁶⁶ SINGER, op. cit., 153.

primeiros anos de cada colônia instalada, a agricultura foi a atividade principal.

O ressurgimento das atividades agrícolas no Rio Grande do Sul deu-se a partir da instalação dos imigrantes alemães em São Leopoldo e sua expansão pelas áreas adjacentes da Encosta da Serra. A agricultura colonial, em sua primeira fase, correspondia à produção de gêneros para a subsistência, isso até 1840. Mesmo nesse período houve um incentivo por parte dos governos às culturas de exportação, primeiramente para o trigo.⁶⁷ A colônia precisava produzir algum produto comercializável para Porto Alegre, mas, no caso do trigo, além das dificuldades do cultivo em pequena propriedade, e da falta de técnicas adequadas, aparecia a questão da dificuldade do transporte para grandes quantidades, o que onerava o produto. A partir da década de 1860, não foi mais interessante incentivar a lavoura de trigo, pois as colônias já produziam outras culturas com bons resultados.

Um dos primeiros produtos de exportação das colônias foi o milho, “rei da agricultura colonial”. Ele teve grande representatividade na economia colonial, tanto para a exportação, como para o consumo interno em grãos ou farinha. Esse foi adotado logo no início da formação da colônia de São Leopoldo e, entre 1849 e 1853, já tinha 3/5 de sua produção absorvida pelo mercado de Porto Alegre. Até o início do século XX (1917) a produção deste cereal no Rio Grande do Sul estava concentrada nas colônias alemãs situadas na área do rio dos Sinos e do Taquari.⁶⁸

Outra cultura também reerguida pelos colonos alemães foi a do feijão-preto. A exportação da colônia de São Leopoldo era, em 1849, de 7.000 sacos e de 27.000 em 1853.⁶⁹ Esse cereal tinha grande rendimento nas terras de mata, fácil exportação e bom preço. A área de Caí se constitui em “celeiro do feijão” para todo o país. A exportação era feita por Porto Alegre, contribuindo para a reativação da economia da cidade para uma intensa movimentação nas localidades onde era produzido e para o agricultor representava a principal fonte de renda.

Ainda, entre os produtos coloniais que se prestaram à exportação apontamos a farinha de mandioca, a banha (de porco) e também o arroz, que mesmo com pouco destaque apareceu nas áreas da região colonial.

Os colonos teutos logo encontraram mercado para a farinha de mandioca que era largamente utilizada na alimentação dos luso-brasileiros. Na década de 40, o Rio Grande do Sul deixou de importar o produto, e em 1856, já exportava para outras províncias brasileiras, sendo que as exportações continuaram crescendo até meados do século XX. Já, a produção de

⁶⁷ SINGER, op. cit., 1977; SILVA, op. cit., 1993.

⁶⁸ ROCHE, op. cit., 1969, p. 257.

⁶⁹ Idem, p. 254.

banha se generalizou nos últimos anos do século XIX, principalmente nas áreas do rio Taquari e do Caí. Estava associada à produção do milho que era usado na alimentação dos porcos. O melhoramento da qualidade da banha permitiu expandir o mercado, atingindo todo o Brasil.

A par dos principais produtos agrícolas, verifiquemos como se dava a exportação dos mesmos e de outros produtos, desde as áreas de produção até Porto Alegre. Usaremos, como exemplo, a distribuição feita no ano de 1896 pelas vias fluviais do Rio dos Sinos, Caí, Taquari e Jacuí, até a capital, por empresas de navegação de portes diversos.

Para a capital transportaram, entre outros produtos...

Tabela 1⁷⁰

Exportação de Produtos, 1896.

Exportação	
Local: de São Leopoldo - Sociedade de Navegação São Leopoldense	
Produto	Quantidade
Farinha.....(milho, mandioca)	19.200 sacos
Feijão	150 sacos
Sabão	3.000 caixas
Fósforos	3.160 latas
Polvilho	30 sacos
Vinagre	4.000 barris
Louça de barro	200 engradados
Licores	600 caixas
Ovos, aves, manteiga	100 volumes
Local: de Estrela - Lloyde Colonial	
Produto	Quantidade
Feijão	10.891 sacos
Milho	8.240 sacos
Favas	430 sacos
Amendoim	250 sacos
Ervilhas	50 sacos
Lentilhas	100 sacos
Erva-mate	1.100 sacos
Farinha de mandioca	210 sacos
Farinha de milho	680 sacos
Pinhões	10 sacos
Couros	200 sacos
Aguardente	80 pipas
Banha refinada	3.660 caixas
Banha comum	2.200 latas

⁷⁰ Tabela elaborada a partir de dados do Relatório Apresentado pela 3ª diretoria de estatística em 15 de julho de 1897. Anexo ao Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas de 30 de julho de 1897. Diretor geral da Secretaria Cel. Aurélio Virissimo Bitencourt. Diretor João Pereira Gomes. p. 168/218.

Continuação

Exportação	
Local: de Lajeado - Cia de Navegação do Alto Taquari	
Produto	Quantidade
Milho	20.000 sacos
Feijão	15.000 sacos
Banha refinada	2.000 caixas
Banha comum	2.000 latas
Couros	200 volumes
Favas	500 sacos
Farinha de milho	300 sacos
Miudezas, encomendas e outros gêneros	2.168 volumes
Local: de Montenegro - Cia Montenegrina de Navegação	
Produto	Quantidade
Feijão	7.000 sacos
Milho	3.000 sacos
Farinha de mandioca	3.2000 sacos
Favas	500 sacos
Amendoim	400 sacos
Banha de porco (refinada e comum)	300.000 Kg
Carne de porco	30.000 Kg
Charque	1.500 Kg
Couro seco	1.000 Kg
Toucinho	15.000 Kg
Manteiga, ovos, aves, queijo, cera, etc.	2.000 volumes
Local: do Caí – Lancha Harmonia	
Produto	Quantidade
Feijão preto	13.080 Kg
Banha de porco	10.824 latas
Milho	630 sacos
Ervilhas	420 sacos
Feijão-de-cor	1.584 sacos
Farinha de centeio	516 sacos
Polvilho	192 sacos
Milho	
Feijão	
Fumo	
Batata-inglesa	
Total de produtos: 3.568.000 kg	

A diversidade agrícola das áreas das colônias, no final do século XIX, já era um fato. Ainda eram exportados cereais cultivados em pouca quantidade, os de origem européia, como o amendoim, ervilhas e lentilhas. Ainda que esses últimos representassem muito pouco nas

exportações coloniais, demonstram que havia para eles um mercado, ainda que restrito, em Porto Alegre.

A tabela também evidencia que São Leopoldo, mesmo não sendo mais uma colônia de exportação agrícola, continua colocando gêneros na capital. Vendia os produtos da fase manufatureira ou industrial. Entre esses encontramos as farinhas, sabão, louças e bebidas. O único cereal é o feijão e em pequena quantidade.

Também é possível constatar que a área do Taquari apresentou uma exportação, tanto do milho, como dos derivados de porco em proporções que diferem da área do Caí, que exportou grande quantidade de derivados de porco, principalmente a banha em detrimento do milho, usado na alimentação da criação suína. A área do rio Jacuí e seu afluente, rio Pardo começou nesta época a especialização de produto, no caso o fumo, que já ocupava o segundo lugar na pauta de exportação, perdendo, ainda neste período para o milho. Nessa linha de transportes, encontramos o registro do vapor Santa Cruz, pertencente à Sociedade de Navegação Jacob Becker.

O transporte ocorria nos dois sentidos entre a capital e o interior. De Porto Alegre seguiam os seguintes produtos:

Tabela 2⁷¹

Produtos transportados pelas vias fluviais, 1896.

Transporte de produtos por vias fluviais	
Para: São Leopoldo – Sociedade de Navegação São Leopoldense	
Produto	Quantidade
Açúcar	600 sacos
Farinha de trigo	2.000 sacos
Telhas de barro	1.000 sacos
Cal	400 barricas
Louça	300 volumes
Café	300 sacos
Ferro e Latão	1.500 caixas
Diversos artigos	100 volumes

⁷¹ Tabela elaborada a partir de dados do Relatório Apresentado pela 3ª diretoria de estatística em 15 de julho de 1897. Anexo ao Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas de 30 de julho de 1897. Diretor geral da Secretaria Cel. Aurélio Virissimo Bitencourt. Diretor João Pereira Gomes. p. 168/218.

Continuação

Transporte de produtos por vias fluviais	
Para: Estrela – Lloyd Colonial	
Produto	Quantidade
Farinha de trigo	25.000 sacos
Açúcar	560 sacos
Sabão	650 sacos
Querosene	1.050 latas
Ferragens	1.200 volumes
Ferro bruto	35.000 Kg
Fazendas	450 caixas
Fazendas	590 fardos
Vinho (barril dequinto)	90
Vinagre (barril dequinto)	50
Licores e líquidos diversos	500 caixas
Aves, manteiga, ovos	200 volumes
Para: Montenegro pela Cia Montenegrina	
Produto	Quantidade
Açúcar	1.000 sacos
Café	500 sacos
Arroz	300 sacos
Farinha de trigo	3.000 sacos
Sal	5.000 sacos
Cal	500 barricas
Cimento	200 barricas
Telha de zinco	10.000
Ferragens	2.000 volumes
Ferro bruto	15.000 Kg
Fazendas	1.200 Kg (em fardos)
Mercadorias diversas	200 volumes
Para: Montenegro pelo Vapor São João	
Produto	Quantidade
Ferragens	Quantidade não especificada
Ferro bruto	
Barris de vinho	
Caixas de vela e sabão	
Fazendas	
Querosene	
Fósforos	
Drogas	
Fumo	
Arame	
Cevada	

Continuação

Transporte de produtos por vias fluviais	
Para: Montenegro pelo Vapor São João	
Produto	Quantidade
Lúpulo	Quantidade não especificada
Debulhadores	
Telhas de barro e zinco	
Açúcar, café, farinha de trigo	
Arroz, cal, cimento, cepas	
Calçados	
Total dos carregamentos	
Para: Caí Lancha à Vapor Harmonia	
Produto	Quantidade
Farinha de trigo	684 sacos
Arroz	204 sacos
Fazendas	216 caixas
Arames	24 rolos
Café	252 sacos
Sal	10.200 sacos
Louça	252 caixas
Vinho (barris)	132 barris
Vinho (garrafas)	120 caixas
Sabão	1.656 caixas
Telhas de zinco	1.680 caixas
Fumo	228 volumes
Cimento	182 barricas
Açúcar	741 sacos
Miudezas diversas	5.332 volumes
Para: Lajeado pela Cia de Navegação do Alto Taquari	
Produto	Quantidade
Açúcar	Quantidade não especificada
Arroz	
Café	
Fumo	
Sabão	
Ferro em obra	
Ferro bruto	
Vinhos	
Licores	

Continuação

Transporte de produtos por vias fluviais	
Para: Lajeado pela Cia de Navegação do Alto Taquari	
Produto	Quantidade
Cervejas	
Fazendas	
Louças	
Total de Volumes	26.181
Para: Santa Cruz - Vapor Santa Cruz	
Produto	Quantidade
Açúcar	
Bebidas (licores, vinhos)	
Fazendas	
Louças	
Cimento	
Sal	
Café	
Total dos volumes: 30.546	

Podemos constatar, conforme as tabelas, que Porto Alegre enviava para as colônias as mercadorias não produzidas nas respectivas áreas. Isso porque as transações comerciais das companhias de navegação ou de navegadores particulares davam-se necessariamente junto ao porto da capital. As mercadorias eram transportadas pelos conhecidos caminhos fluviais. Também podemos concluir que este comércio de Porto Alegre era intermediário entre uma colônia e outra, pois alguns produtos importados pela área do Caí eram exportados por São Leopoldo, no rio dos Sinos, como sabão, fósforos e louças. A área do Taquari recebia estes mesmos gêneros e mais vinho e manteiga que eram enviados da área do Caí para Porto Alegre, além dos licores e vinagres também exportados pelas colônias da área do rio dos Sinos e ambas recebiam o fumo da área do rio Jacuí, procedente de Santa Cruz.

O controle por parte das autoridades era recente, em relação à data da tabela. Esse controle iniciou só após a instalação da República. A intenção de fiscalizar o transporte se ligava à cobrança dos impostos, aspecto que trataremos em outras partes deste trabalho. Contudo, os dados das tabelas servem ao nosso propósito de demonstrar as ligações das áreas que exportavam a produção agrícola colonial com a capital, bem como demonstrar a maneira como Porto Alegre centralizava a distribuição dessa produção.

Nas tabelas apresentadas figuram exemplos de Cias. de Navegação que operavam entre as referidas áreas e a capital. As localidades citadas em cada uma das áreas, a dos Sinos, a do rio Taquari, a do rio Caí e a do Jacuí, são os pontos extremos até onde chegavam as

respectivas embarcações ou o local de origem das Cias. Entre Porto Alegre e os referidos locais (atualmente cidades), as embarcações faziam paradas em diversos pontos ou trapiches de vilas e povoados. Os portos onde se localizavam os entrepostos comerciais mantinham um importante comércio com as “vendas” estabelecidas nas “linhas” ou “picadas” das áreas coloniais. Junto aos portos localizavam-se os depósitos e armazéns que normalmente pertenciam às companhias de navegação ou, em sociedades, aos proprietários de embarcações. O processo desse comércio nas colônias, embora importante como um componente no comércio de exportação, ocorria de uma forma simples. O agricultor entregava seus produtos na “venda” local. Essas vendas detinham sua influência e alcance comercial dentro de uma certa área e então, o vendeiro tratava de transportar, por carroça, ou pequenas embarcações os produtos até o porto, nos depósitos. Destes, trazia as mercadorias consumidas e não produzidas nas colônias (exemplos nas tabelas 1 e 2), que revendia ou trocava com os agricultores.

Como verificamos, de 1860 em diante, a agricultura da região centro-norte do estado estava voltada para a exportação, sendo assim inserida num processo econômico mais amplo. Nesse processo, essa região deu o suporte a Porto Alegre para competir pela hegemonia das transações comerciais no sul do Brasil, com as cidades exportadoras dos produtos da campanha, Pelotas e, principalmente, Rio Grande.

Porto Alegre foi retomando seu destaque na economia do Rio Grande do Sul através da exportação dos produtos da agricultura. Esses, até o final do século XIX, foram sendo produzidos para o mercado externo, ou seja, dirigiam-se para outros estados do Brasil. Na análise de Paul Singer (1977), a agricultura comercial está “sujeita às leis da economia de mercado. Uma das características é que, desde que um produto tenha mercado assegurado, sua posição tende a ser lucrativa.” Porto Alegre, dentro de sua posição histórica e geográfica voltada para o comércio, monopolizou as cotações de preços, com isso assegurou a maior parte dos lucros da agricultura pelo escoamento da produção. Ao mesmo tempo, ultrapassaria Rio Grande no volume de exportações de produtos da lavoura já nos primeiros anos de nossa análise. Podemos confirmar isso através da seguinte tabela:

Tabela 3
Exportação do Rio Grande do Sul em 1861.

Produto	Via Rio Grande	Via P.Alegre	Total da Província
Couros (unidades)	382.427	133.876	720.551
Charque (arrobas)	1.676.144	127.111	1.997.083
Farinha de Mandioca (sacos)	5.605	52.622	64.653
Feijão (sacos)	1.100	62.462	63.747
Milho (sacos)	116	51.173	51.348
Erva-Mate (arrobas)	16.925	54.148	224.946
Total (em valor: (contos))	9.738	2.693	15.758

Fonte: Relatório apresentado pelo vice-presidente da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul; Porto Alegre, 1861.⁷²

A tabela deixa claro os papéis das cidades exportadoras do Rio Grande do Sul: Rio Grande mantém o predomínio absoluto, enquanto Porto Alegre se destaca na exportação de produtos agrícolas.

O processo econômico que estamos analisando incluiu, como verificamos, a especialização de ramos - agricultura, comércio e distribuição -. Quando um processo econômico atinge essas especializações, as cotações de valores para os produtos são muito diferentes entre o fornecedor e o intermediário.

Do ponto de vista estritamente interno, ou seja, da relação comercial entre o interior e Porto Alegre, pode-se apontar as distâncias como um fator para as desproporções nos valores dos produtos, nisso os transportes representavam o diferencial. Quanto mais distante a colônia ou localidade se encontrava de Porto Alegre, maior era a diferença entre o valor que o produtor recebia e valor quando da exportação em Porto Alegre. Jean Roche (1969) indica que essa diferença chegava até 50%. As exportações das áreas servidas por rios navegáveis foram as que encontraram, desde o início da fase de agricultura de exportação (1850), maior facilidade através de rede fluvial. Esse quadro demonstra a precariedade dos transportes e reafirma a importância do transporte fluvial para o crescimento econômico da região centro-norte do estado.

No final do século XIX, Porto Alegre já havia recuperado seu papel de centro comercial do Rio Grande do Sul. Juntamente com o aquecimento do mercado de consumo, constituiu-se uma rede de casas comerciais de exportação e importação, essas também fizeram parte do processo de distribuição dos produtos da agricultura e da polarização que a capital exerceu em relação às áreas produtoras.

⁷² SINGER, op.cit., 1977, p. 158.

Foi, pois, a partir de 1850, que com o aumento do movimento comercial provocado pelos produtos agrícolas procedentes do interior e, ao mesmo tempo, devido a procura de produtos manufaturados, que o comércio de Porto Alegre foi tomando outra fisionomia.

O comércio da capital elevou o número de estabelecimentos. O “Almanack” de Porto Alegre para 1857, registrava para aquele ano 65 armazéns, desses, 13 eram atacadistas, 51 lojas, sendo 9 atacadistas, 18 ferragens, 18 lojas de louças e miudezas, 18 depósitos diversos, 10 açougues e 120 “vendas”. Contudo ainda havia uma concentração dos estabelecimentos ao longo da rua da Praia e na Bragança (atual Marechal Floriano).⁷³ Começava a surgir um incipiente comércio no “Caminho Novo”, atual Voluntários da Pátria, que, no último quartel do século XIX, assumiria importância, no bairro Navegantes. A margem do Guaíba, na Rua Voluntários da Pátria, já apresentava depósitos e trapiches, onde os barcos atracavam, trazendo produtos coloniais ou as mercadorias provenientes dos navios estrangeiros. Junto a mesma rua, mais tarde foi instalada a via férrea, de frente para as casas de comércio. Muitas dessas firmas - como se verificará em diversos exemplos ao longo do trabalho - entraram também no ramo da navegação fluvial encarregando-se ainda da compra e venda dos produtos da agricultura e da manufatura.⁷⁴

O trecho a seguir nos dá um exemplo das ligações comerciais entre o interior e a capital. E. Dreher & Cia é uma dessas firmas de Importação, instaladas em Porto Alegre. Fundada em 1879, por Edmundo Dreher, operava da mesma forma em 1904. Negociava com a casa de Júlio Petersen & Cia, de Taquara (ex-colônia do Mundo Novo). As mercadorias eram adquiridas a “dinheiro” e “sem desconto”, seguindo por “conta e risco” do comprador pelo vapor Mundo Novo. O comércio de Taquara, nesse caso, recebia produtos importados como bebidas, sal hamburguês, manteiga, azeitona, azeite e chás. Também recebia aveia, amido, erva-mate, açúcar, farinha, café, peixe enlatado do Rio Grande e banha.⁷⁵

O exemplo evidencia alguns aspectos desse comércio. A estratégica localização das casas comerciais de Importação, que faziam negócios com o interior, permitiu-lhes usar a via fluvial - e, mais tarde, também a via férrea -. Vê-se a variedade de produtos, tanto importados como adquiridos nas áreas coloniais, como o caso da banha, e em outras partes do estado como o peixe enlatado proveniente de Rio Grande, que chegava a Taquara depois de comercializados em Porto Alegre. Além dessas evidências, havia uma ligação étnica entre os comerciantes da capital e do interior. Muitas notas fiscais traziam frases no idioma alemão.

⁷³ Idem, p. 39-40.

⁷⁴ ROCHE, op.cit., p. 437.

⁷⁵ Arquivo Comércio de Taquara, “Fatura de Compra e Venda de 1904”.

Esse componente era apontado quando da avaliação do uso da via férrea entre a capital e São Leopoldo.⁷⁶

Podemos trazer outro exemplo que evidencia outra forma de polarização da economia da capital sobre o interior, trata-se da evolução da firma Frederico Mentz & Cia., representava a “venda” ligada à agricultura. Expandiu-se com uma filial em “Porto Guimarães” (atual município de São Sebastião do Caí). Nesse ponto, era um entreposto, armazém e depósito que recebia os produtos das colônias alemãs da área do Caí e das italianas na Serra. Pelo rio Caí, enviava os produtos coloniais para Porto Alegre. No ano em que a linha férrea alcançou as colônias italianas, 1911, a casa Mentz já possuía uma filial em Caxias e nesse mesmo ano, transferiu sua sede para Porto Alegre, permanecendo a casa do Caí como filial.⁷⁷ A trajetória dessa firma demonstra sua evolução, acompanhando a própria evolução da colonização. Da colônia de São Leopoldo expandiu-se para a área do Caí, atendendo as colônias que aí cresciam e prosperaram e, mais tarde, as colônias italianas da Serra, que, dependiam do rio Caí para exportar seus produtos pelo transporte hidroviário praticado pelos alemães. Do Caí, já fazia a ligação comercial com Porto Alegre, pois a empresa possuía três embarcações para navegação a vapor no Caí. No início do século XX, a expansão da firma impôs a transferência da sede para Porto Alegre.

A polarização que Porto Alegre exerceu sobre a área produtora do interior, derivada da ligação fluvial estabelecida entre estas e a cidade, foi além do seu abastecimento de gêneros agrícolas. Firmou-se uma ligação comercial que também foi importante para Porto Alegre e lhe deu as características de cidade grande.

O desenvolvimento comercial de Porto Alegre teve em sua retaguarda a produção agrícola. Dois aspectos referentes à ligação comercial de Porto Alegre com o interior merecem ser abordados, pois se relacionam à imigração e à economia: São eles: a formação de um mercado interno gaúcho e a ligação, ou isolamento, entre a economia agrícola, mais desenvolvida na área ocupada pelos imigrantes, que inicialmente deveria abastecer o mercado interno, e a pecuarista, desenvolvida na campanha e na fronteira sul, com vistas ao mercado nacional ou internacional.

No que se refere a trocas entre regiões dentro do Estado, temos a posição de Singer (1977) de que “[...] entre a zona de colonização e a de criação não existia complementaridade econômica e as trocas entre ambos, onde chegou a ocorrer, são despidas de qualquer

⁷⁶ Traremos mais adiante neste capítulo.

⁷⁷ ROCHE, op.cit., 1969, p. 435/6.

significação”,⁷⁸ durante todo o século XIX. Para Castro (1971), no período por nós estudado, ocorreu um progresso paralelo nas duas zonas produtoras (e estas se complementavam). Tanto a sul pecuarista, como a centro-norte agricultora, cresceram economicamente, pois dispunham de mão-de-obra e terras, sem que uma diminuísse a outra. O que precisavam era buscar o mercado adequado. As trocas se efetivaram quando o estado já atingia a fase de industrialização, ou seja, no início do século XX.⁷⁹

Ao analisar a “Inserção da Economia Imigrante na Economia Gaúcha”, Moure (1992) conclui que houve um isolamento entre a economia da zona agrícola colonial e a zona pecuarista da campanha.⁸⁰

Herrlein (2000) defende que os dois subsistemas econômicos do estado, o do norte e do sul, caracterizaram o crescimento das exportações e do mercado interno. Esse mercado também foi um fator de desenvolvimento da economia do estado. O autor afirma que havia conexão para distribuição e consumo entre as duas regiões através de Porto Alegre.⁸¹

Verificamos que a agricultura da região centro-norte, em sua fase de exportação, alcançou o mercado nacional, via Porto Alegre, o que foi significativo para o desenvolvimento do interior e da capital. Mas havia crescentes dificuldades de transporte no século XIX. Até a instalação das vias férreas, o transporte mais usado no estado era o hidroviário. Havia linhas desse tráfego e empresas do ramo para as várias regiões do Rio Grande do Sul.

A análise que apresentamos a seguir serve para demonstrar como ocorriam as ligações pelo transporte hidroviário no Rio Grande do Sul, no século XIX. Tomamos como exemplo a década de 60 e o final do século, anos 90, esses dados, apesar de já pertencerem ao período da República, servem para a análise que pretendemos, pois o século XX como um todo apresentou as mesmas dificuldades de transportes.

Iniciamos relacionando as companhias de navegação ou embarcações, bem como a *linha hidroviária em que operavam*. É certo que havia outras companhias além dessas operando no período nas mesmas *linhas*. Trabalharemos com exemplos de companhias, uma vez que são os trajetos que demonstram como se ocorriam as ligações entre as regiões.

⁷⁸ SINGER, op. cit., p. 160.

⁷⁹ CASTRO, Antônio Barros de. **Sete ensaios sobre a economia brasileira**. Rio de Janeiro/São Paulo: Forense, 1971. p. 55-6, v. II.

⁸⁰ MOURE, Telmo. A inserção da economia imigrante na economia gaúcha. In: DACANAL, José Hildebrando (org.) **RS imigração e colonização**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1992, (91/113) p. 113.

⁸¹ HERRLEIN, Ronaldo Junior. **Rio Grande do Sul, 1889-1930: um outro capitalismo no Brasil Meridional?** Campinas: UNICAMP, 2000. Tese de Doutorado.

Observemos as tabelas.

Tabela 4 ⁸²
Anos 60 - século XIX

Cia. de navegação ou embarcações	Linhas em que operavam	
	de	para*
Cia. Jacuhy - Contratada pelo governo provincial, operava com 6 vapores, nas linhas...	Porto Alegre	Rio Pardo
	Porto Alegre	Cachoeira
	Porto Alegre	Taquarí
	Porto Alegre	Caí
	Porto Alegre	São Leopoldo
	Porto Alegre	Ilhas do Guaíba
Cias. Particulares (Ex: Cia. Brasileira)	Porto Alegre	Barra(R. Grande)
Schmitt & Cia.,	Porto Alegre	Taquarí
Antônio Diehl, Decker..., com diferentes vapores operavam nas linhas...	Porto Alegre	Caí
	Porto Alegre	S.Leopoldo
	Porto Alegre	Rio Pardo
	Rio Pardo	Cachoeira

* Com parada nos portos intermediários.

Tabela 5

Anos 90 - século XIX

CIA DE NAVEGAÇÃO OU EMBARCAÇÕES	LINHAS EM QUE DE	OPERAVAM PARA*
Cia. Arnt de Navegação	Porto Alegre	Taquari
Soc. Jacob Becker & Cia.	Porto Alegre	São Lourenço
Cia. Arroio do Meio	Porto Alegre	Arroio do Meio
Cia. Montenegrina	Porto Alegre	Montenegro
Soc. Adão Hoff & Cia.	Porto Alegre	Barra(Pedras Brancas)
Cia. Nav. Alto Taquary	Porto Alegre	Lageado
Soc. Nav. S. Leopoldense	Porto Alegre	São Leopoldo
Lloyd Colonial	Porto Alegre	Estrela
Cia. Fluvial	Porto Alegre	Caí
Vapor Taquara	São Leopoldo	Taquara
Vapor Mundo Novo	Porto Alegre	Taquara
Cia. Gortheland (estrang.)	Pelotas/Rio Grande	Montevidéu
Cia. José Gibert e Barroso (Argent.)	Rio de Janeiro	Rio Grande
Raupp & Cia.	Pelotas	S.Vitória do Palmar
Vapores - Neptuno e Ibicuy	Alto Uruguai	

* Com parada nos portos intermediários.

⁸² Tabelas elaboradas a partir de dados extraídos do Relatório apresentado pela 3ª Diretoria de Estatística em 15 de julho de 1896. Anexo ao Relatório da Secretaria dos Negócios das Obras Públicas de 1897.

Ao observarmos as linhas hidroviárias, verificamos que as diferentes áreas do interior mantinham ligação exclusiva com Porto Alegre, pelo menos de forma direta. Outras ligações entre as áreas agrícolas e demais regiões do Rio Grande do Sul se realizavam de forma indireta, através do porto da capital. Também podemos observar que a região sul do estado, através do porto de Rio Grande, mantinha ligação com a capital, países do Prata e o centro do Brasil. É claro que Porto Alegre também recebia navios provenientes desses mesmos lugares, mas de qualquer maneira eles faziam escala em Rio Grande, como o “Sarita” que operava entre Porto Alegre e o Rio de Janeiro e, eventualmente, os da firma Gibert e Barroso. Vemos que os trajetos obedeciam a uma geografia regional, com linhas entre Pelotas até Santa Vitória do Palmar e outra no alto Uruguai.

Se relacionarmos as tabelas 4 e 5 com a economia do Rio Grande do Sul, temos ainda dois momentos a considerar. Até a década de 1870, podemos dizer que não havia uma ligação direta entre a região do centro-norte agrícola e a zona sul pecuarista. A partir desse período, devemos ter em vista que o Rio Grande do Sul passa a contar com a via férrea, mas sabemos que as poucas linhas instaladas até o final do século não estavam interligadas e convergiam também para Porto Alegre. Havia o caso do ramal para Uruguaiana à margem do Taquari, e nesse ponto um porto com uma linha hidroviária até a capital mantida pela Companhia Fluvial.⁸³

Portanto, se retomarmos as proposições dos autores verificados anteriormente sobre o desenvolvimento da economia do Rio Grande do Sul, vemos que, sob a ótica dos transportes fluviais, nos identificamos com aqueles que reconhecem o isolamento geográfico e a distinção das atividades, mas a ocorrência de uma ligação econômica, mesmo de forma indireta.

Porto Alegre, capital do Rio Grande do Sul, faz parte da metade centro-norte do território. De 1850 a 1900, “[...] foi o núcleo do desenvolvimento agrícola e comercial”⁸⁴ daquela área e de sua produção, com isso readquiriu seu prestígio e importância inclusive com crescimento demográfico e econômico. Isso ocorreu de tal forma que, no início do século XX, Porto Alegre sobrepunha as cidades da zona sul, Rio Grande e Pelotas. A capital começa a representar um papel integrador no Rio Grande do Sul.⁸⁵ A capital administrativa, finalmente recuperou a sua função.

⁸³ Relatório apresentado pela 3ª Diretoria de Estatística em 15 de julho de 1897.

⁸⁴ SINGER, op. cit., p. 147.

⁸⁵ Idem, p. 147.

1.3 A ATUAÇÃO DO PODER PÚBLICO, NO FINAL DO IMPÉRIO, EM RELAÇÃO À NAVEGAÇÃO FLUVIAL

O Império Brasileiro caracterizava-se por executar uma política centralizadora em relação às províncias. Havia uma estreita ligação do setor econômico com essa postura política. A economia do Rio Grande do Sul, baseada na pecuária, tinha o charque como o principal produto. Exportava-o para o centro do país, mas a entrada de produto similar platino no Brasil concorria como meio de baixar o preço.

Foi justamente nesse contexto, que se desenvolveu no Rio Grande do Sul a agricultura, baseada na pequena propriedade e trabalho livre. A localização dessas propriedades se deu em áreas afastadas do latifúndio pecuarista, o que correspondia aos interesses da elite rio-grandense de não interferência no setor da pecuária. Nesse mesmo contexto, o segmento ligado à produção agrícola que ocupava o centro-norte do estado e a zona de florestas na encosta da serra, estabelecidos ao longo das vias navegáveis, buscou soluções para as questões das vias fluviais, principal meio de comunicação com Porto Alegre.

1.3.1 As obras e serviços referentes à navegação fluvial

Uma das dificuldades em todo o território brasileiro, mesmo no final do Império, eram os transportes. No Rio Grande do Sul, esse problema se avultava pela sua posição periférica em relação à economia nacional. Havia problemas para o escoamento interno e externo.

Os governantes passaram a investir na navegação como um recurso para solucionar o problema dos transportes no Rio Grande do Sul. Entre as medidas tomadas pelo governo provincial estava a limpeza e desobstrução dos rios. Em 1858, constou, por exemplo, com base na Lei de Orçamento nº 367, § 49, nº 30, uma instrução para executar a limpeza do rio Jacuí, a fim de franquear a sua navegação no trecho entre Porto Alegre e a foz do arroio Saturno, portanto além da Vila de Cachoeira.⁸⁶

Na primeira parte da Instrução, são descritas as preocupações referentes à economia da Província, bem como as dificuldades para esse tipo de serviço que só poderia ser realizado na estação própria, ou seja, no verão. Portanto era uma medida efetuada a cada estação de baixa do leito do rio, ficando um longo período do ano sem a necessária limpeza. A Instrução apontava, ainda, a preferência pelo uso de braços livres aos escravos.

⁸⁶ LISBOA, Manuel Soares. Instrução para limpeza do rio Jacuhy, (ofício do autor). Pasta da Secretaria de Obras. Documentos avulsos n. 379, maço O.P.15, 1858.

A segunda parte da Instrução refere os trabalhos que seriam realizados e esses não passavam de uma “limpesa” (sic), ou seja, a retirada de galhos e paus do leito, desgalho das árvores das margens, o que segundo a Instrução, já em sua terceira e quarta parte, indicava que permitiria a navegação de barcas e vapores inclusive à noite. Recomendava, ainda, que se aproveitasse a baixa das águas para concluir os trabalhos, e que se empregassem “o maior número de braços possível e os empenhos que forem necessários”.

O exemplo demonstra que a preparação da infra-estrutura, para melhorar as condições da navegação fluvial, estava incluída na Lei de Orçamento da Província, e sobre isso havia trabalhos de responsabilidade do governo, como a limpeza anual do leito dos rios.

Outro exemplo da atuação do setor público em relação à navegação, ocorreu na área do rio Jacuí e diz respeito à construção de um porto em Cachoeira. Até meados do século XIX, a navegação deste rio era considerada como a mais importante do estado. Considerada de longo curso, seu trajeto atingia diversas localidades, propiciando a ligação entre diferentes regiões. Localizado junto ao rio Jacuí, o município de Cachoeira, em 1850, já tinha importância econômica. Possuía foro de município desde 1820 e polarizava as localidades do centro do estado. Entre as preocupações das autoridades de Cachoeira se destacava a obra que permitiria melhorias em seu porto fluvial.

A obra para melhoria no porto iniciou em 1852. A Câmara Municipal recebeu o Parecer, a planta e o Orçamento para a obra inicial que compreendia, primeiramente, a compostura da sanga no caminho do porto de desembarque da Vila. Foi determinado o aterro dessa sanga. A partir dessa obra, uma das principais preocupações passou a ser o porto de Cachoeira, junto ao Jacuí. A obra inicial foi arrematada por 15\$000 réis. Logo, o contrato foi alterado e incorporou outras melhorias, como levantamento de um paredão lateral e pintura, cujo orçamento foi de 1:387\$000 réis.⁸⁷

Em 1853, a obra já orçava em 3:169\$000 réis, mas devido a alterações no contrato que previa rampa e calçadas no porto, o Presidente da Província aprovou o orçamento de 6:355\$000 réis pela Portaria numero 11 de 04 de maio de 1853.

Uma das cláusulas do contrato previa que: “É obrigada a mesma Câmara a proporcionar outro Porto para desembarcar, durante o tempo em que se estiver construindo a obra, que pode ser prejudicial a trânsito de carretas pelo lugar que atualmente transitam”. Em cumprimento a essa cláusula foi nomeada uma comissão, formada por vereadores, que indicou o local mais adequado para a construção do porto provisório. Essa etapa foi orçada

⁸⁷ SCHUCH e SANMARTIN, op. cit., 1991.

em 550\$000 réis, que foi aprovada pelo Presidente da Província, em Portaria nº 20, de 1º de agosto de 1853. Mas logo foi constatada a impropriedade do local e a Câmara escolheu um lugar mais adequado ao embarque e desembarque.

Tendo recebido da Vice-Presidência da Província importância de 1:500\$000 reis como auxílio para a construção da segunda etapa da rampa no Passo do Jacuí, a Câmara Municipal verificou que o porto da Vila da Cachoeira necessitava de compostura para melhorar o trânsito. Foi nomeada uma comissão de vereadores para elaborar o orçamento necessário para a obra, que importou na quantia de 180\$000 réis.⁸⁸

Os esforços para execução do porto de Cachoeira demonstram a importância da obra para o município e a área do Jacuí, pois tal obra envolveu não a municipalidade, mas exigiu a atuação do governo da Província. Em janeiro de 1859, transcorridos sete anos, pouco tempo, considerando-se naquele período as dificuldades enfrentadas de ordem natural e técnica, estava concluída uma obra de vulto para a região, o porto de acesso para embarque e desembarque da Vila Nova de São João da Cachoeira.

Outra demonstração da atuação do setor público no setor é evidenciada através dos dados relativos à navegação fluvial durante o Império. Esses constavam nos Relatórios e Falas dos Presidentes da Província. A partir da década de 1860 trazem dados já incluindo levantamento sobre a atividade e não apenas sobre as condições das vias fluviais, dando conta das viagens no tocante às milhas percorridas, número de viagens, transporte de passageiros e cargas.⁸⁹

Essas viagens eram realizadas pela iniciativa privada, empresas e proprietários particulares. Porém, na década de 1860, ocorreu a subvenção dos serviços de uma companhia de navegação pelo setor público. Tratava-se da Companhia de Navegação Jacuhy, que operava nas linhas do rio Jacuí.⁹⁰

Pode-se inferir que a subvenção à Companhia de Navegação Jacuhy vinculava-se à necessidade de viagens para o serviço do exército, além do que, nessa época, o Rio Grande do Sul estava envolvido nas guerras na zona do rio do Prata, mais especificamente com o Paraguai. Assim, era interessante para o governo subvencionar uma companhia de navegação e poder dispor de seus serviços para o transporte de tropas e de armamento. As subvenções não objetivavam apenas incentivar a economia da Província, pelo menos naqueles anos, até porque, embora o contrato fosse firmado com o Governo Provincial, a concessão era feita

⁸⁸ Idem, *ibidem*.

⁸⁹ Relatórios dos Presidentes da Província de 1867, reunindo, também, informações de anos anteriores.

⁹⁰ Relatório do Presidente da Província enviado a Assembléia Provincial em 1860.

pelo Governo Imperial.

Em 1865, findou o contrato de subvenção da Companhia Jacuhy com o governo. A proposta da companhia incluía, no pedido de renovação, a manutenção anual de 9:000\$000rs e prorrogação por ulterior deliberação da Assembléia Legislativa Provincial, isto, é sem prazo fixo.

Mas ocorreram mudanças no direcionamento do contrato por parte do Governo. A companhia deveria empregar nos serviços subsidiados somente três vapores e estender a navegação a outro rio. Nessa época, muitas companhias particulares praticavam a navegação, principalmente nos rios dos Sinos e Taquari. O governo manifestou interesse pela navegação do Caí, área onde as colônias começavam a exportar excedentes para a capital. Propôs, ainda, a redução no valor anual da subvenção, evidenciando que não era mais interessante a manutenção do contrato. Possivelmente, os motivos do desinteresse estivessem ligados à colonização do Caí, onde outras empresas de navegação particulares operavam. Também é conveniente lembrar que a Guerra do Paraguai encaminhava-se para o final.

O interesse dos Governos Imperial e Provincial em incentivar a navegação nas vias fluviais pode ser verificado pelos estudos encomendados. Uma das funções que cabia ao setor público era propiciar as condições de navegabilidade nos rios, para o pleno exercício da atividade pelo setor privado.

Em cumprimento às disposições do Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, transmitidas em ofício da presidência em 7 de abril de 1862, foi iniciado um estudo para levantar informações sobre os rios, lagos e “bahias” da Província. O relatório desse estudo, concluído em 26 de maio de 1862, denominado de “Exploração dos Rios, Lagos e Bahias da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul”, foi feito pelo tenente-coronel Jose Maria Pereira de Campos. O referido relator se encontrava em um acampamento chefiando uma comissão para este fim – estudo da hidrografia do Rio Grande do Sul para fins de aproveitamento das vias fluviais - na fronteira do estado.

Este estudo, que resultou em um relatório de 26 páginas, aponta para as vantagens de promover a navegação interior como forma de desenvolver as “fontes de riqueza e prosperidade” prevendo, como resultado, que a Província se tornaria “uma das mais ricas e produtivas do Império”⁹¹.

A comissão encarregada do estudo se baseou em conhecimentos empíricos sobre os rios e lagoas. O chefe da comissão já vinha executando esses trabalhos para outros fins e

⁹¹ Exploração de Rios, Lagos e Bahias, op. cit., 1862.

também já tinha elaborado mapas e notas a respeito. Contudo, ele mesmo informa sobre a precariedade das conclusões que necessitavam ser comparadas com outros apontamentos. Mas, mesmo não dispondo de muitos estudos técnicos e nem de pessoal especializado, o trabalho do Tenente-coronel José Maria serviu de instrumento para o conhecimento e indicações de melhorias nas vias fluviais.

Os estudos das vias navegáveis do Rio Grande do Sul de 1867 demonstram a importância que a atividade de navegação fluvial vinha tomando, chamando a atenção dos governantes federais e da Província, pois foi promovido pelo Ministério da *Agricultura, Comercio (sic) e Obras*. Os resultados apresentam falhas se comparados aos conhecimentos atuais, mas, na época, serviram de embasamento para as poucas melhorias que ocorreram nas vias fluviais visando à melhoria das condições dos rios para o desenvolvimento da navegação.

1.3.2 A Relação Entre a Navegação Fluvial e Outros Meios de Transporte

Outra questão também relacionada aos transportes ocupava a atenção dos governantes em nível federal e provincial no mesmo período. Tratava-se da construção da estrada de ferro ligando a capital a São Leopoldo.

Essa estrada fora autorizada pela Lei Provincial nº 599 de 10 de janeiro de 1866. Foram publicados editais chamando a concorrência pública para a sua execução. A administração provincial no mesmo ano, contudo, preocupava-se com “[...] os estudos técnicos e acurado exame, que são indispensáveis para resolver-se com segurança em assunto desta ordem”⁹². O diretor da Repartição das Obras Públicas tratava de recolher dados estatísticos para conhecer a situação dos produtos que iriam “alimentar” a estrada de ferro e a renda que esta poderia alcançar.

No entanto, o diretor manifestava seu parecer ao Vice-presidente da Província Dr. Antônio Augusto Pereira da Cunha quanto à necessidade prática da obra. Dizia ele:

“Na ordem dos grandes melhoramentos que reclama esta Província, ha outros que são mais urgentes e merecem ser preferidos ao avultado dispêndio de uma via férrea para São Leopoldo.”⁹³

Com isso justificava que, para a Província, naquele momento, não era imprescindível a construção de uma via férrea. Em sua manifestação perguntou:

⁹² Relatório, op. cit., 1866, p. 39.

⁹³ Fala do Vice-presidente da Província. 1866/67, p. 39. Com Título: Estrada de Ferro entre esta capital e São Leopoldo.

Qual é a aspiração de uma estrada de ferro da capital á São Leopoldo? A que sistema de viação na Província se prende esse raio de estrada, construído isoladamente entre dois municípios?⁹⁴ Estas observações assumem maior importância, quando se considera que a capital e São Leopoldo estão ligados por uma via fluvial, o rio dos Sinos, onde já existe uma navegação efetiva á vapor.⁹⁵

Evidencia com suas palavras que a administração pública deveria ocupar-se da melhoria da via fluvial que já era utilizada para o escoamento da produção, cujas operações de transportes e comércio eram desenvolvidas pela iniciativa privada. Conclui, ainda, dizendo que se houvesse interesse de particulares em investir na estrada de ferro para São Leopoldo, não poderia ser tolhida a iniciativa particular, mas o governo da Província não deveria contrair empenhos sobre a matéria.

Quando analisado em comparação com a via fluvial, verificamos que o trajeto da primeira ferrovia instalada no estado não atendia à verdadeira necessidade de comunicação da área servida com Porto Alegre. O percurso era servido pela via fluvial e o que faltava eram vias de comunicação para o interior da área do rio dos Sinos. A justificativa para a construção daquela via se baseava na intenção do governo de tornar mais rápido o transporte da produção da colônia de São Leopoldo para a capital. A morosidade no transporte fluvial ocorria devido às numerosas paradas que as embarcações faziam no seu percurso. Não havia, por parte do governo provincial, uma atuação no sentido de organizar os portos intermediários.

Já a via férrea, foi desenvolvida a partir de um planejamento, embora um tanto desordenado, do Governo Federal. O planejamento inicial incluía o trajeto, visando o encurtamento das distâncias, as melhores colocações de estações de paradas e os custos. Além disso, previa a concessão do governo para a iniciativa privada, desde a obra e a instalação, até a exploração da via. Em nível federal, estava ocorrendo a instalação de estradas de ferro em vários estados.⁹⁶

Dentro do enfoque de nosso trabalho, somos levados a constatar que o interesse era beneficiar o escoamento da produção agrícola e manufatureira das colônias de São Leopoldo para a capital. O direcionamento dessa ferrovia seguiu, neste primeiro momento, as mesmas orientações dos estudos das vias fluviais, ou seja, beneficiar a diversificação econômica pela agricultura e ratificar a posição de Porto Alegre como centro comercial, dando mais valorização à capital administrativa da Província.

As atuações da administração pública objetivavam a solução dos problemas dos

⁹⁴ Idem.

⁹⁵ Idem, *ibidem*.

⁹⁶ KLIEMANN, Luiza Helena Schmitz. **A ferrovia gaúcha e as diretrizes de “ordem e progresso”** (1905-1920). Porto Alegre: PUC - Estudos Ibero-Americanos, 1977, n. 2, v. 3.

transportes. Paralelamente às preocupações com a ferrovia, o governo buscava “dotar um sistema de viação na Província, cuja generalização (de bens e progresso) depende da maior ou menor circulação, que dos centros de animação se estabeleça para os ermos”.⁹⁷ Nesse sentido, foram apontadas quatro obras que, mesmo exigindo “sacrifícios, não podiam ser adiadas pelo benefício que já proporcionavam e atendiam aos reclamos do progresso”. Eram elas: - abertura do canal do Saragonha, abertura do banco da foz do S. Gonçalo, abertura do sangradouro da Lagoa Mirim e, tratar da “navegabilidade dos nossos principaes rios, taes como Jacuhy, Taquary, Uruguay e Cahy”. As providências foram as seguintes: criação de decreto legislativo com rubrica para a execução da obra do banco na foz do S. Gonçalo; nomeação de uma comissão, com presidência de Domingos Francisco dos Santos, para estudo da abertura do canal Saragonha, na zona sul do estado; para o melhoramento da navegação do Taquari havia sido destinada pela lei do orçamento (em vigor em 1873) a quantia de 8.000\$000 réis, correspondente aos estudos, sendo que para executar a obra era necessário que os engenheiros se desocupassem das atividades relativas à navegação na zona sul da província.⁹⁸

Apesar das mudanças que se delineavam na economia do Rio Grande do Sul, as atenções ainda estavam voltadas prioritariamente à comunicação com a cidade de Rio Grande, pela importância dos produtos da pecuária.

Os produtos das charqueadas dirigiam-se de Jaguarão e Pelotas para Rio Grande e daí eram exportados para outros portos nacionais e estrangeiros. Também era por essa linha de navegação que entravam os gêneros importados, usados em larga escala, principalmente nas charqueadas, que estavam estabelecidas às margens do canal São Gonçalo.⁹⁹ Os produtos da pecuária, que estavam ligados à exportação do Rio Grande do Sul, correspondiam à política nacional e recebiam os maiores incentivos.

Porém, em meio às tratativas para as melhorias nas vias fluviais e dos canais, a questão da ferrovia de Porto Alegre a São Leopoldo persistia e era alvo de discussões, mesmo depois de iniciada a obra.

Havia a necessidade de incentivar o transporte pela estrada de ferro. As autoridades da província temiam que o insucesso da empresa da estrada de ferro gerasse um descrédito de outras empresas estrangeiras junto ao governo. Todos estavam cientes de que os capitais do governo não eram suficientes para realizar obras e serviços do gênero sem ajuda externa.

⁹⁷ Relatório apresentado ao Presidente da Província João Pedro Carvalho de Moraes pelo diretor da Repartição de Obras Públicas Domingos Francisco dos Santos. Porto Alegre, 1873, p.10.

⁹⁸ Idem, *ibidem*.

⁹⁹ Exploração de Rios, Lagos e Bahias, *op. cit.*, p. 21-22.

Mas, ao analisar os documentos do período, vemos que não havia preocupação do governo da província em conciliar os meios de transportes na época, apesar das recomendações de técnicos nesse sentido. O diretor da secretária das obras públicas, Domingos Francisco dos Santos, após análise com engenheiros e desenhista, expôs os argumentos sobre questões técnicas e acertos de valores. O diretor apontava preocupação em relação à estrada de ferro.¹⁰⁰

Os argumentos eram, em suma, para desaconselhar o governo a ter como ponto inicial da linha férrea a altura do rio Gravataí e Sinos e estendê-la pela rua Voluntários da Pátria, evitando, assim, as baldeações entre o transporte fluvial e o ferroviário. Buscava, ainda, justificar a necessidade de levar a estrada até *Hamburg-Berg*, no trecho em que não concorreria com a via fluvial e no qual teria vantagens sobre aquela. Mas também havia preocupação com o serviço da via fluvial já estabelecido e de ampla aceitação pelos produtores. Segundo o diretor, havia uma afinidade étnica dos produtores com os navegadores e esse aspecto deveria ser levado em consideração, pois se tratava de uma situação social que teria reflexos políticos e econômicos.¹⁰¹

A relação apontada pelos técnicos entre a estrada de ferro e a via fluvial, no caso da primeira ferrovia do estado, ia além do traçado. Havia o problema da concorrência entre um meio de transporte já estabelecido e um que seria implantado com incentivos do governo.

1.3.3 A Aplicação dos Impostos Sobre a Navegação Fluvial

Um aspecto que, em qualquer época, causa discussões entre o setor público e o privado é o referente à aplicação de impostos. Isso se desprende do fato de os dois setores se ligarem a ele, embora, em lados “opostos”. No período de nossa análise, a atuação do setor público em relação aos impostos já causava divergências. Vamos verificar como elas ocorreram em relação à navegação fluvial.

A Assembléia Legislativa, por Decreto, em 1878, autorizou as câmaras municipais da Província a incluir no exercício do ano seguinte, impostos diversos, sobre profissões e instalações e, também, dos serviços de transportes. O mesmo Decreto regulamentava, ainda, o imposto sobre o transporte fluvial.¹⁰²

¹⁰⁰ SANTOS, Domingos Francisco dos. **Memorando** anexo ao relatório enviado ao Presidente da Província pelo Diretor da Repartição das Obras Públicas, em 09 jan. 1873.

¹⁰¹ Idem, *ibidem*.

¹⁰² ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DA PROVÍNCIA DE SÃO PEDRO DO SUL. **Anais**, Sessão em 1º de maio de 1878, [s.ed.], Projeto de Lei nº. 107, p. 111- 116: “As rendas seriam provenientes das seguintes fontes: Por canoa de

No tocante às vias fluviais do interior os impostos cobrados deveriam ser destinados aos melhoramentos e limpeza dos rios. Para essa finalidade, foi acrescido, em 1882, além daquele cobrado pelas câmaras municipais, o Imposto Fluvial. A aplicação desse imposto era restrita. Era uma verba especial paga somente por aqueles que utilizavam os respectivos rios e deveria ser aplicada exclusivamente no melhoramento destes.¹⁰³ O Imposto Fluvial, porém, não era aplicado para tal fim.

Em sessão da Assembléia Legislativa de 1884, o deputado Karl Von Koseritz, reconhecido pela defesa dos interesses da região colonial,¹⁰⁴ reclamava das dificuldades para a navegação nos rios Taquari, Caí e Sinos pela ação das enchentes. A alegação do deputado baseava-se no fato de que o imposto fluvial, cobrado no valor de 500 reis por carga de 100 arrobas, pelo governo provincial, não era utilizado para executar obras de retificação nos rios, canalização ou limpeza do leito, pois os rios não apresentavam melhorias nesse sentido.

Na 2ª sessão da 21ª legislatura, o deputado propõe a suspensão do Imposto Fluvial. O discurso de Koseritz acusa o desvio dos recursos do Imposto Fluvial, que eram recolhidos entre os habitantes das margens dos rios Taquari, Sinos, Caí e Gravataí, de serem usados em melhoramentos para a navegação da Lagoa dos Patos e do Guaíba.

Assim, vemos que a questão na navegação interior, na verdade, não era orientada apenas por razões econômicas, mas estava sujeita à ordem administrativa.

Ocorre que, já em 1872 havia sido nomeada uma comissão para estudar a barra de Rio Grande, que passou a ser subvencionada pelo Governo Imperial. Tratava-se de um grupo de técnicos para estudar e melhorar o porto de Rio Grande. Esses técnicos formavam a “Comissão de Melhoramentos da Barra”. Pela Lei nº 1344, de 27 de maio de 1881, a Comissão ficou também encarregada dos estudos das condições de navegabilidade dos rios interiores, com o objetivo de melhorar as condições dos rios Jacuí, Taquari, Caí e Sinos, e estabelecer um sistema de viação interligado, via Guaíba e Lagoa dos Patos, com o Porto de Rio Grande. Nessas circunstâncias, o imposto fluvial passou a ser aplicado na manutenção da referida Comissão. Para esse fim, a Assembléia entendia que deveria ser usada a verba da

tolda, lanchão, lancha ou escaler sem escotilha, que entrar na doca da capital ou atracar a seu cais ou no trapiche. O valor estipulado era de 5\$. As embarcações grandes de convés deveriam pagar o dobro e as canoas pequenas 2\$. Ficavam, ainda, sujeitas ao imposto deste artigo, *as lanchas, escalares ou qualquer embarcação* que fizesse o serviço de carga ou descarga de navios no cais da doca. Apenas estavam isentos as embarcações de serviços particulares dos navios e chácaras, quando não estivessem expondo produtos para venda”.

¹⁰³ Como expusemos no início deste capítulo, nosso interesse é verificar as relações das autoridades com a navegação fluvial. Sobre o Imposto Fluvial da forma como o abordamos. Documentos consultados: ASSEMBLÉIA LEGISLATIVA DA PROVÍNCIA, *Anais*, 1884 - 21ª Legislatura, 2ª sessão. A Reforma. 1884. p. 22-23.

¹⁰⁴ Sobre Koseritz e sua participação na “Assemblea Provincial” confira: MOTTER, Ana Elisete. **As relações entre as bancadas teuta e luso brasileira na Assembléia Legislativa Provincial** (1881-1889). São Leopoldo: Unisinos, 1999. Dissertação de Mestrado.

Comissão da Barra.¹⁰⁵ O deputado Koseritz se baseava nesse dispositivo legal para levantar seus argumentos em defesa da navegação fluvial praticada nos rios das áreas de colonização alemã.

Por sua vez o Governo Imperial, através das determinações do Ministério da Agricultura, Comércio e Indústria apontava que: “[...]o estudo da melhoria dos rios para a navegação interior corriam por conta da Província”.¹⁰⁶

Ainda sobre os impostos, sob alegação de que as verbas eram distintas para os rios interiores e para a barra de Rio Grande, o Governo Provincial, com base na Lei do Orçamento vigente de 1888, em seu artigo 3º § 16, estabeleceu que os trabalhos nas vias fluviais deveriam ser executados por intermédio das respectivas câmaras municipais, proporcionalmente ao produto do Imposto Fluvial.¹⁰⁷

As câmaras de São Sebastião (Caí), Gravataí e São Leopoldo enviaram pedidos para que o governo provincial se encarregasse da execução da melhoria dos rios. Vários proprietários de vapores e lanchões, empregados na navegação do rio dos Sinos e conhecedores do mesmo rio, reuniram-se formularam um memorial solicitando uma obra no rio dos Sinos, no lugar denominado de Porto das Telhas, onde havia um princípio de canal feito pelas águas em tempo de cheias.

Em resposta, o governo solicitou a câmara de São Leopoldo que, por conta do imposto, fizesse a abertura do canal, o qual em vista de estudos suprimira uma grande volta do rio, encurtando as viagens das embarcações.¹⁰⁸

Nem mesmo a lei, o pedido dos navegadores com a interferência da câmara municipal foi suficiente para uma interferência do governo, conforme a resposta do Presidente da Província: “[...] Deixei de atender a este e aos outros citados em razão das más condições financeiras da província.”¹⁰⁹

E conclui:

“Nutro a esperança de que o importante melhoramento de que trata se fará no próximo

¹⁰⁵ Os dados correspondem aos seguintes documentos: Relatório apresentado ao Presidente da Província pelo diretor da Repartição das Obras Públicas, 1873, p.10; Relatório com que Rodrigo de Azambuja Villanova passou a administração da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul ao Ex. Sr. Barão de Santa Thecla. 1º Vice-presidente em 09 agosto 1888, p. 67.

¹⁰⁶ Relatório com que Rodrigo de Azambuja Villanova passou a administração da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, 1888, p. 67. Com o título: Limpeza de rios.

¹⁰⁷ Relatório com que Rodrigo de Azambuja Villanova passou a administração da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, 1888.

¹⁰⁸ Relatório com que Rodrigo de Azambuja Villanova passou a administração da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, 1888, p. 67.

¹⁰⁹ Idem, p. 62.

ano.”¹¹⁰

Assim, verificamos que as medidas legais existiam, mas na prática, faltava definir se as melhorias das condições dos rios para a navegação interior eram da competência do Governo Imperial, Provincial ou até Municipal.

A atividade de navegação fluvial cumpriu um importante papel no setor de transportes na metade final do século XIX, já pelas dificuldades de transportes no período, como pelas circunstâncias econômicas que se verificavam no Rio Grande do Sul.

Pelo rio Jacuí e seus afluentes, chegava a Porto Alegre a produção da região central do estado, de parte da Campanha, através de seu afluente o rio Vacacaí, e também das colônias instaladas no nordeste do Rio Grande do Sul. Os colonos alemães que ocuparam as áreas do rio dos Sinos, Caí e do Taquari serviram-se de um sistema de transportes fluviais convenientemente adequado às necessidades do momento para aquela região, bem como os habitantes da área do rio Gravataí, e assim utilizaram os rios para transporte da produção até a capital.

Nesse processo, Porto Alegre polarizou a região centro-norte do estado e, baseado em Santos¹¹¹ (1990), podemos dizer que Porto Alegre era “uma parte do território, previamente destinado a representar um papel polarizador, sobre o resto do espaço”.¹¹²

A atividade da navegação fluvial foi iniciada e desenvolvida pela iniciativa privada, pela relação estabelecida entre os empresários da navegação com os produtores da região centro-norte. Para as melhorias das condições de navegabilidade das vias deveria ocorrer a atuação do governo da Província, no entanto, o que se verificou foi que o governo provincial e os municipais atuaram de forma paliativa no setor.

Acresce-se à falta de atenção do governo à navegação fluvial a questão dos impostos que recaíam sobre o setor sem o devido benefício de retorno. Outra questão era a legislação vigente que vinculava as verbas e projetos do governo federal e provincial para a navegação interior às obras no porto de Rio Grande e à via férrea com benefícios para as últimas.

O setor público, em relação à navegação, se mostrou contraditório ou inoperante. As mudanças econômicas e sociais já estavam ocorrendo quando ocorreu a ruptura política, ou seja, a Proclamação da República.

¹¹⁰ Idem, p. 67.

¹¹¹ SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova**. Da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo: Hucitec, 1990, p. 132.

¹¹² Idem, p. 132.

2 O PODER PÚBLICO E SUA ATUAÇÃO EM RELAÇÃO À NAVEGAÇÃO FLUVIAL NO CONTEXTO POLÍTICO E ECONÔMICO DA REPÚBLICA VELHA (1889-1920)

Verificamos que a navegação fluvial pelos rios que compõem o lago Guaíba se organizou e se integrou à economia do Rio Grande do Sul na última metade do século XIX como a atividade responsável pela circulação de mercadorias entre o interior e a capital. Naquele período, a iniciativa privada se encarregava da operacionalidade deste transporte enquanto o governo tratava da infra-estrutura. Porém, as medidas do governo, nesse sentido, foram pouco eficientes. Em 1889, ocorreu a passagem do regime monárquico para o republicano e esse processo não alterou apenas as questões políticas, mas também a maneira de conduzir a economia, especialmente no Rio Grande do Sul.

Neste capítulo temos por objetivo, analisar a postura do Governo do Estado em relação à navegação fluvial no Rio Grande do Sul na Primeira República, nas primeiras décadas. Para isso, buscaremos identificar os projetos elaborados pela administração republicana para a melhoria das condições de navegabilidade dos rios citados. Nesse período, apesar da navegação fluvial atuar intensamente no transporte de passageiros, para a análise que propomos, os dados que mais interessam são os referentes aos de transporte dos gêneros da agricultura, dado seu alcance econômico e a possibilidade que oferecem de verificar o quanto a navegação fluvial se inseria nos planos estabelecidos pelos governantes. Para esse fim, o capítulo será dividido em quatro partes.

Na primeira parte, contextualizaremos como ocorreu a instalação da administração do governo republicano no Rio Grande do Sul bem como a sua afirmação sob os sucessivos governos do PRR por mais de trinta anos. Na segunda parte, o aspecto para análise refere-se aos problemas relativos aos transportes que ainda persistiam desde o império, além da verificação das soluções que eram buscadas pelos governantes para solucioná-los.

Na terceira, parte procuraremos identificar os projetos de obras públicas que visavam a melhoria das condições para a navegação fluvial na região centro-norte no período. Na quarta parte, analisaremos as obras e serviços que se destinavam à melhoria e instalação de portos para o comércio externo, mas que indiretamente se relacionavam com a navegação fluvial. Paralelamente, nessas duas partes do capítulo analisaremos a participação, nas exportações gaúchas, dos produtos transportados pelas vias fluviais. Entendemos que esse aspecto, no período, é fator relevante para a inclusão da navegação nos projetos e execução das obras públicas. Essas partes serão as mais enfatizadas neste capítulo, pois, através dos aspectos

apontados verificaremos o quanto o desenvolvimento da navegação fluvial interessava ao Estado e sob estes o quanto o setor público atuou em prol do desenvolvimento da navegação fluvial.

2.1 A INSTALAÇÃO DA ESTRUTURA ADMINISTRATIVA DO GOVERNO DO PARTIDO REPUBLICANO RIO-GRANDENSE - PRR

Antes de verificarmos as obras e serviços relativos à navegação fluvial, é importante referir como ocorreu a organização administrativa no estado sob o poder do PRR no Rio Grande do Sul e identificar as características próprias de cada governo no período proposto. Esse recorte é indispensável para uma melhor compreensão dos projetos que contemplavam aquela atividade, bem como para perceber, em cada gestão administrativa, o quanto e com que eficácia as obras e serviços se desenvolveram. Por isso mesmo, destacaremos, na análise, a atuação da pasta que corresponde à execução das obras do Estado, ou seja, a Secretaria dos Negócios das Obras Públicas.

Quando da Proclamação da República a 15 de Novembro de 1889, o PRR apresentou-se como um partido completamente estruturado baseado nos princípios do Positivismo, através de uma posição político-partidária rígida e um trabalho de organização eficiente. Esses atributos se cristalizavam na liderança de Júlio de Castilhos, o único líder capaz de aglutinar, em torno do objetivo comum de depor a monarquia, as diferentes posições dos republicanos e liberais no Rio Grande do Sul. Assim, cientes das dificuldades que enfrentariam com os partidos adversários, imediatamente o partido e o líder iniciaram o trabalho para assegurar o controle político do Estado.¹¹³

Júlio de Castilhos governou o Estado de novembro de 1889 a janeiro de 1898. Esse período, que podemos considerar como o da instalação da República no Rio Grande do Sul, foi marcado por agitações políticas e sociais. O Rio Grande do Sul vivenciou governos revolucionários de 1889 a 1891, os constitucionais instáveis de 1891 a 1893 e o período da Revolução Federalista, que iniciou em 1893 e só terminou com a instalação da Assembléia de Representantes em 1895¹¹⁴. Logo, não foi sem dificuldades que Castilhos conseguiu concluir seu mandato em 1898, transferindo o cargo de Presidente do Estado a seu sucessor Borges de Medeiros.

¹¹³ TRINDADE, op. cit., cap. 1.

¹¹⁴ Para aprofundar os estudos sobre o período sugerimos: FRANCO, Sergio da Costa. **Julio de Castilhos e sua época**. Porto Alegre: Globo, 2003. PESAVENTO, Sandra Jathy. **A Revolução Federalista**. São Paulo: Brasiliense, 1982.

A organização da administração ocorreu paralelamente à instalação da instituição republicana no estado. Em 1889, o Rio Grande do Sul baseou sua estrutura administrativa, em Superintendências, sendo uma delas a Superintendência de Obras Públicas. Com o federalismo republicano, os estados obtiveram certa autonomia administrativa em relação ao poder federal e foram criadas secretarias para as diversas pastas. Essas ficavam ligadas diretamente ao Presidente do Estado e não mais ao Governo Federal. A partir de então a incumbência das obras ficou com a Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas. Para conduzi-la, foi nomeado como secretário o engenheiro João José Pereira Parobé.

Em relação à navegação fluvial, os trabalhos de estudos e melhoramentos dos rios Jacuí, Taquari e dos Sinos ficaram inicialmente a cargo da Comissão de Viação Colonial, como já ocorria no final do Império. Ao longo dessas vias, encontravam-se as antigas colônias de imigração, sendo que ainda nesse período a política de imigração e colonização se mantinham. Com a instalação do regime republicano e a extinção das Superintendências formaram-se as Secretarias de Estado. Os serviços para todas as vias fluviais do Rio Grande do Sul passaram para a Secretaria das Obras Públicas, enquanto as questões relacionadas à imigração e colonização, para a Comissão de Terras e Colonização.¹¹⁵ A Comissão de Viação Colonial foi extinta.

Para as vias de navegação interna, as primeiras medidas da Secretaria de Obras Públicas foram tomadas em 1892. Naquele ano, o governo criou a “Comissão de estudos para melhoramento da navegação interna e desobstrução de canais”.¹¹⁶ Com essa medida, o governo estadual assumiu a responsabilidade de manutenção das vias navegáveis da zona sul do estado, serviço que, no Império, estava a cargo do 6º distrito marítimo, órgão do Ministério da Viação e Obras Públicas.¹¹⁷

Durante o governo Provisório do Rio Grande do Sul, em 1892¹¹⁸, mesmo com toda a instabilidade política e social, seguiam-se as medidas administrativas. Referente ao setor de navegação, foi aprovada a melhoria da navegabilidade do rio Caí através da construção de duas barragens. Essa obra foi concedida pelo Estado a um particular, que já tratava dos

¹¹⁵ Relatório apresentado ao Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo secretário da Obras Públicas João José Pereira Parobé em 17 set. 1891, p.10-12. Biblioteca do S. P.H; KLIEMANN, Luiza Helena Schmitz. **Rio Grande do Sul: Terra e Poder. História da Questão agrária.** Porto Alegre: Mercado Aberto, 1986, p. 43, (Documenta 21).

¹¹⁶ Ato de 6 de outubro de 1892 citado no Relatório apresentado ao Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo secretário da Obras Públicas João José Pereira Parobé em 1º de setembro de 1894. Biblioteca do S.P.H. – D.E.P.R.C.

¹¹⁷ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas em 17 set. 1891. p. 7 - 8 sobre as condições dos canais, que, ainda se encontravam sob a responsabilidade do Ministério da Viação e Obras Públicas. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C.

¹¹⁸ O Governo Provisório refere-se ao período de instabilidade política ocorrida entre 1891 e 1893, no Rio Grande do Sul com sucessivos golpes ao poder. FRANCO, Sergio da Costa. **Júlio de Castilhos e sua época.** Porto Alegre: Globo, 2003.

estudos desse rio desde 1889. Logo depois, a concessão foi transferida para uma companhia particular.¹¹⁹

Em 1895, a Secretaria dos Negócios das Obras Públicas foi reorganizada. Foi criada a Diretoria de Viação o engenheiro José Barbosa Gonçalves foi nomeado ao cargo de diretor. Em novembro do mesmo ano, esse diretor assumiu a Intendência de Pelotas, transferindo o cargo de diretor da Diretoria de Viação ao engenheiro João Luis de Faria Santos.

Tanto o secretário das Obras Públicas, o engenheiro Pereira Parobé, como o diretor da Viação, o também engenheiro Faria Santos, irão se tornar personagens constantes para análise desse período no âmbito da política do governo e na execução das obras públicas. Primeiramente, porque ambos permaneceram, Faria Santos de forma ininterrupta e Parobé com a interrupção de um mandato, por mais de 20 anos em cargos do governo e, segundo, porque suas posições político-ideológicas acabaram influenciando na forma de condução dos setores que administravam.

A historiografia aponta o ano de 1898 como uma etapa marcante na história política da república rio-grandense. Foi, neste ano, que se iniciou a “era borgista”. Esse período, que vai até 1928, interrompido de 1908 a 1913 pelo governo de Carlos Barbosa, corresponde à consolidação definitiva da república. Foi caracterizado pela estabilidade política, ameaçada somente pela Revolução de 23.

Politicamente, o governo Borges representava a continuidade do governo de Júlio de Castilhos. Embora o novo Presidente não possuísse o carisma de seu antecessor, tinha eficiência e sobriedade na condução política. Sua principal vantagem residia no fato de possuir amplo apoio na Assembléia dos Representantes, total influência na política dos municípios e controle partidário localizado em nível dos distritos eleitorais. Esses aspectos influíram na aplicação das verbas para os projetos e obras no estado.

Na primeira fase de governo (1898-1907), Borges preocupou-se com a situação da pecuária, sustentáculo da economia gaúcha. Seu propósito era orientar a atividade no sentido do progresso e incentivar a iniciativa privada, tomando medidas que correspondiam à esfera do poder público, como a promoção de exposições e a importação de reprodutores entre outras. Agindo assim, Borges demonstrou a intenção de conjugar os esforços da esfera pública à iniciativa privada para melhorar as condições da pecuária.¹²⁰ Contudo, a crise no setor, entendida pela sua incapacidade de aumentar sua participação na pauta de exportação do

¹¹⁹ A concessão da obra da barragem no rio Caí será tratada mais adiante neste capítulo.

¹²⁰ PESAVENTO, Sandra Jatahy. **A República Velha gaúcha**. Charqueadas-Frigoríficos-Criadores. Porto Alegre: Movimento/IEL, 1980, p. 70-1.

estado, se estendeu por todo o período da República Velha.

O governo borgista continuou o incentivo à pequena propriedade e à agricultura diversificada, iniciada com Castilhos. Para desenvolver essa política econômica, apoiou a imigração, com a criação de colônias oficiais, voltada à colonização de áreas agricultáveis.¹²¹ As colônias continuaram a se expandir pelas terras junto dos rios navegáveis que focalizamos. Outro aspecto de destaque no governo Borges, refere-se à política fiscal. Concernente a ela Borges começou a colocar em prática o artigo 46 da Constituição, instituindo, em 1902, a Reforma Tributária, que desonerava as exportações estaduais. Em contrapartida, em 1903, promoveu a regulamentação do Imposto Territorial, iniciando, em 1904, a sua arrecadação.¹²² Essas medidas de ordem fiscal apontavam para o desenvolvimento da região centro-norte.

Os incentivos à agricultura da região centro-norte eram, indiretamente, favoráveis para o crescimento da atividade de navegação fluvial que era praticada nos rios daquela região. No processo, ocorreria mais produtividade que, por sua vez, necessita de transporte para sua distribuição e comercialização. Por outro lado, haveria a necessidade de manutenção das vias.

Um aspecto importante, que será analisado mais adiante, são as vias férreas. Essas se inseriam, como temas importantes tanto política, como economicamente na administração do período. Em 1898, iniciou-se o estudo para o prolongamento da estrada de ferro que de São Leopoldo, já se estendia até Novo Hamburgo, pretendendo o novo projeto estendê-la até Taquara. Ao longo do período de nossa análise, sucederam-se os projetos e obras para o estabelecimento da rede ferroviária no Rio Grande do Sul. Outro foco do primeiro governo Borges estava no complexo processo que envolvia obras portuárias e viárias (porto e barra de Rio Grande, desobstrução dos canais interiores, serviço de balizamento e iluminação dos canais e construção dos portos de Porto Alegre e Pelotas) e contratos do Governo Federal com empresas estrangeiras.¹²³

Carlos Barbosa substituiu Borges na presidência do Estado em 1908. Em seu mandato, que finalizou em 1912, contemplou projetos que incluíam estudos para as vias fluviais. Nesse governo, ocorreu a Encampação da Barragem Rio Branco no Rio Caí em 1910. Em relação ao setor de transporte como um todo, houve um importante avanço com a elaboração do *Esboço para o Plano geral de viação do Estado* cujos estudos se iniciaram ainda em 1908.

Outro projeto que mereceu a atenção do governo foi o *Porto Alegre porto de mar* bem

¹²¹ FONSECA, op. cit., 1983; ROCHE, op. cit., 1969, citam as colônias estabelecidas sob o governo republicano.

¹²² CARVALHO, Maria Lucia Leitão, et. al. Incentivo fiscal às exportações gaúchas durante a Primeira República. In: *Mundialização, Estado e Políticas Públicas. Ensaios FEE*. Porto Alegre, v. 19, n. 1, p. 254-301, 1998.

¹²³ Mais adiante, neste capítulo, serão abordadas as referidas obras e as implicações dos contratos junto ao governo estadual.

como o projeto do *Canal de ligação de Porto Alegre a Torres*. Antes do encerramento do Governo de Barbosa, ocorreu uma última medida para o setor de transportes; a Diretoria de Viação foi dividida em Diretoria de Viação Terrestre e Diretoria de Viação Fluvial. Faria Santos passou a dirigir esta última.

Com a vitória no pleito de 1912, Borges retornou ao Governo gaúcho em 1913. No terceiro mandato de Borges, com a república consolidada e adversários políticos do PRR sucessivamente derrotados em eleições para o Executivo e o Legislativo, o governante procurou atender aos diferentes setores da economia e às diferentes regiões do estado. O governo priorizou as ações que incentivassem o aumento das exportações, a solução para os problemas relativos aos transportes e a integração regional.

Nesse mandato, ocorreu a I Guerra Mundial 1914-1919. O contexto mundial influenciou na economia do Rio Grande do Sul, principalmente no que se refere às exportações dos produtos da pecuária, que apresentou uma recuperação. Em vista disso, os produtores fizeram investimentos de longo prazo. No período pós-guerra, o crescimento das exportações dos produtos da pecuária gaúcha não teve continuidade, o que levou os produtores a reivindicarem medidas do governo para o setor.

Mesmo com inúmeras adversidades, ocorreu a continuidade do governo de Borges, com mais um mandato, de 1917 a 1921. Em meio à crise mundial gerada pela guerra, se intensificaram as pressões para a encampação pelo Estado das obras do setor de transportes entregues às empresas particulares concessionárias, o que efetivamente ocorreu em 1919.

Em relação à infra-estrutura para o melhoramento do setor de transporte, ocorreu, em 1921, a inauguração do porto de Porto Alegre. Continuavam os trabalhos de melhoramento da navegabilidade dos rios interiores bem como os serviços que tinham por finalidade executar outros projetos elaborados pelo Governo.

2.2 AS PRIMEIRAS INICIATIVAS DO GOVERNO PARA A MELHORIA DAS CONDIÇÕES DA NAVEGAÇÃO INTERNA

Já verificamos que, durante o Governo Imperial, os investimentos na Província do Rio Grande do Sul, no que se referia ao setor de transportes, situaram-se, principalmente, no melhoramento do porto de Rio Grande, desobstrução do sangradouro da Lagoa Mirim, obras na capital e na via férrea entre Porto Alegre e Novo Hamburgo. Quanto às vias de navegação fluvial, foram iniciados estudos, que indicaram a necessidade de obras, para melhorar as suas condições de navegabilidade.

Inicialmente, havia dúvidas quanto à forma de participação do governo, se deveria atuar de forma direta ou indireta na realização das obras de tais empreendimentos. A secretaria emitiu parecer, baseada nos princípios positivistas, de que a ação do governo deveria ser a de gerenciador e fiscalizador dos interesses gerais da sociedade, deixando a execução de obras e serviços a cargo da iniciativa privada. Além disso, também levanta outro dogma do governo PRR ao iniciar a República, o do *equilíbrio orçamentário*.¹²⁴

Para a exploração dos rios, visando à melhoria das condições de navegabilidade, a secretaria sugeriu que fosse utilizado o sistema de concessão a empresas particulares. A empresa concessionária realizaria as obras necessárias e, posteriormente, exploraria o transporte para obter retorno de seus investimentos. Essa medida era usada na exploração da via férrea e, com as devidas restrições, acreditava o secretário de obras, poderia se adequar ao meio de transporte fluvial. Nesse sentido, o governo elaborou um edital chamando concorrentes para a execução de obras no rio Taquari.

A área desse rio, nesse período, apresentava-se em desenvolvimento econômico e demográfico. Pela via do rio Taquari, era transportada a produção das vilas e cidades ali estabelecidas até Porto Alegre como já vinha ocorrendo desde o final do Império. O que mudou, em comparação com aquele período, foi o significativo aumento do fluxo de embarcações. A navegação desse rio vinha sendo atendida por várias empresas de navegação e cujos proprietários solicitavam melhorias na via fluvial. O Estado, que por sua vez passava por um momento de instabilidade com os governos constitucionais, chamou a iniciativa privada para melhorar as condições da via e atender às solicitações dos empresários. Em 1892, Castilhos retorna ao poder. Os termos do Edital do rio Taquari foram finalmente publicados em 1893. A esse edital respondeu a iniciativa privada.

A petição de particulares com interesse na empreitada seguia para a concorrência pública. Um dos requerentes aos serviços, em sua proposta elogia a iniciativa “honrosa” da administração republicana, destacando o “patriótico intento da digna administração”. O concorrente se propôs “a fazer a desobstrução do rio Taquari, tornando-o navegável desde o vale (Vila de Taquari) até a povoação Santa Bárbara”. Justificava sua proposta tendo em vista “dar, deste modo, um meio de transporte fácil e econômico aos núcleos coloniais situados no vale deste rio no trecho mencionado” As vantagens dessa navegação, apontadas pelo concorrente particular, se baseava nos mesmos princípios tantas vezes apontados por autoridades e técnicos de que as áreas banhadas no trecho mencionado “receberão o benefício

¹²⁴ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas 17 set. 1891. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C.

influxo que lhes trará uma navegação franca a vapor combinada para passageiros e cargas.”¹²⁵

No exemplo do rio Taquari, o governo manteve sua conduta baseada na Constituição que trazia os princípios de que a ação seria desenvolvida por particulares (livre iniciativa) e da função do governo enquanto gerenciador das obras que incentivassem o desenvolvimento do estado.

Contudo, não consta que a proposta tenha sido aceita, pois não foi publicada. Na realidade, as empresas nacionais não possuíam experiência no ramo de obras hidráulicas. Estas exigiam conhecimento da via e de técnicas. Por outro lado, o estado estava envolvido na Revolução Federalista o que também propiciou a retração de investimentos tanto da iniciativa privada como do setor público.

Outra área de navegação que preocupava o Estado era a da navegação lacustre entre o porto de Rio Grande e Porto Alegre, e ainda entre Rio Grande e Pelotas. Nesse sentido, como já apontamos, o governo criou pelo Ato de 6 de outubro de 1892, a *Comissão de estudos para melhoramento da navegação interna e desobstrução de canais*, chefiada por José Barbosa Gonçalves.¹²⁶

Essa Comissão realizou alguns serviços de melhorias dos canais São Gonçalo e Sangradouro e dragagem no rio Canguçu. Além desses serviços, foram concluídos os estudos dos referidos canais. Posteriormente a Comissão foi deslocada para Porto Alegre a fim de estudar os canais do Guaíba. A melhoria da navegação no Guaíba envolvia grande parte da navegação do Rio Grande do Sul em função da ligação com os rios e com a Lagoa dos Patos. Além do mais, bem cedo, a administração republicana voltou-se para a elaboração de projetos e obras que envolviam o porto de Porto Alegre, visto como estratégico para a circulação interna de mercadorias e até para contatos externos.

A condução dos serviços pelo Estado não se realizou sem críticas ao Governo federal pela situação em que se encontravam os referidos canais. Na busca de soluções, o governo estadual havia tentado recursos junto ao Ministério da Agricultura através da Inspetoria Especial de Terras e Colonização. As tratativas e informações ocorriam através dos serviços da Comissão de Melhoramentos da Barra. Para a melhoria de comunicação entre Porto Alegre e as cidades de Rio Grande e Pelotas, o Ministério da Agricultura chegou a manifestar

¹²⁵ SECRETARIA DO ESTADO DOS NEGÓCIOS DAS OBRAS PÚBLICAS. “Concorrência para melhorar e explorar o rio Taquary até a povoação Santa Bárbara. Edital de 28 de julho de 1893. As propostas serão abertas a 28 de setembro seguinte perante uma comissão nomeada pelo Exmo Presidente do Estado.” Apresentação da proposta de João Adolfo Fontoura Freitas. Proponente ao edital – Documento avulso Secretaria dos Negócios da Obras Públicas, Diretoria de Viação Fluvial, pasta rio Taquary. Biblioteca do S.P.H - D.E.P.R.C

¹²⁶Relatório da Secretaria dos Negócios das Obras Públicas, 1892. Secretaria de Estado dos Negócios da Obras Públicas, apresentado ao Presidente do Estado do Rio Grande do Sul Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, pelo secretário João Jose Pereira em 17 jul. 1895.

interesse em repassar verbas, mas o crédito não ocorreu. Em vista das constantes reclamações da Associação Comercial de Porto Alegre e das municipalidades das cidades envolvidas na questão, o governo estadual tomou a atitude descrita anteriormente; ou seja, a criação da Comissão de Estudo de 1892.¹²⁷

A referida comissão foi extinta em 31 de agosto de 1894,¹²⁸ mas havia realizado os estudos para a melhoria da linha de navegação entre Porto Alegre e Rio Grande. Seguindo esses estudos, a Secretaria de Obras Públicas abriu concorrência para a execução dos trabalhos. Foram publicados editais em Porto Alegre, Rio de Janeiro, Montevideu e Buenos Aires. O prazo dos editais se esgotou sem que nenhuma empresa apresentasse proposta à secretaria. O secretário justificou a falta de resposta positiva aos editais pela decorrência da Revolução (a Federalista), mas afirmava que os trabalhos necessários seriam realizados pela Diretoria de Viação, mesmo em meio à revolta, dando continuidade ao que a Comissão havia organizado¹²⁹ e constava no *Plano geral dos serviços para a navegação interna*.¹³⁰

Com a criação da Diretoria de Viação pelo Ato nº 15 de 31 de janeiro de 1895, as incumbências da Comissão de estudos para melhoramentos da navegação interna e desobstrução de canais que atendia exclusivamente a região sul, passaram à pasta da Diretoria de Viação, bem como o pessoal técnico ali empregado. A partir de novembro de 1895 os trabalhos de estudos e melhoramentos dos rios Jacuí, Taquari, Sinos e Gravataí também ficaram sob a responsabilidade desta pasta e não mais com a Comissão de Viação Colonial.¹³¹ Quando aprovada essa medida, Faria Santos já se encontrava na direção da Diretoria de Viação.

As primeiras investidas da Diretoria de Viação, sob a direção de Faria Santos, na tentativa de melhoria das vias fluviais navegáveis foram, segundo o diretor, infrutíferas pela falta de pessoal técnico disponível no serviço público para tal fim. Esse argumento aparece constantemente nos relatórios da Diretoria, demonstrando o caráter secundário que as obras

¹²⁷ Telegrama de 14 de agosto de 1890 do Ministério da Agricultura. Citado no Relatório da Secretaria dos Negócios das Obras Públicas 17 set. 1891, p. 7.

¹²⁸ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas de 1895, anexo n. 4. Documento da Secretaria de Obras e Viação. Diretoria de Viação em Porto Alegre, 17 de Julho de 1895. Memorando n. 95 enviado ao Secretário dos Negócios das Obras Públicas João José Pereira Parobé, pelo diretor interino João Rodolfo Hyff.

¹²⁹ Relatório Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas de 1895, p. 26. Canaes e Navegação. “os restos da revolução foram a causa principal senão a única do fato exposto [...]” O referido Plano é citado no Relatório de 1895 na página 26. Não fica claro no exposto se, se trata de um Plano para todo o estado ou específico para a navegação lacustre.

¹³⁰ Idem, ibidem.

¹³¹ SECRETARIA DE ESTADO DOS NEGÓCIOS DAS OBRAS PÚBLICAS, anexo n. 4. Documento da Diretoria de Viação. Diretoria de Viação em Porto Alegre, 17 de Julho de 1895. **Memorando n. 95** enviado pelo diretor interino João Rodolfo Hyff.

relativas às vias fluviais tinham naquele momento para o governo do estado.

Ao final dos anos 90, foram suspensas as construções de estradas de ferro do governo federal no Rio Grande do Sul. Uma das primeiras manifestações de críticas ao sistema de transporte mais favorecido no período imperial – o ferroviário – partiu do Secretário de Estado dos Negócios do Interior e Exterior. Entendia o secretário que, devido ao tipo de produção e à forma como a população ocupava a zona produtora no Rio Grande do Sul, o transporte mais viável era o fluvial e não o transporte ferroviário, pois esse se prestaria às zonas fabris e densamente povoadas.¹³² As discussões a respeito da utilização de uma ou outra via se cristalizavam cada vez mais dentro da própria administração, muitas vezes como uma crítica ao regime político anterior.

Nessa oportunidade, o governo estadual requisitou os engenheiros que eram vinculados à Secretaria das Obras Públicas para dirigirem os estudos preliminares à organização dos projetos de melhoramentos de alguns rios.¹³³ Como o melhoramento da navegação nos rios fosse apontado, desde 1889, como uma necessidade no Rio Grande do Sul e que deveria ser executado pelo governo estadual, em 1897, foi tomada uma medida prática no sentido de abranger toda a rede fluvial; essa medida foi a organização das *Comissões para estudo dos rios Taquari, Jacuí, Sinos e Jaguarí*.

As Comissões para estudo dos rios, criadas pelo Decreto nº 93 de 20 de fevereiro de 1897,¹³⁴ diferentemente dos serviços organizados em 1889 e em 1892 tinham formação específica de uma comissão para cada uma das vias fluviais com um engenheiro chefe na supervisão dos serviços. Quanto ao rio Caí, não foi criada uma comissão, pois se manteve a concessão ao engenheiro Costa Gama que incluía os melhoramentos do rio.

Com a criação das “Comissões”, o governo chamava a si a responsabilidade de melhorar uma das vias que, até então, era uma das mais importantes no estado, a fluvial e que, na relação capital-interior, ainda representava uma das vias principais no escoamento da produção agrícola de gêneros alimentícios *in natura* e manufaturados. Agindo dessa forma, o Estado seria coerente com os seus princípios que “consiste em assegurar a ordem material e a liberdade para permitir o espontâneo desenvolvimento”.¹³⁵ Ao propiciar a melhoria da navegação fluvial o Governo estaria praticando sua função no sentido de “remover os

¹³² Relatório da Secretaria dos Negócios do Interior e Exterior de 1898. (S. N.O.P.-D.V.1897/98). B.P.E. (RS.351.71981650R573).

¹³³ Relatório da diretoria de Viação enviado ao Secretário de Estado João José Pereira Parobé dos Negócios das Obras Públicas do Estado do Rio Grande do Sul. 1897-1898, p. 123-125. (S. N.O.P.-D.V.1897/98). B.P.E. (RS.351.71981650R585).

¹³⁴ Idem.

¹³⁵ PESAVENTO, op. cit., 1993, p. 210/13.

obstáculos que impossibilitavam o setor privado de obter mais lucratividade”, ou seja, visava o escoamento da produção para incentivar o comércio. Estava em vista, em suma, o incentivo à economia do estado.

O plano do governo evidenciava a intenção em integrar as vias navegáveis do Rio Grande do Sul tendo Porto Alegre como centro das operações. A produção chegava a Porto Alegre oriunda dos municípios servidos pelas vias fluviais e representava, em suma, o resultado do esforço do próprio governo para o desenvolvimento da região centro-norte do estado. Esta produção já estava inserida na pauta de exportação. O governo investiria na infraestrutura uma vez que a produção e o transporte eram desenvolvidos por particulares e empresários.

Com relação às Comissões para estudo dos rios, criadas em 1897, os trabalhos se iniciaram imediatamente após as suas instalações em março.

Um dos objetivos da Comissão do rio dos Sinos era levantar as plantas hidrográficas de todos os baixios que dificultavam a navegação. De março a maio de 1897, fez o levantamento topográfico de 4,2 km. Inicialmente, realizou a planta hidrográfica em frente a São Leopoldo até a barra do arroio Rolante, mas pretendia estender este trabalho até a embocadura no Guaíba. Posteriormente, deslocou-se para Taquara, fazendo o levantamento entre os dois portos ali existentes. Além das dificuldades de ordem natural, como a sinuosidade do rio, os trabalhos, e a navegação de um modo geral, eram dificultados pelo tráfego das balsas de madeira que desciam da serra sem ter quem as guiasse, segundo informava o engenheiro chefe da Comissão.

A Comissão do rio Taquari estava incumbida de estudar o trecho desde a sede da cidade de Taquari até Santa Bárbara, local de um porto, e deveria prolongar a planta topográfica até a foz do rio no Jacuí. Nos estudos, os técnicos afirmavam que pretendiam levantar todos os baixios e as cachoeiras que prejudicavam a navegação na época da estiagem. Os primeiros trabalhos consistiram no levantamento da planta do porto de Taquari e da planta do rio até 2,5 km a jusante¹³⁶ do porto, prosseguindo depois rio acima, ainda no exercício de 1897.¹³⁷

A Comissão de estudos do rio Jacuí não chegou a realizar inicialmente trabalho algum, pois o relatório aponta que ocorreram chuvas constantes no mês de abril. Em maio, os

¹³⁶ *Jusante*, é o termo que designa o lado para onde vaza a maré. No caso de um rio, é lado que corresponde a correnteza da água.

¹³⁷ Relatório da Secretaria dos Negócios das Obras Públicas do Estado do Rio Grande do Sul apresentado ao Exmo. Sr. Júlio Prates de Castilhos, presidente do Estado, pelo secretário de estado João José Pereira Parobé em julho de 1897 (N.O.P.1897) p. 29 B.P.E. (RS 351.71(8/65)R585). A Comissão do rio dos Sinos era chefiada pelo engenheiro Tito da Silva Paranhos. A Comissão do rio Taquari estava sob a direção do engenheiro Alfredo de Araújo Borges.

serviços do engenheiro chefe foram solicitados pelo governo federal. A Secretaria de Obras Públicas nomeou em seu lugar um engenheiro substituto. A Comissão estava encarregada de estudar o rio Jacuí e seus afluentes, o rio Pardo e o rio Pardinho. As plantas desses rios deveriam ser levantadas desde a barra do Taquari até Santo Ângelo (antiga colônia Santo Ângelo). O objetivo era torná-los navegáveis até onde fosse possível e retirar todos os obstáculos que impedissem ou dificultassem a navegação. As atividades na bacia do Jacuí só iniciaram em junho daquele ano (1897), pois as chuvas persistiram nos primeiros meses.

Os levantamentos hidrográficos (relativos à profundidade) e os topográficos (relativos à configuração do terreno) deveriam, no caso do rio dos Sinos, se estender até o rio Rolante (na atual cidade de Rolante) e do rio Taquari, da localidade de Santa Bárbara até a foz deste rio, no Jacuí. Os trabalhos tiveram andamento. No relatório das Comissões de 1898, a Comissão do Taquari tinha estudado 60 km (até Lajeado) e a do rio dos Sinos, 59 km (De Taquara para São Leopoldo). No rio Jacuí, a Comissão havia concluído 63 km de alinhamento.¹³⁸

Entre os empecilhos que dificultavam um desenvolvimento melhor do trabalho das comissões, eram apontados, em todos os relatórios anuais, as más condições do tempo, ou seja, as chuvas e as cheias que essas provocavam. Por outro lado, acontecia de, nos meses propícios, o pessoal técnico ser requisitado para outras repartições ou obras. Assim, as comissões trabalhavam de fato de outubro a maio. De julho a setembro, elas eram desmembradas, o pessoal de serviços temporários era dispensado, permanecendo só o indispensável à guarda das embarcações e material.¹³⁹ Portanto, a cada temporada, as comissões tinham que ser reorganizadas, não alcançando os resultados projetados.

A partir de 1898, pelo Decreto nº. 155 de 4 de março, os estudos do rio dos Sinos ficaram por conta da “Comissão de estudos de prolongamento da estrada de ferro de Novo Hamburgo.”¹⁴⁰ Em 1899, estavam concluídos os estudos do rio dos Sinos, da cidade de São Leopoldo até o porto da Paciência (em Taquara). Os trabalhos de campo estavam concluídos, mas o projeto de melhoramento do rio foi adiado, “por não ser urgente”.¹⁴¹ Nessa época, já

¹³⁸ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios de Obras Públicas de 1898 - Para os estudos do rio Jacuí, foi nomeado como chefe da Comissão o engenheiro Augusto Pestana e, posteriormente, engenheiro Joaquim José Felizardo Junior.

¹³⁹ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas apresentado ao Ex. Sr. Desembargador Antonio Augusto Borges de Medeiros, presidente do Estado do Rio Grande do Sul, pelo secretário João José Pereira Parobé em 31 jul. 1899. (Diretoria de Viação p.67) (N.O.P.1899) p.10 e 92-96 B.P.E. (RS 351.71(8/65) R585).

¹⁴⁰ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas apresentado ao Ex.Sr. Desembargador Antonio Augusto Borges de Medeiros, presidente do Estado do Rio Grande do Sul, pelo secretário João José Pereira Parobé em 30 jul. 1898. (S.N.O.P.1898) p.10 B.P.E. (RS 351.71(8/65) R585).

¹⁴¹ Relatório dos Negócios das Obras Públicas apresentado ao Ex. Sr. Desembargador Antonio Augusto Borges de Medeiros, presidente do Estado do Rio Grande do Sul, pelo secretário João José Pereira Parobé em 31/07/1900. (S.N.O.P.1900) p.12 B.P.E. (RS 351.71(8/65) R585). Cita o decreto nº 155 de 4 de março de 1898.

estava em formação a empresa para exploração da estrada de ferro Novo Hamburgo-Taquara.

Mas, tratando-se de críticas ao sistema viário, as maiores manifestações vinham da própria diretoria de viação. O diretor Faria Santos, em relatório ao secretário Pereira Parobé, em 1901, enfatizava as críticas ao Regime Monárquico que realizou a estrada de ferro de Porto Alegre a São Leopoldo.¹⁴² Também havia o fato de que os saldos apresentados pela via férrea eram insignificantes e, defendia o diretor de viação fluvial, que deveria haver uma complementaridade entre a via fluvial e a férrea. O governo continuava a investir na ferrovia, acreditando que, no seu prolongamento estaria a solução para o seu fraco desempenho.¹⁴³ Mas, o que mais causava incômodo ao diretor Faria Santos era a participação da iniciativa privada no empreendimento ferroviário no Rio Grande do Sul. A postura dele, ao longo de todo o período em que atuou na administração do Estado, foi contrária a concessões e terceirizações de serviços e obras, entendidas como um bem público, ao setor privado. Nestes se incluíam os transportes.

Contudo, as comissões de estudo dos outros rios continuaram seus trabalhos. A Comissão dos rios Taquari e Jacuí sofreram uma reordenação pelo art. 272 do Reg. de 5 de janeiro de 1898. Os estudos do rio Jacuí ficaram a cargo do chefe da Comissão de estudos do rio Taquari.¹⁴⁴ Esta ficou sob a direção do engenheiro Antônio Veríssimo de Matos. Depois ocorreram mudanças de ordem técnica. Pelo Decreto nº 331 de 218 de Novembro de 1900, foram suprimidos os cargos de engenheiro ajudante e de ajudante de corda e criados os de auxiliares técnicos de 1ª e 2ª classe.¹⁴⁵

Durante o ano de 1900, a Comissão sofreu desfalques de seu pessoal por transferências e substituições não providas, tendo sido extinta em despacho de 30 de abril.¹⁴⁶

As Comissões foram extintas após sucessivas alterações em sua organização que ocorriam pela falta de pessoal técnico para os serviços e como se tratava de Comissões de estudos, não poderiam se estender indefinidamente. Quando da extinção da comissão

¹⁴² Relatório S.N.O.P., op. cit., 1900, p.13. Apresenta um artigo com o título “Estrada de Ferro de Porto Alegre a Novo Hamburgo”.

¹⁴³ Relatório dos Negócios das Obras Públicas apresentado ao Ex. Sr. Desembargador Antonio Augusto Borges de Medeiros, presidente do Estado do Rio Grande do Sul, pelo secretário João José Pereira Parobé em 31 jul. 1901. (S.N.O.P.1901) p. 114-117 Bib. DEPRC - G.P.C. 2074.25/2500

¹⁴⁴ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas 01, p. 11.

¹⁴⁵ Relatório S.N.O.P., op. cit., 1901, p. 114 -115.

¹⁴⁶ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas N.O.P.1901. p.114-115. Foi inclusive concedida uma licença saúde a um funcionário diarista, caso único no período. No mesmo período, o auxiliar engenheiro da Comissão, Amaro Batista, recebeu 45 dias de licença. Ambas foram concedidas sob a justificativa de terem “os beneficiados adoecidos em função do trabalho”. Por fim, em dezembro de 1900, foi removido, para a comissão de Terras e colonização, o agrimensor João Pujol. Já anteriormente, em 24 de agosto, o escritório da Comissão fora transferido de Taquari para Porto Alegre. Os técnicos permaneceram nos serviços de escritório até abril de 1901, quando por despacho do ofício de 30 de abril, foi extinta a comissão de estudos dos rios Taquari e Jacuí.

que estudava os rios Jacuí e Taquari, os trabalhos de estudos relativos a esses rios ainda não haviam sido concluídos. Mesmo assim, acreditava a diretoria de viação que, com base nos estudos realizados, era possível melhorar a navegabilidade dos rios, “dando vantagem à população e ao Estado”. Além disso, algumas conclusões afirmavam que as embarcações deveriam se adaptar à natureza dos rios, pois as condições destes se modificavam constantemente, o que também significava um empecilho aos serviços de melhorias.¹⁴⁷

A extinção das comissões de estudos dos rios interiores ocorreu no governo de Borges de Medeiros que representava a continuidade do governo de Júlio de Castilhos. No campo econômico, Borges de Medeiros defendia que o Estado deveria presidir o livre jogo das forças econômicas, exercendo “uma ação reguladora na medida das necessidades indicadas pelo bem público”.¹⁴⁸ O governo julgava que, com os conhecimentos adquiridos até aquele período através das Comissões de Estudo dos rios, era possível dar continuidade às melhorias para a navegação e, assim, prestar as condições para o desenvolvimento das atividades da produção agrícola e escoamento da produção.

Nos Relatórios dos Negócios das Obras Públicas a partir de 1901, mantém-se a preocupação com a navegabilidade, especialmente, dos rios da área de colonização alemã.¹⁴⁹ Já verificamos, no capítulo I, que, nessas áreas, o transporte era efetuado por imigrantes ou descendentes de imigrantes alemães que as colonizaram e que foram pioneiros na organização deste tipo de transporte. Havia, portanto, uma relação de afinidade dos transportadores com os produtores e comerciantes locais. Além disso, na maioria das vezes, o transportador possuía uma rede de negócios que envolvia a produção e o comércio. Por outro lado, o governo já tinha a experiência com a linha férrea entre São Leopoldo e Porto Alegre, a qual operava de forma deficitária, pois aquela região continuava usando a via fluvial.

Por tudo isso, o governo não poderia descuidar da via fluvial, mesmo com os estudos já em andamento para estender a via férrea do estado. As áreas servidas por aquelas vias constituíam a zona de produção do estado que abastecia Porto Alegre para o consumo e exportação. Assim, a extinção das *Comissões de estudos para o melhoramento dos rios* não significou a retirada do poder público do setor.

Reportando-nos ao ideal positivista do governo republicano que se instalou no

¹⁴⁷ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas de 1901, op. cit., p. 10 -13.

¹⁴⁸ PESAVENTO, op. cit., 1993, p. 214.

¹⁴⁹ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas de 1901, op. cit., p. 11.

Rio Grande do Sul a partir de 1889, temos que considerar que, quanto às vias fluviais, o governo ora assumia uma postura gerenciadora dos bens públicos, exercendo uma ação reguladora, como no caso das obras do rio Caí, onde o governo republicano estendeu a concessão a particular, permitida anteriormente pelo governo provincial, ora impunha uma ação direta como no caso das Comissões dos Estudos dos rios, que mesmo com a curta duração que tiveram -1897 - 1900, no caso dos rios Taquarí e Jacuí, e de 1897 - 1898, no rio dos Sinos – continuaram os serviços visando a melhoria da navegação fluvial.

Após a extinção das *Comissões de estudos dos rios*, em 1901, a atuação do governo nos rios Jacuí e Gravataí e no rio Taquari continuou com os estudos de conhecimento dessas vias de navegação. No rio dos Sinos, como já apontamos, os serviços foram entregues à Comissão de estudos da prolongamento da estrada de ferro de Novo Hamburgo. Para o rio Caí, o Estado estava presente através da construção da barragem Rio Branco, sendo que no rio Taquari também seguiram estudos objetivando a construção de barragens.

2.3 OS PROJETOS E OBRAS DESENVOLVIDOS PELO ESTADO EM RELAÇÃO À NAVEGAÇÃO FLUVIAL

Um dos entraves para a realização das obras hidráulicas, apontado pelo governo do Estado, era a falta de pessoal técnico especializado e os elevados investimentos financeiros que este tipo de obra exigia. Contudo, foram realizados estudos para desenvolvê-la. Esses estudos integravam também os projetos para a ligação das vias com os portos internos e externos.

2.3.1 Os projetos e estudos para a construção de barragens no rio Taquari

Devido à urgência de realizar as obras no Taquari foi contratado, em 1910, um engenheiro extranumerário. Ele formou, com o chefe dos serviços hidráulicos e o diretor da Diretoria de Viação, um grupo de desenvolvimento do projeto. O orçamento importou na quantia de 491:558\$730 réis, já previstos 20% para eventuais extras. Para a organização do projeto, o grupo se guiou em vários estudos da Europa, principalmente da

França.¹⁵⁰

Mesmo se baseando em estudos da Europa, a obra inspirava cuidados, pois não havia no Brasil sistemas similares ao proposto. No Rio Grande do Sul, assim como no Brasil, a única obra de barragem com eclusa era a Barragem Rio Branco no rio Caí construída pelo engenheiro José da Costa Gama. Porém, a barragem do Caí obedecia a um sistema diferente do proposto para a barragem do rio Taquari. Para tratar da parte técnica da construção, foi contratado um engenheiro com formação na “América do Norte”, onde havia barragens com o *Systema Poirée*. Contudo, o diretor Faria Santos solicitou ao Secretário de obras, engenheiro Candido José de Godoy que analisasse detalhadamente o projeto, visto que o mesmo havia estudado na *Escola de pontes e calçadas de Paris*.¹⁵¹

O exposto acima, além de mostrar a importância das obras de melhoria da navegação do rio Taquari, evidencia também as dificuldades para realizá-las, embora fosse reconhecido o retorno benéfico que tais obras trariam à economia do Estado, resolvendo o problema do escoamento da produção. Para a totalidade das obras no Taquari o orçamento previa um total de 1.000 contos, justificava o diretor chefe dos serviços hidráulicos: “Mesmo que fossem 50% mais caras, seria amplamente compensada pelos benefícios que trarão à coletividade”¹⁵².

Para verificar as melhores condições na construção da barragem do Taquari, o engenheiro José da Costa Gama, o responsável pela barragem do Caí, foi nomeado, a 11 de março de 1911, chefe dos serviços de canalização do Taquari. No mesmo ano, ele apresentou quatro relatórios sobre seus estudos com propostas para as construções. Aconselhou que a empreitada fosse dada a uma empresa idônea com direito de exploração de tráfego.

Mas, diante do posicionamento de Faria Santos, cujas manifestações ele apresentara em relação às ferrovias, de contrariedade à atuação de particulares em setores públicos, o engenheiro Costa Gama considerou o diretor com “indisposição à adjudicação de obras a

¹⁵⁰ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, apresentado ao Exmo Sr. Dr. Carlos Barbosa Gonçalves, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, pelo Secretário de Estado Candido José Godoy em 1910. Os estudos em que se baseou o projeto de canalização do rio Taquari: “Para a organização nos guiamos pelo *Cours de Navigation Intérieure de Lagrené* de 1873. *Atlas Cours de Navigation Intérieure de Guillemain*, 1883-84 e *Cours de Navigation Intérieure* de F.B. de Mas, 1903. O *Cours de construction des pontes de Croizette Desnoyers*, 1885 [...]. Consultei também os seguintes autores: Leveson Francis Vernon-Harcourt, *Rivers and canals*, 1886; *Rapport sur la canalisation des rivières* apresentado ao Congresso Internacional de utilização das águas fluviais, reunido em Paris em 1889; *Rapport sur l'étude des systemes propres à racheter les grandes chutes*, apresentado ao Congresso de Navegação reunido em Milão em 1905. *Cipolletti-Rapport* ao XI Congresso de Navegação reunido em S. Petersburgo em 1908. *Jacquet – De l'Amélioration des rivières navigables à fond mobile*, memória ao Congresso Internacional de utilização das águas fluviais, Paris, 1889, segundo Farias Santos, diretor da Viação Fluvial e Alfredo Araújo Borges, chefe dos Serviços Hidráulicos” p. 240-41.

¹⁵¹ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, op. cit., 1910.

¹⁵² Idem, p. 242.

companhias particulares”¹⁵³. Porém, defendia-se o diretor, respondendo ao engenheiro de que ele era “contrário à concessão de privilégios a empresas particulares, companhias ou não, para explorarem serviços públicos.”¹⁵⁴ As discordâncias entre os engenheiros da Secretaria de Obras Públicas acabaram interferindo no andamento dos projetos, pois Farias Santos tinha forte atuação política junto a Carlos Barbosa e Costa Gama era reconhecido por suas obras. Além das questões políticas, o outro aspecto que dificultava a realização das obras era a questão financeira.

A dificuldade alegada pelo governo do Estado para a execução das obras no Taquari era a questão financeira. Nesse sentido, houve manifestação dos Intendentes dos municípios de Taquari, Venâncio Ayres, Estrela, Lajeado e Guaporé, a respeito. A esses municípios interessava diretamente o melhoramento da navegabilidade desse rio. Os Intendentes dirigiram um memorial ao Presidente do Estado solicitando a realização da obra. Também se dispuseram intervir junto aos Conselhos Municipais para contribuir com a metade da importância dos juros que o governo do Estado contraísse para aquele fim. Alegavam que, na melhoria do rio Loire, na França, houve a participação financeira da maioria dos Departamentos interessados diretamente na navegação do rio.¹⁵⁵

A realização de tal obra daria um impulso na navegação e ao desenvolvimento agrícola e industrial da região, que já apresentava um bom tráfego mesmo com as dificuldades ou mesmo impossibilidades da navegação em certas épocas. O comércio pela via fluvial do Taquari atingiu 80.000 toneladas em 1911, não incluindo as balsas de madeira. Estas transportaram 20.000 toneladas. Esses dados eram significativos, já que “Muitos rios melhorados com grandes despesas, na Europa, não contam com um tráfego nessas condições”.¹⁵⁶

Em resposta ao memorando dos Intendentes, se iniciou, em 1912, um estudo detalhado sobre a canalização do Taquari, tratando, ainda, da construção das barragens. “*Barrages du Rio Taquary*”¹⁵⁷ foi um estudo realizado por dois engenheiros franceses, que se encontravam no Brasil, André Delpit, engenheiro chefe no Corpo de Pontes e Calçadas e representante no

¹⁵³ Barragem do Rio Taquari e Canal de Porto Alegre a Torres. Conceição do Arroio 25 de junho de 1913, p. 452. Relatório do Engenheiro Costa Gama, encarregado de Serviço ao diretor da Viação Fluvial Faria Santos. Documentos Pasta do Rio Taquari – Biblioteca da SPH.

¹⁵⁴ Relatório da Secretaria do Estado dos Negócios das Obras Públicas 1913, p. 350.

¹⁵⁵ Barragem do rio Taquari e Canal de Porto Alegre a Torres. Conceição do Arroio, 25 de junho de 1913, p.452-55.

¹⁵⁶ Barragem do Rio Taquari e Canal de Porto Alegre a Torres. Conceição do Arroio, 25 de junho de 1913.

¹⁵⁷ Barrages du Taquary. Note. Anexo ao Relatório apresentado ao Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, Exmo. Sr. Dr. Carlos Barbosa Gonçalves, pelo Secretário dos Negócios das Obras Públicas eng. Candido José de Godoy em 13 de setembro de 1912. O referido estudo está escrito em francês sem a tradução, descreve as características do rio, a viabilidade das obras, a parte técnica das barragens e as vantagens que trariam à região servida pelo rio.

Brasil da *Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul* e Cláudio Petitalot, representante no Brasil da *Société de construction du Port de Rio Grande do Sul*. Esse estudo tinha “a opinião de dois engenheiros da nação mais civilizada, onde foram inventados todos os sistemas de canalização e regularização dos rios, [...] obras de que a França se desvanece, que muito contribuem para seu progresso industrial.” Assim, o Secretário das Obras Públicas encaminhava o relatório acerca dos estudos feitos pelo diretor de viação ao Presidente do Estado exemplificando com obras da França, país que era considerado à época um modelo de desenvolvimento e modernidade. Faria Santos tentava, dessa forma, demonstrar a competência do projeto e a necessidade da obra.

No ano seguinte, com Borges de Medeiros de volta ao poder, o governo sugeriu a concessão dos serviços de canalização do rio Taquari a uma empresa particular. Ele tentava afastar a responsabilidade de execução da obra pelo Estado ou Intendências. Esse aspecto era um diferencial entre os governantes, Borges e seu antecessor, em que posturas ideológicas interferiam em questões concretas como a realização de uma infra-estrutura para os transportes.

A sugestão de contrato, com a parte técnica baseada nos estudos de Costa Gama, foi enviada à Assembléia dos Representantes. O contrato estipulava que a execução da obra correria por conta de empresa particular. Outra cláusula previa o direito exclusivo do tráfego para embarcações com capacidade superior a 10 toneladas, durante 20 ou 25 anos, com a arrecadação de taxas para a empresa concessionária.¹⁵⁸ Imediatamente, no relatório de dezembro de 1913, Faria Santos reagiu a tal proposta. “A concessão da canalização do rio Taquari a uma empresa idônea, com direito exclusivo de tráfego [...]”, argumentava o diretor, “é contrária à constituição política da República, por infringir a liberdade da indústria de transporte que há longos anos exercem naquele rio proprietários de embarcações de mais de 10 toneladas de arqueação.”¹⁵⁹ O diretor apelava ainda para a lembrança das duas tentativas infrutíferas, ocorridas em 1893 e em 1905, de melhoramento do Taquari pela iniciativa privada bem como aludia elogios a encampação da barragem Rio Branco do rio Caí, que corra em 1911, e concluía em seu relatório: “Estou bem convencido que há de sempre ser preferível aos habitantes do vale do Taquari que o governo execute por sua conta os serviços

¹⁵⁸ Mensagem enviada a Assembléia dos representantes do Estado do Rio Grande do Sul pelo presidente Antônio Augusto Borges de Medeiros na 1ª sessão ordinária da 7ª legislatura em 20 de setembro de 1913.

¹⁵⁹ Relatório S.N.O.P, op. cit., 1913, p. 351.

de melhoramentos do rio, sem obrigá-los a pagarem elevadas taxas a empresários particulares.”¹⁶⁰

Portanto, Faria Santos mantinha sua posição contrária à participação da iniciativa privada nos serviços públicos, mesmo em contextos e governos diferentes. Como veremos adiante, Faria Santos foi o articulador político para a encampação da barragem Rio Branco, ato concretizado no governo de Carlos Barbosa. Com o retorno de Borges e do secretário Parobé, porém, o diretor encontrava dificuldades para aplicar na execução dos projetos, suas posições positivistas extremadas.

Mas, certamente não era a posição ideológica do diretor que emperrava o andamento das obras das vias fluviais. No caso do rio Taquari, o projeto da Barragem ficou arquivado por mais seis anos. Nesse período, ocorreu a conflagração mundial e um dos reflexos foi um momento favorável às exportações dos produtos da pecuária da zona sul do estado. A Secretaria de Obras voltou sua atenção para os canais interiores daquela região, tornando-se ainda mais secundárias as obras e serviços das vias fluviais da região centro-norte.

Em 1918, o projeto das obras de construção de barragens no rio Taquari voltou à tona. Amparado pelo Decreto nº 2.330 de 15 de março de 1918, em observância ao artigo 1º, em maio de 1918, o projeto das barragens destinadas a canalizar o rio foi novamente estudado. O trecho compreendido para melhoria da navegação seria entre a Itaipava das Flores e a vila de Lajeado. O projeto foi praticamente reiniciado neste período, voltando a ser estudado o regime do rio, a natureza geológica e feitas as observações da altura das águas em diferentes estações do ano, para identificar os locais mais seguros para a construção das barragens.¹⁶¹

Considerando-se todo o histórico sobre a construção das barragens no rio Taquari, verificamos que os projetos acompanharam diferentes governantes e contextos econômicos que influíam nas decisões sobre as obras. Ao iniciar-se a República, as condições econômicas e a política fiscal instituída pelo governo em 1903 favoreceram o crescimento da economia do centro-norte do Rio Grande do Sul. O crescimento das exportações estimulava a produção. Mesmo assim, a viabilidade para as obras elaboradas nos projetos, visando melhorar o escoamento dos excedentes, dependia de outros fatores além do econômico, como por exemplo, dispor de um corpo técnico especializado e até da postura ideológica dos administradores. Assim, ocorreram reveses que prejudicaram as obras nas vias fluviais do centro-norte do estado como foi o caso das obras no rio Taquari.

¹⁶⁰ Relatório S.N.O.P, op. cit., 1913, p. 352.

¹⁶¹ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas apresentado ao Presidente do Estado Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros pelo secretário engenheiro Ildefonso Soares Pinto em 27 de agosto de 1922.

Ao iniciar-se a década de 1920, a navegação no rio Taquari já se estendia até Muçum numa extensão de 110 km. Porém, nesse trecho, a navegação ainda dependia das cheias. Da cidade de São Jerônimo, na confluência com o rio Jacuí, até a cidade de Taquari, numa extensão de 30 km, a navegação era franca o ano todo para embarcações de até 2,5m de calado. Foram realizados serviços de dragagem e grandes extensões de canais foram abertos.¹⁶² Isso representava alguma melhoria na navegabilidade do rio, embora as construções das barragens não tivessem sido concretizadas pelo governo diretamente e nem por concessão à iniciativa privada.

Ao longo das primeiras décadas da Primeira República, os melhoramentos das vias fluviais se inseriram nos programas do governo. Quanto às obras hidráulicas propriamente, a única que se efetivou foi a da barragem no rio Caí.

2.3.2 Uma obra significativa: a barragem Rio Branco no rio Caí

Como vimos anteriormente, os serviços para a melhoria do rio Caí, ainda no governo imperial, foram concedidos a um particular. O concessionário foi o engenheiro José da Costa Gama, a fim de que empregasse no rio o sistema de barragem móvel, com o uso de eclusas, que permitiria a navegação de navios de calado superior a 1m. A Assembléia Provincial autorizou a concessão pelo artigo 26 da Lei nº.1588 de 5 de janeiro de 1889 que foi ratificada pelo Presidente Galdino Pimentel.¹⁶³

A 23 de janeiro de 1892, pelo Ato nº 52, o governo provisório do Estado aprovou o projeto de melhoria da navegação do Caí por meio da construção de duas barragens. O contrato inicial firmado com o governo Provincial foi mantido e estipulava entre outras cláusulas que “O concessionário cobrará pelo tempo de trinta anos a taxa de 25 réis por cada uma arroba transportada por embarcações que comportarem carga superior a 4,5 toneladas.” As embarcações com capacidade inferior teriam trânsito livre. Para a conclusão da obra, o contrato previu um prazo de trinta anos. Se, no transcorrer dos primeiros cinco anos, as obras estivessem muito atrasadas ou não servissem aos propósitos estipulados, o contrato seria anulado.

O contrato trazia ainda uma cláusula que procurava assegurar ao Estado a conclusão da obra ou a ter uma indenização por danos à navegação enquanto persistissem as obras se a

¹⁶² Pasta da Navegação interior. Obras portuárias da Capital, Viação fluvial, Documento avulso do D.E.P.R.C – Gabinete de Planejamento e Coordenação – biblioteca do S.P.H. Porto Alegre. Item Rio Taquari. p. 3.

¹⁶³ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas de 1º de julho de 1897, p. 125.

empresa não a concluísse. Também ficou firmado no contrato que, ao findar o prazo da concessão, a Presidência do Estado mandaria abrir nova concorrência para o custeio e manutenção dos serviços na barragem, ficando ao concessionário o direito, para a pessoa ou empresa que dele se encarregasse, a indenização da metade do valor da obra, regulado pela renda média do último quinquênio. O uso deste melhoramento seria, depois de tal concorrência, válido por mais vinte anos, findo os quais passaria ele à propriedade da Província.¹⁶⁴

O contrato era coerente com a postura do governo que se instalava no Rio Grande do Sul, embora em alguns aspectos tivessem sido mantidas cláusulas do antigo contrato firmado com o governo imperial e o concessionário. Mas o contrato estabelecia uma concessão que, com as prorrogações, chegaria a cinquenta anos. A instabilidade inerente a um novo regime político não tardaria em demonstrar a inviabilidade desse acordo.

As obras tiveram início. O engenheiro Costa Gama denominou a primeira barragem de “Visconde de Rio Branco” e a segunda de “José Bonifácio”. Para a barragem Rio Branco, foi estipulado, como o lugar ideal, o lugar chamado Pereirinha. Assim, permitiria a navegação 14,72 km além da Vila do Caí, limite da navegação até então, segundo a planta de trabalho.

Posteriormente à aprovação do projeto, o concessionário, engenheiro Costa Gama, transferiu seus direitos à “Companhia Melhoramentos do Caí”, da qual ele era sócio. As obras da barragem Rio Branco foram iniciadas no prazo estipulado pelo governo do Estado. A conclusão, por sua vez, estava prevista para 5 de janeiro de 1898.¹⁶⁵

A obra se desenvolvia sob a inspeção da Diretoria de Viação. Para o ano de 1897, os engenheiros nomeados pelo governo, Candido José de Godoy e Joaquim José Felizardo Junior, acompanharam uma comissão de comandantes de vapores que navegavam entre Porto Alegre e a “vila” de São Sebastião do Caí. Os comandantes haviam formulado reclamações ao governo de que as obras, no estágio em que se encontravam, não alcançariam o objetivo, sendo insuficientes os efeitos da barragem para embarcações com mais de 1 m de calado. Os comandantes dos vapores “Lajeado, Garibaldi, Harmonia, Gaúcho e União”, foram designados pelo Estado a participar do relatório de fiscalização. Concluíram que a barragem necessitava de modificações para alcançar plenamente os objetivos propostos, ou seja, manter uma navegação contínua. Mas, também atestaram que as condições de navegabilidade do rio Caí havia melhorado e que o número de dias possíveis de navegar na época de estiagem havia aumentado.

¹⁶⁴ Idem, p. 125-6.

¹⁶⁵ Relatório da Secretaria dos Negócios das Obras Públicas de 1897, op. cit., p. 126-7.

Contudo, ocorrerem divergências de opiniões sobre esse diagnóstico entre os navegadores, todos de empresas privadas e técnicos da Secretaria dos Negócios de obras Públicas, representantes do governo. Os navegadores, que continuavam transitando pelo rio em meio às obras, questionavam quanto ao funcionamento futuro e presente da barragem Rio Branco no rio Caí. Os técnicos, bem como o diretor de viação, aguardavam o andamento da obra para se posicionarem.¹⁶⁶

Os trabalhos de fiscalização da barragem Rio Branco foram intensos em 1898, pois, nesse ano, terminava o prazo de conclusão da obra. Quando da expiração de prazo do contrato, a barragem “Rio Branco” encontrava-se bastante adiantada e a “José Bonifácio” não havia começado. Essa última fora preterida em vista de outras obras que, realizadas no Caí pela Companhia concessionária, como dragagem e espigões de fundo que, de acordo com a responsável pela obra dispensavam a construção da 2ª barragem. Essas alterações não constavam no projeto inicial, mas foram autorizadas pelo governo do Estado.¹⁶⁷

No ano limite para o término da obra, 1898, a barragem Rio Branco não iniciou seu funcionamento, pois, nos testes, “os blocos não resistiram ao empuxo da água e se deslocaram[...]”. Em 18 de abril de 1899, ocorreu novo teste, sendo que, as condições do rio não eram as mais favoráveis por não ser uma época de seca. Mesmo assim, a fiscalização dos técnicos e da diretoria de viação consideraram a obra pronta e em condições de funcionar.¹⁶⁸

A Companhia de Melhoramentos do Caí foi autorizada, em 1901, pelo Estado, a cobrar uma taxa de 1\$500 reis por tonelada de carga por um prazo de 2 anos, tempo em que também deveria concluir todas as obras necessárias para substituir a navegação intermitente pela contínua.¹⁶⁹ Esse item foi previsto como forma de retorno dos investimentos da empresa.

Em 1901, a Companhia de Melhoramentos do Caí apresentou, para a Diretoria de Viação, a proposta e as plantas das obras que seriam executadas no rio Caí como substitutas da 2ª barragem. A companhia cumpria determinação de termo lavrado em 29 de julho de 1900 como adendo do contrato de 1889. O contrato previa a suspensão da cobrança das taxas das embarcações pela companhia se esta não cumprisse o que estava acordado.

O contrato de 1889 sofreu um aditamento em 28 de dezembro de 1907. A Companhia de Melhoramentos do Caí, representada pelo engenheiro Costa Gama, assinou o termo que estabelecia que a cobrança de taxa por praticagem na barragem Rio Branco ficaria reduzida

¹⁶⁶ Relatório de Estado dos Negócios das Obras Públicas de 1º de julho de 1897, op. cit., p. 115-16.

¹⁶⁷ Relatório de Estado dos Negócios das Obras Públicas. Anexos da Diretoria de Viação 1897/98. op. cit., p. 125.

¹⁶⁸ Relatório de Estado dos Negócios das Obras Públicas, de 31 jul. 1899, op. cit., p. 96.

¹⁶⁹ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas de 1900.

definitivamente a 1\$500 por tonelada métrica e que as embarcações que comportavam cargas inferiores a 4 ½ toneladas ficariam isentas desse pagamento. Impunha, ainda, redução de taxas nos canais Maratá, Carrapicho e da Manteiga. Esse aditamento retomava o artigo 4º inciso 1º da Lei nº. 1.754, de 31 de dezembro de 1888, portanto retomava a cláusula 3ª do contrato firmado entre o engenheiro Costa Gama e o governo imperial, contrariando as disposições contratuais de 1901.

A Companhia Melhoramentos do Caí, através do engenheiro Costa Gama, reagiu às novas cláusulas e à pressão que a secretaria de obras, através da Diretoria de Viação, fazia sobre a empresa. A concessionária reclamava que, além da redução das taxas oficiais, a Companhia era forçada a dar descontos às empresas de navegação quando da liquidação de suas contas junto a Melhoramentos do Caí. Persistiam também as constantes manifestações contrárias do diretor Faria Santos, em seus relatórios e correspondências, sobre a participação da iniciativa privada nas áreas de interesse público. A empresa considerou o aditamento e os relatórios da diretoria de viação como insultos aos seus serviços e ao contrato que, segundo Costa Gama, eram cumpridos pela Companhia.

Apesar da reação de insatisfação por parte da Companhia, um novo contrato foi lavrado em 1908. Este não tratava da cobrança de taxas, mas de obras a serem realizadas no rio, visando à melhoria da navegação. Previa que, até 1910, a Companhia deveria elevar e manter em 1 metro a profundidade do canal de navegação no rio Caí até o porto de São Sebastião do Caí. O contrato trazia uma interessante observação de que, se a cláusula não fosse cumprida, ficaria suspenso o direito da Companhia de cobrança de taxa das embarcações e, ainda, seria rescindido o contrato. Indo mais além, previa que poderia o Governo encampar as obras executadas pela Companhia, *“se assim convier aos interesses gerais do Estado”*.

Nesse período, o governo do Estado do Rio Grande do Sul era exercido por Carlos Barbosa Gonçalves. Como já verificamos nas discussões acerca das obras do rio Taquari, o diretor Faria Santos era contrário à participação da iniciativa privada em setores de interesse público. Nesse aspecto, tinha como opositor o engenheiro Pereira Parobé, que ocupara a Secretaria dos Negócios das Obras Públicas anteriormente. Com a nova formação do executivo, tendo Godoy à frente das Obras, os contratos tiveram outra orientação.

O diretor, por sua vez, apresentava justificativas para seu posicionamento:

Sob o influxo de falsos princípios econômicos, tem sido preconizada sem ponderação a chamada iniciativa particular, consistindo, em adjudicar-se às empresas industriais, pertencentes a capitalistas, a execução dos serviços de imediato interesse público. Assim, restringem demasiada a ação dos governos, justamente onde há lugar para ela desenvolver-se amplamente em benefícios da coletividade. E os partidários de este sistema não se dão conta da sua incoerência quando afirmam que a exploração, mediante privilégio, de alguns serviços públicos por empresas particulares é preferível, porque o engodo dos lucros pecuniários leva os empresários a praticar economias que redundam em proveitos do povo. Ao mesmo tempo dizem que os funcionários públicos, privados daquele estímulo, não se preocupam em poupar dinheiro nas obras que administram, como si eles vivessem unicamente sob os incitamentos das mais grosseiras inclinações, sem amor ao bem público.

Mas aquele engodo dispõe também os empresários a infringir os seus compromissos contratuais, em detrimento do povo. A fiscalização por parte do Governo, destinada a evitar ou corrigir a fraude, é ineficaz; sendo ela uma simples função administrativa exercida por funcionários públicos, é claro que si estes não podem ser bons administradores, porque não participam dos lucros da empresa, são também, pelo mesmo motivo, incapazes de fiscalizar bem. A recíproca é verdadeira.¹⁷⁰

Faria Santos, especialmente sob o governo de Carlos Barbosa, influía nos contratos para as obras fluviais entre o governo e as empresas privadas. Como diretor de viação, discutia com o governo os problemas dos transportes do Rio Grande do Sul e apontava a solução segundo suas orientações ideológicas.

Apesar das alegações de cunho ideológico, evidentemente o aspecto econômico estava presente nas orientações do governo de Carlos Barbosa em relação à forma de administrar as obras e serviços públicos. Para o pleno desenvolvimento do Rio Grande do Sul, um entrave era a deficiente rede de transportes. Dois pontos eram apontados, na época, como cruciais; a barra de Rio Grande, que continuava fechada, e a empresa de viação férrea que não tinha um caráter de serviço público, ou seja, servia muito mais aos interesses dos acionistas, que eram estrangeiros. Mesmo assim, considerava o governo que os resultados tinham sido positivos em relação à receita do Estado.¹⁷¹

O Presidente Carlos Barbosa havia feito pronunciamentos, deixando clara sua posição contrária em relação aos contratos com empresas estrangeiras no setor de transportes pois em sua opinião, estas não visavam os interesses do Rio Grande do Sul, mas os interesses de suas empresas. Além do mais, esses contratos representavam uma continuidade da ação do período monárquico, tão desprezado pelos positivistas.

A administração de Carlos Barbosa defendia que o Estado deveria realizar diretamente as obras de viação e transporte de que estava carente, não só pelo interesse do serviço,

¹⁷⁰ Relatório apresentado ao Presidente do Estado Dr. Carlos Barbosa Gonçalves pelo secretário dos Negócios das Obras Públicas, Candido José Godoy em 28 agosto 1908, p. 203-204.

¹⁷¹ Idem, *ibidem*.

considerado um bem público, mas pela defesa dos interesses do Estado e da coletividade. A expansão da atuação de empresas privadas no setor de transporte poderia levar à formação de *trust* no setor. Porém, outro aspecto deveria ser observado. Para que o Estado realizasse os trabalhos na viação sem ônus real, deveria retirar, posteriormente, os recursos necessários de rendas provenientes dos próprios serviços e obras, através da cobrança de taxas de utilização aos usuários. Essa renda serviria, previamente, também, como garantia aos juros e amortização dos empréstimos contraídos quando da execução das obras. Essa era uma condição indispensável para que o Estado mantivesse o *equilíbrio orçamentário*.

Dois princípios positivistas se destacavam na condução da administração de Barbosa: a construção da infra-estrutura necessária ao desenvolvimento do estado ficava submetida ao orçamento (*equilíbrio orçamentário* - e, por serem tais setores de interesse geral - *bem público*) a participação da iniciativa privada só deveria ocorrer de maneira restrita, sob a forma de concessão e fiscalizada pelo Estado, onde esse realmente não pudesse agir.

Um dos principais alvos de críticas continuava a ser o transporte ferroviário. Entendiam que a viação férrea, da maneira como foi estabelecida, a constituição da empresa e a exploração do serviço por empresas particulares, era um erro. Para minimizá-lo, uma das soluções apresentadas era a instalação de uma viação férrea pública que viria em defesa dos interesses do desenvolvimento do Rio Grande do Sul. Essa empresa faria concorrência com a particular o que, acreditavam, lhe traria *à razão*, ou seja, seus serviços visariam mais o bem estar público do que os *interesses capitalistas*. Esse assunto exigia a *pronta e enérgica intervenção do governo*.¹⁷²

Desde 1905, os contratos do sistema ferroviário riograndense estavam unificados através do Contrato de Arrendamento da Cie. Auxiliaire de Fer. Todas as linhas passaram ao controle dessa única empresa. O ponto central para esse sistema era Porto Alegre. Em 1908, com a posse de Carlos Barbosa no governo do Estado, os projetos que visavam a valorização do comércio de Porto Alegre a torná-la o centro de operações comerciais entre o interior do estado e o centro do país (pela via porto de Rio Grande) obtiveram mais apoio no meio político. Um dos passos concretos foi dotar a capital com um sistema viário, sendo que, neste, a navegação fluvial foi incluída como prioritária.

Nota-se uma predisposição do governo instalado em 1908 pelo intervencionismo nos setores entendidos como de interesse público. Nesse período, o estado apresentava uma estabilidade econômica e social que incentivava o desejo de crescimento e facilitava o

¹⁷² Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas de 1908.

levantamento de empréstimos. Havia abundância de capitais à procura de colocação e o Estado do Rio Grande do Sul apresentava uma honorabilidade financeira em relação aos outros estados. Estava formado o cenário para que o governo tivesse uma participação mais direta no processo. Para isso, o Estado deveria prevenir-se com os gastos que tais empreendimentos denotavam. Carlos Barbosa vinha exercendo pressão para flexibilizar os contratos de serviços com a empresa da viação férrea e a da praticagem da barra em Rio Grande. Para os serviços de *desobstrução dos canais interiores*, houve alteração dos contratos, mas intervir naqueles dois serviços exigia mais gastos e, além disso, as concessionárias mantinham em seus contratos, ligação com o governo federal. Nessas circunstâncias, o governo do Estado iniciou o processo de intervenção pela encampação da barragem Rio Branco.

Além do exposto quanto à posição do governo em relação aos serviços da iniciativa privada em áreas consideradas de interesse público e que podem ser tomados como questões ideológicas, alguns dados práticos foram levantados para proceder ao encaminhamento da encampação da barragem Rio Branco.

Os serviços da barragem eram anualmente fiscalizados pelos engenheiros e técnicos da secretaria de obras. Tecnicamente, a barragem consistiu-se, inicialmente, de um *radier* que represava a água, permitindo, assim, a passagem de embarcações de calado de 1m a 1,20m. Esse sistema não era considerado satisfatório. A Companhia Melhoramentos do Caí realizou obras de regularização no leito do rio, melhorando muito as condições de navegabilidade e facilitando as baldeações, como também aumentou a segurança dos usuários. Contudo, o sistema não foi aceito pelos técnicos da secretaria e havia, por parte dos navegadores, constantes reclamações. Uma das explicações da Companhia era de que o nível das águas do rio era variável de acordo com as chuvas e era necessário fazer a medição em diferentes estações do ano. Baseado nisso, o gerente da Companhia solicitou ao Presidente do Estado uma tolerância, por um tempo determinado, no calado permitido às embarcações.

Nos relatórios de 1907 e 1908, a fiscalização apontou que o sistema não funcionava a contento, quer para os usuários, quer operacionalmente, apresentando dificuldade no funcionamento. Posteriormente, a Companhia construiu uma eclusa, com portas de madeira e adufas nas próprias portas. Esse sistema atenuou os inconvenientes de passagem dos barcos na barragem, mas os demais problemas em alguns trechos do rio persistiram. A secretaria apontou que as dificuldades eram devido à falta de manutenção das obras e dos serviços nas condições previstas, concluindo que a Companhia não possuía as condições necessárias para

realizá-la.¹⁷³

O próximo passo foi a encampação da barragem pelo Estado (Anexo B).

A encampação da barragem Rio Branco foi legalizada em 31 de dezembro de 1910. Assim, efetivou-se, no governo de Carlos Barbosa, a primeira encampação no setor de transportes no Rio Grande do Sul, colocando em prática os princípios defendidos pela administração e evidenciando que a relação com a iniciativa privada estava submetida à defesa desses princípios.

O ato foi efetivado pelo ofício nº 57/1 de 18 de janeiro de 1911. A 4 de fevereiro, consolidou-se a transferência ao governo do Estado. O engenheiro Alfredo Araújo Borges, chefe do serviço hidrográfico da secretaria de obras, procedeu ao recebimento da barragem Rio Branco que pertencia à Companhia Melhoramentos do Caí e que passou ao domínio do Estado. O serviço continuou a ser feito como anteriormente e o pessoal de trabalho, existente na ocasião da encampação, foi mantido. É interessante ressaltar que o próprio engenheiro Costa Gama, como engenheiro do Estado, após a encampação, também teve a seu cargo os trabalhos de conservação da barragem e melhoramentos da navegação no Caí. A Companhia Melhoramentos do Caí foi indenizada pelo Estado com 150:000\$000 pelas obras da barragem, o material de conservação que incluía lanchas e dragas, e um terreno nas imediações da obra, junto ao rio.¹⁷⁴

Uma vez passados ao Estado o serviço e a barragem Rio Branco, a diretoria de viação pretendia incorporar a via fluvial do rio Caí em um sistema de transporte para a região colonial. O diretor enviou sugestão ao secretário de obras para a construção de uma estrada de ferro, por conta do Estado, que partindo do porto de São Sebastião do Caí se desenvolveria pelo vale do Caí. Esse projeto visava, com a facilidade de transporte do interior ao porto, aumentar o volume das cargas e diminuir as perdas de produção. O diretor acreditava que, conseqüentemente, essa medida seria mais eficaz do que a simples diminuição das taxas cobradas na barragem.¹⁷⁵

O valor das taxas em relação aos serviços prestados era, aliás, uma das críticas da diretoria de viação ao serviço concessionado e também serviu como argumento para a encampação. Por outro lado, ocorriam perdas na produção, pois, muitas vezes, as cargas estragavam no porto, enquanto os agricultores esperavam pelo transporte. Essa falta de um

¹⁷³ Notas sobre a Barragem Rio Branco, no Cahy. 30 de junho de 1916 por Godolphim Torres Ramos, 2º condutor ao diretor da viação fluvial Faria Santos. Biblioteca da SPH - D.E.P.R.C, documentos pasta rio Caí.

¹⁷⁴ Idem, ibidem.

¹⁷⁵ Relatório apresentado ao Presidente do Estado, DR. Antonio Augusto Borges de Medeiros pelo secretário da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, João José Pereira Parobé, em 26 dez. 1913.

sistema de transporte adequado era apontada constantemente nos Relatórios da Secretaria da Fazenda como um prejuízo à economia do estado.

Além disso, as companhias de navegação, que atuavam no rio Caí, queixaram-se da concorrência da viação férrea, pois a empresa ferroviária, nesta época, oferecia inúmeros abatimentos nas passagens e fretes e não estava submetida à tarifação de espécie alguma. As reclamações foram dirigidas à Diretoria de Terras e Colonização, que realizava um levantamento das prioridades para as áreas coloniais.¹⁷⁶ Porém o projeto de Faria Santos seguia um antigo objetivo dos engenheiros da Secretaria de Obras de tornar a via férrea uma complementação da via fluvial, conforme constava no Esboço do Plano Geral de Viação, que estava vigente na época.

Ainda assim, no ano da encampação da barragem Rio Branco, em 1911, o balanço apresentou saldo positivo. Foram transportadas, pela barragem, 14.040 toneladas. A receita foi de 18.313\$881, descontando as despesas com os serviços na barragem, resultou um saldo líquido de 13.002\$533. No ano seguinte, foram transportadas 17.200 toneladas, a taxa arrecadada foi de 22.154\$800, as despesas de 6.363\$900, saldo, portanto, de 15.790\$900.¹⁷⁷ Esse saldo significava uma renda de 10,5 % sobre o capital de 150 contos despendidos pelo governo na encampação. A importação representou 19,3% da receita e a exportação 80,6%, sendo um volume de importação para cada quatro de exportação.¹⁷⁸ Verificamos que a navegação com o transporte de cargas ocorria prioritariamente do interior para a capital.

Nesse período, as cidades do vale do Caí destacavam na produção e exportação do milho, mandioca, feijão preto e batata-inglesa. Embora esses produtos se destinassem ao consumo interno, também faziam parte da pauta de exportação do estado.¹⁷⁹

Em 1913, foi promulgado o Plano Geral de Viação do Estado que estabelecia como meta do governo as melhorias das vias fluviais e a elaboração e conclusão de projetos hidroviários no sentido de compor uma rede de comunicação no estado pelo sistema fluvial e lacustre. O Plano previa a atuação do Estado no rio Caí.

De volta à presidência do Estado, em 1913, Borges de Medeiros prometia a abolição

¹⁷⁶ Algumas notas sobre o desenvolvimento industrial do Rio Grande do Sul. Diretoria de Terras e Colonização. Engenheiro Carlos Torres Gonçalves, 08 set. 1911. No capítulo referente às empresas de navegação traremos mais detalhes dos abatimentos e seus reflexos sobre a navegação fluvial.

¹⁷⁷ Balanço da barragem Rio Branco. Anexo ao Relatório apresentado ao Presidente do Estado Dr. Carlos Barbosa pelo Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, Candido José de Godoy. Apontamentos da Diretoria de Viação. 1911 e de janeiro a julho de 1912.

¹⁷⁸ Barragem Rio Branco, no Caí: Memorando enviado ao diretor de viação fluvial Faria Santos pelo 2º condutor Godolphim Torres Ramos, Porto Alegre, 30 de junho de 1916. Documentos avulsos. Pasta de rio Caí. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C.

¹⁷⁹ ROCHE, op. cit, p. 266-7; FONSECA, op. cit., 1983, p. 64-5.

das taxas na barragem depois de completada a indenização. A opção do Estado tinha sido pela redução da taxa cobrada sobre as cargas transportadas pelo rio Caí. O ato ocorreu através da Lei nº 120 de 16 de novembro de 1912 e que foi autorizada pela Assembléia. As novas tarifas passaram a vigorar em 1913. Em 1916, pela Lei 169 de 13 de novembro, por determinação da Assembléia dos Representantes as taxas de praticagem na barragem sofreram nova redução.¹⁸⁰ Sendo esta última em 50% dos valores. As tarifas sobre os transportes eram distintas para carga de gêneros de consumo e para material de construção.¹⁸¹ A taxa paga pelas embarcações na barragem, que era de 1\$500 réis por tonelada para *carga comum*, ou seja, a carga de gêneros de consumo teve uma redução para 1\$000 réis. Já, as embarcações de transporte de *cargas de material terroso* (areia, telhas, tijolos entre outros) que pagavam 500 réis, não foram beneficiadas, permanecendo o mesmo valor.

Em 1913, a arrecadação importou 16.542\$900 e as despesas foram de 5.809\$000 e mais um gasto extraordinário de 11.648\$300, tendo sido, deste montante, destinada a quantia de 5.500\$000 na construção de uma casa para os funcionários permanentes da barragem. Mesmo assim, a diretoria considerava o saldo positivo, visto que o decréscimo na arrecadação ocorrera por conta da diminuição dos valores das taxas, mas continuava o aumento das transações. Nos dois anos seguintes, o movimento manteve-se em crescimento e continuaram a vigorar as taxas nos mesmos valores.¹⁸² (Fig.3).

A barragem exigia constantes reparos e funcionários técnicos permanentes, mas as melhorias não se efetuavam anualmente e, sim, com a intermitência de alguns anos. Depois de uma, realizada, em 1911, somente em 1918 a barragem sofreu uma reforma geral sendo entregue novamente ao tráfego após dois meses de trabalho. O chefe da 2ª seção, responsável pelos serviços de manutenção da barragem alegava em seu relatório que: “As rendas de 1917 e 1918 apenas cobrem a despesa com o pessoal e material para o funcionamento da barragem, deixando um saldo demasiado pequeno para as reparações da obra”.¹⁸³

Apesar do aumento do movimento de embarcações, verificado de 1911 até 1923, o saldo da arrecadação foi diminuindo desde 1919. As causas apontadas eram as reduções dos

¹⁸⁰ AXT, Gunter. **A gênese do estado burocrático-burguês no Rio Grande do Sul** (1989-1929). São Paulo, USP. 2001. Tese de Doutorado.

¹⁸¹ Notas sobre a Barragem Rio Branco, no Cahy. Enviadas em 30 de junho de 1916 por Godolphim Torres Ramos, 2º condutor ao diretor da viação fluvial Faria Santos. Documentos pasta rio Caí. Biblioteca da SPH – D.E.P.R.C.

¹⁸² Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas – Diretoria de Viação Fluvial. Quadro demonstrativo da carga transportada, valor da taxa de tonelage e das despesas feitas com o serviço da barragem e reparos de 1914 e 115 de 30 de junho de 1916. Goldophim T. Ramos, 2º condutor. Documentos avulsos. Pasta do rio Caí. Biblioteca do S.P.H. – D.E.P.R.C.

¹⁸³ Relatório apresentado ao Presidente do Estado Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros pelo secretario da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Publicas, João José Pereira Parobé em 1918, p. 132.

valores das tarifas ocorridas, entre 1912 e 1916, impostas por Borges sob a pressão da diretoria de viação, e os gastos com as reparações. Estas, com o passar dos anos, exigiam novos estudos e técnicas e, conseqüentemente, maiores investimentos. Passados quase uma década desde a encampação, a barragem necessitava de uma reforma completa, pois já não preenchia com eficiência os fins para os quais fora construída. No início dos anos vinte, os engenheiros encarregados do estudo organizaram um projeto de reconstrução para a barragem. Apesar das demonstrações dos engenheiros sobre as vantagens com a obra, o projeto emperrava no orçamento e foi adiado.¹⁸⁴

A barragem Rio Branco pode ser apontada como a principal obra hidrográfica realizada no Rio Grande do Sul na Primeira República. Desde seu projeto até sua instalação, teve a participação da iniciativa privada, inicialmente de um particular e, posteriormente, de uma empresa. Representou um pioneirismo no Brasil neste tipo de empreendimento. A navegabilidade do rio Caí melhorou significativamente após sua realização, embora tecnicamente apresentasse constantes contratempos. A encampação da barragem também se destacou, como o primeiro caso de interferência do Estado em uma obra e serviço concessionado a particulares. Nesse processo, a diretoria de viação, através do diretor Faria Santos, atuou de forma explícita, reivindicando a participação direta do Estado no setor. A encampação da obra foi considerada uma medida de socialização dos serviços públicos.

Ao longo do período de execução das obras da barragem Rio Branco, outros projetos envolveram a diretoria de viação de forma direta, ou seja, como responsável pela execução da obra. Entre esses, destacou-se o projeto para a ligação da capital com o litoral norte.

2.4 OBRAS E PROJETOS PORTUÁRIOS E A RELAÇÃO DESTAS COM A NAVEGAÇÃO FLUVIAL

2.4.1 Canal de ligação Porto Alegre-Torres

Os planos do governo do Rio Grande do Sul com a realização do “canal de Porto Alegre a Torres” estavam inseridos em um projeto mais ambicioso que se delineava desde 1893. Naquele ano, o governo do Estado de Santa Catarina apresentou a intenção de efetivar uma ligação hidroviária entre Laguna, em Santa Catarina, e o rio Mampituba, na divisa daquele

¹⁸⁴ Relatório apresentado ao Presidente do Estado Antonio Augusto Borges de Medeiros, pelo Secretario, Ildefonso Soares Pinto da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas em 25 agost. 1923. Diretoria de Viação Fluvial. Rio Cahy - Barragem Rio Branco, p. 382-6 por Alfredo Araújo Borges – chefe da 2ª secção.

estado com o Rio Grande do Sul. Porém, já, desde a época do governo Imperial, havia planos de estabelecer um porto em Torres. Esse projeto Laguna/Torres nunca fora totalmente abandonado. A Lei nº 957, de 30 de dezembro de 1902, autorizou o Governo Federal a abrir concorrência para a exploração do porto de Torres.¹⁸⁵ Com a possibilidade da ligação Porto Alegre-Torres, os governos dos dois Estados tratavam de definir as obras que cabiam a cada um. No Rio Grande do Sul, o governo ensejava o projeto “Grande canal Porto Alegre-Laguna”.¹⁸⁶

Após o decreto do Plano Geral de Viação, em 1913, esse projeto começou a se delinear. A ligação de Porto Alegre a Torres deveria ocorrer pela navegação lacustre e fluvial. Na parte do litoral norte, as obras deveriam iniciar com a canalização entre a lagoa dos Patos e o rio Mampituba. Costa Gama, chefe da 2ª seção da Diretoria de Viação, foi designado, em 1913, para iniciar os estudos em Conceição do Arroio (Osório), a fim de encaminhar os serviços necessários para a liberação da navegação via lacustre. Em 1913, já existia uma rodovia ligando a Capital a Conceição do Arroio, através de Viamão. A preferência pela via lacustre se justificava pelo longo tempo que demandou a construção da rodovia e os incidentes ocorridos durante a realização dessa obra. Além disso, devido ao aproveitamento das condições naturais, aquela via se apresentava como sendo a forma de comunicação mais barata para a região.

Os estudos topográficos da área por onde deveria passar a via lacustre do “Canal de Porto Alegre a Torres” realmente se iniciaram imediatamente à chegada do engenheiro responsável da obra, Costa Gama. A parte compreendida entre Conceição do Arroio e Torres era considerada sem muitos problemas, uma vez que as lagoas se interligavam naturalmente. Essa via de navegação já era utilizada desde há muito tempo pelo comércio local.

Os problemas maiores residiam no trecho entre Conceição do Arroio e Porto Alegre. A Secretaria de Obras buscava a alternativa mais viável do ponto de vista técnico e financeiro para a construção de uma via auxiliar à hidrovía. Neste ponto, também havia discordância entre o diretor da 2ª seção de viação, Costa Gama e o diretor de viação fluvial Faria Santos.

O primeiro era de opinião de que, sendo a distância, por chão, de 120 km entre Conceição do Arroio e Porto Alegre, o mais viável seria a construção de um via férrea, entre as lagoas, complementando a navegação. Já, o diretor Faria Santos entendia que deveria ser utilizada a rodovia Porto Alegre-Santo Antônio da Patrulha, estendendo-se esta até Conceição do Arroio. Havia, ainda, segundo o diretor, outra possibilidade. Esta seria através da estrada

¹⁸⁵ Axt, 2001, op. cit., p. 234.

¹⁸⁶ SILVA, Marina Raymundo da. **Ligação Lacustre Osório-Torres**. Cópia heliográfica. Osório: Biblioteca Pública Municipal Fernandes Bastos, [s.d].

de rodagem que já existia entre Santo Antonio da Patrulha e Taquara, que possuía uma ligação com Porto Alegre, pela via férrea, desde 1903. Costa Gama defendia seu projeto, enfatizando os poucos trechos que teria a via férrea naquela região e que a obra poderia ser concedida a empresas particulares, desobrigando o Tesouro do Estado de gastos neste investimento. A empresa concessionária, por sua vez, usufruiria dos lucros provenientes dos transportes. É claro que Faria Santos era totalmente contrário a essa possibilidade de concessão de serviços públicos à iniciativa privada. Assim, ainda em 1913, foi dada continuidade à construção da estrada de rodagem que, saindo de Santo Antônio da Patrulha e costeando a serra à margem oriental da lagoa dos Barros, chegaria a Conceição do Arroio.

Para concretizar o projeto de ligação da Capital com o litoral norte e com Santa Catarina, foram realizados diversos trabalhos de dragagem dos canais das lagoas entre Conceição do Arroio e Torres. Enquanto isso, os técnicos se ocupavam de estudar a via de comunicação hidroviária que seria utilizada entre Conceição do Arroio e Porto Alegre. Havia duas possibilidades, através do rio Capivari ou através do rio Gravataí. Era necessário averiguar qual das vias seria a mais econômica no transporte de cargas pesadas e qual das duas regiões teria uma melhor resposta para o desenvolvimento geral do Estado.

Designado para fazer o estudo topográfico da região, o engenheiro Costa Gama optou, após estudos e excursões na área, pela abertura do canal pelo Capivari. O plano era fazer a canalização das águas Patos-Mampituba, via Capivari e lagoa dos Barros. Da vila Capivari seguiria uma estrada terrestre até Palmares do Sul, onde foi levantado um pequeno porto, a partir deste ponto se estabeleceria a ligação pelo rio Guaíba com Porto Alegre. Segundo Costa Gama, o trajeto pelo rio Gravataí era mais longo e, por isso, mais oneroso e o trecho pelo Capivari era mais curto em tempo de travessia e não oneraria o tesouro do Estado. Porém, em suas exposições, o engenheiro chama a atenção das autoridades para a situação daquela região que, segundo ele, era a mais abandonada em termos de vias de comunicação em comparação com outras do estado,¹⁸⁷ faltando esse meio para se desenvolver, pois apresentava uma grande riqueza natural.¹⁸⁸

Faria Santos, por sua vez, também apresentou ao governo do Estado um relatório apontando as vantagens da realização do canal Porto Alegre-Torres tendo em vista a ligação com Laguna. O diretor elegeu a via pelo Gravataí como a melhor opção. Segundo ele, a indicação era também confirmada por outros engenheiros. Apesar de mais longo, era o mais viável, pois atravessava uma região mais próspera e que daria retorno mais rápido à economia

¹⁸⁷ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, op. cit., 1913.

¹⁸⁸ Idem, *ibidem*.

do estado. No mesmo relatório, ele descrevia o trecho, que, no seu entender, era o melhor para a execução da estrada de rodagem entre Santo Antônio da Patrulha e Conceição do Arroio e solicitava melhoramentos na estrada que ligava esse município a Taquara.¹⁸⁹

Faria Santos vinha desenvolvendo esse projeto desde o governo de Carlos Barbosa, ao qual já havia apresentado os esboços. Costa Gama já conhecia o projeto do diretor quando foi encarregado dos estudos naquela área. Mas a apresentação de dois projetos pelos engenheiros da mesma secretaria demonstrava novamente as divergências ocorridas dentro do governo. A partir de 1912, com a formação da Diretoria de Viação Fluvial, as interferências de Faria Santos se tornaram mais evidentes.

Em 1911, o Relatório da diretoria de Viação apontara que muito havia melhorado a situação da comunicação entre Conceição do Arroio e Torres, permitindo a navegação por 90 km após algumas melhorias feitas pela diretoria de viação. O problema, ainda, residia no percurso entre Conceição do Arroio e a Capital. Para o diretor Faria Santos, era inaceitável que depois das melhorias feitas nas vias de transporte para o litoral norte, as cargas tivessem que prosseguir por 120 km por estradas terrestres. O diretor retoma seus argumentos de 1907 e 1908 para encaminhar os projetos da ligação Porto Alegre-Torres através do rio Gravataí.¹⁹⁰

Nos estudos de 1914, o diretor de viação fluvial demonstra as dificuldades de navegação desde o porto de Palmares a Porto Alegre, contrariando os argumentos de Costa Gama. As viagens neste trecho só podiam ser feitas em pequenas embarcações, devido aos baixios encontrados no pontal do Anastácio. Em algumas situações climáticas, os barcos de pequeno calado não podiam navegar no pontal em função dos ventos que “levantava um mar demasiado grosso”. Outras vezes, era a própria barra, em Palmares, que dificultava a navegação. Por isso, afirmava o diretor, as viagens, entre Conceição do Arroio e a capital, continuavam sendo feitas pela estrada de Viamão, “uma péssima estrada de 120 km de extensão, de difícil trânsito na estação chuvosa, em que mais de 20 km ficam submersos, e na seca longos areais a cobrem em grande parte.” (Relatório 1915, p. 154) Apontava que grande quantidade de produtos do litoral norte deixavam de chegar à Capital por falta de transporte adequado, principalmente o pescado. Nessa época, também já chamava atenção o transporte de passageiros de Porto Alegre para as praias de banho. Este se juntava aos argumentos para a melhoria das comunicações de Porto Alegre a Tramandaí.¹⁹¹

A partir de 1915, como vimos anteriormente, intensificaram-se os serviços de

¹⁸⁹ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, op. cit., 1908.

¹⁹⁰ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, op. cit., 1911.

¹⁹¹ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, op. cit., 1915.

melhoramentos no rio Gravataí, com vistas a concretização das obras do Canal Porto Alegre-Torres.

Porém, os trabalhos relativos à concretização do canal Porto Alegre a Torres ou Porto Alegre a Laguna pela via Palmares, como previa o projeto de Costa Gama, também tinham prosseguimento.

Para isso, foi autorizada a construção da estrada de ferro desde a lagoa Pinguela em Conceição do Arroio até Palmares. Segundo Silva, “Apesar da pouca extensão da linha de ferro de 60 cm de bitola e potência limitada das locomotivas, ela foi valorizada devido às dificuldades que padeciam as populações [...] atingindo comerciantes e viajantes desde Torres até Palmares.” Em março de 1920, foram iniciadas as obras e, em 1921, já ocorriam as instalações das primeiras estações, bem como outras obras auxiliares, como casa das máquinas, casas de moradia para os trabalhadores e prédios que serviam de oficinas. A inauguração da via férrea ocorreu no dia 15 de novembro de 1921. Nesse ato, esteve presente o Presidente do Estado Borges de Medeiros.¹⁹²

No ano da inauguração da via férrea no litoral norte, os transportes ferroviários já estavam sob a administração do Estado. Nesse período o governo procurava recuperar seu prestígio político que se encontrava bastante abalado com a insurgência de setores insatisfeitos, principalmente, na zona sul do estado. A alternativa de Borges, além de atender às reivindicações dos pecuaristas, foi a busca de apoio em todos os setores sociais, segmentos econômicos e nas diferentes regiões do Rio Grande do Sul. As medidas tomadas em relação ao litoral norte se incluíam nesta política.

A concretização da navegação lacustre entre Conceição do Arroio e Torres, apesar de já existir uma navegação anterior, exigia um montante de trabalhos árduos que requeriam estudos, em função da natureza climática, hidrográfica e geológica da região.

A principal obra seria o aprofundamento dos canais, permitindo a navegação para embarcações de calado superior a 1,20m. Mesmo sendo os canais (chamados sangradouros, ou seja, canais naturais) interligados pelas lagoas no trecho citado, estes deveriam ser nivelados para terem todos a mesma vazão de água e permitir a navegação em todo o percurso na mesma embarcação. Além disso, eram feitos revestimentos de grama, plantio de salsos, construídas cercas de taquara, entre outros serviços.

Os técnicos consideravam, como trabalho principal e mais difícil, o aprofundamento constante dos canais, feitos a pá, exigindo a formação de turmas de trabalho. O governo chegou a abrir concorrência pública para a realização da canalização entre as lagoas Pinguela

¹⁹² SILVA, op. cit., p. 85. Biblioteca Fernandes Bastos.

e Peixoto. Logo depois, o edital da concorrência foi anulado e foram empregados neste serviço, primeiramente, 40 praças da Brigada Militar e depois os presos vindos da casa de detenção de Porto Alegre.¹⁹³ Em 1920, foi aberto um novo edital de concorrência para aquele trabalho, pois os soldados e os civis não o completaram a tempo das necessidades que a navegação exigia. O único concorrente assumiu os trabalhos, mas abandonou-o, pois não conseguiu cumprir a cota estabelecida. A situação se agravava, o que levou o Estado a se responsabilizar pela execução das atividades.¹⁹⁴

Ao mesmo tempo em que eram realizadas essas obras, continuavam os trabalhos no trecho entre Gravataí e Porto Alegre, havendo o inconveniente de transferência de técnicos entre um serviço e outro dificultando o andamento deste. Havia também o desfalque em cargos, desde engenheiro até auxiliares. O chefe de pessoal queixava-se: “estamos desfalcados de pessoal e se não preenchermos os claros o serviços será sacrificadíssimo”. As remunerações eram parcas e isso, segundo o relato, não era apenas prejudicial ao interesse particular de cada um, mas prejudicava, deveras, o interesse público, uma vez que levava à falta de funcionários de graduação superior e prática, sendo os serviços desenvolvidos pelos auxiliares.¹⁹⁵

Apesar de todos os inconvenientes intrínsecos às condições naturais e técnicas de uma obra deste vulto - que envolviam o transporte fluvial, lacustre, rodoviário e a estrada de ferro-, as condições de navegação entre Conceição do Arroio e Torres obtiveram algumas melhorias e foi praticada de forma a satisfazer o comércio local e para a exportação. Esse comércio foi o responsável pelo desenvolvimento econômico da região. Conceição do Arroio já era, em 1920, um centro comercial para a região.¹⁹⁶

2.4.2 Projeto Porto Alegre Porto de mar

¹⁹³ Relatório apresentado ao Presidente do Estado Antonio Augusto Borges de Medeiros pelo secretário Protásio Alves da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas em de 14 set. 1917, p. 252-65. Relatório anual apresentado ao cidadão Dr. J.L. Faria Santos, M.D Diretor de Viação Fluvial do Estado, por Octavio Rodrigues da Silva, encarregado do serviço. Conceição do Arroio, 30 de junho de 1917. (Documentos avulsos). Pasta Canal de Porto Alegre a Torres. D.E.P.R.C - gabinete de planejamento Biblioteca da SPH.

¹⁹⁴ Relatório apresentado ao Presidente do Estado Antonio Augusto Borges de Medeiros pelo secretário Protásio Alves da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas em 06 agosto de 1920. Sobre os trabalhos propriamente com depoimentos de antigos moradores e funcionários ver: SILVA op. cit., p. 81-2. Constantino Gayesky foi o único concorrente à empreitada.

¹⁹⁵ Canal de Porto Alegre a Torres – Estudos. Relatório da Secção “A” apresentado pelo engenheiro Eduardo Augusto de Mattos, Chefe da Secção, Relatório da Secção “B” apresentado pelo engenheiro Godolphim Torres Ramos, chefe da secção e Relatório da secção “C”, apresentado pelo engenheiro Ivo Pinto Ribeiro, chefe da secção de pessoal. Conceição do Arroio, junho de 1920. (Documentos avulsos). Pasta Canal de Porto Alegre a Torres. D.E.P.R.C-gabinete de planejamento Biblioteca da SPH.

¹⁹⁶ SILVA, op. cit., p. 100 a 105.

O início do projeto “Porto Alegre porto de mar” ocorreu em 1904, com a construção de um ancoradouro marítimo na capital para receber os navios provenientes do porto de Rio Grande através da lagoa dos Patos.¹⁹⁷ Porém, a aspiração de construir um porto com capacidade de receber os navios transatlânticos vinha de longa data.

Porto Alegre, a capital administrativa do Estado, recuperava, aos poucos, desde o final da monarquia sua importância no quadro econômico do Rio Grande do Sul. Era, no início da República, vista como o local estratégico para o desenvolvimento geral do estado, pela possibilidade de comunicação com todas as regiões do interior.

A construção de um cais no porto da Capital, que era uma antiga aspiração dos comerciantes e autoridades da cidade e do estado, teve, a partir da crescente participação dos produtos agrícolas coloniais nas exportações do Estado, o respaldo das administrações estaduais, pois, como vimos, a exportação desses produtos ocorria via Porto Alegre.

A primeira proposta de um cais para a cidade foi organizada pelo engenheiro Guilherme Ahrons, quando exercia o cargo de Diretor das Obras Municipais da Capital, durante a administração de Alfredo Augusto de Azevedo, de 1892-95. Foi, pois, uma iniciativa do governo municipal. Como devia servir, ao mesmo tempo de coletor dos esgotos da cidade, cujo projeto aquele profissional organizou na mesma ocasião, o muro deste cais seria construído muito próximo do litoral, em pequena profundidade de água, tornando-o inacessível à navegação de cabotagem e, com mais razão, à transatlântica. Por isso, a obra não solucionava o problema central do porto – acesso à navegação transatlântica – e foi abandonada.

Em 1896, já organizada a Diretoria de Viação, foi elaborado um novo projeto pela Secretaria de Obras Públicas. O governo entendia que a responsabilidade pelas obras portuárias cabia ao Estado e não aos municípios. A partir daí a Secretaria de Obras realizou os levantamentos da planta hidrográfica do porto, desde a Rua Sertório, no bairro Navegantes, até a Rua José Alencar (antiga Caxias), no Menino Deus e as sondagens geológicas nas proximidades do alinhamento do futuro cais, desde a Praça Martins de Lima (antiga da Harmonia) até a estação da Estação Férrea Porto Alegre–Novo Hamburgo.¹⁹⁸ O projeto trazia a intenção de estabelecer ligação entre as vias fluviais, através do porto, e a férrea.

A 5 de outubro de 1899, as obras foram submetidas à aprovação do Presidente do Estado. Essas comportavam um cais entre a rua Pontes de Paris, próximo à referida estação, e

¹⁹⁷ Relatório da Secretaria dos Negócios da Obras Públicas, op. cit., 1904.

¹⁹⁸ Os dados referidos constam no Relatório da Secretaria dos Negócios da Obras Públicas de 25 de agosto de 1914, p. 267-88. Diretoria de Viação Fluvial – *Caes* da capital.

o começo da Duque de Caxias (antiga Igreja), na ponte da Cadeia, também chamada das Pedras; e duas docas, sendo uma em frente ao mercado da praça 15 de novembro e a outra na praça Martins de Lima, ambas destinadas a pequenas embarcações do calado máximo de 1.60m. Salvo o interior dessas docas e o trecho entre as ruas Andradas (antiga da Praia) e Duque de Caxias, com a extensão de 670m, o cais, que teria na parte restante 2327m era destinado à atracação de navios calando no máximo 3m.¹⁹⁹ Essa última etapa da obra contemplava a navegação vinda do interior do estado pelas vias fluviais.

O Governo do Estado resolveu adiar a realização desta obra e empregar os recursos ordinários na dragagem dos baixos da lagoa dos Patos e Guaíba, trabalhos considerados mais urgentes. Esse serviço vinha sendo realizado desde 1897.²⁰⁰ Um novo projeto para a continuidade das obras do porto foi apresentado em 1904. Neste, constava a construção de um ancoradouro com capacidade de atracação aos navios de 6 m de calado, ou seja, capacidade de porto marítimo.²⁰¹

Neste período, os dados estatísticos já demonstravam que a hegemonia econômica do sul enfrentava a concorrência do norte do estado. A capital tornava-se o centro econômico do Rio Grande do Sul. Os planos para a melhoria da navegação fluvial, por consequência, impunham as obras do porto de Porto Alegre.

O projeto desenvolvido pela Diretoria de Viação e assinado pelo engenheiro Candido José de Godoy foi apresentado ao governador do Estado, Borges de Medeiros e ao Secretário das obras públicas, Pereira Parobé, em 10 de março de 1904, pelo diretor da Viação, Faria Santos, que também colaborou em sua elaboração. Além da planta do porto e do canal, foram estimadas as despesas das obras, projetando os custos para diferentes prazos de conclusão. A obra poderia ser concluída em 20, 13 ou em 10 anos, dependendo da disponibilidade do orçamento.²⁰²

Como o projeto não foi executado, permanecendo arquivado por quatro anos, foi novamente apresentado à Presidência do Estado em 1908, ou seja, a Carlos Barbosa. A mudança de governo e a nova administração trouxeram um novo ânimo ao projeto Porto Alegre porto de mar. Imediatamente, “Foi retomada a organização do projeto de cais na capital”.²⁰³ No exercício do cargo de Secretário de Obras, Godoy, autor do mesmo, alterou-o, desenvolvendo-o ainda mais. As modificações no projeto pretendiam dar acesso ao porto a

¹⁹⁹ Idem.

²⁰⁰ Ibidem.

²⁰¹ Relatório da Secretaria dos Negócios da Obras Públicas, op. cit., 1904.

²⁰² Relatório da Secretaria dos Negócios da Obras Públicas, 1905. Porto Alegre porto de mar. p, 158-9. Tabela anexos n. 4.

²⁰³ Relatório da Secretaria dos Negócios da Obras Públicas, op. cit., 1909, p. 209.

todo tipo de embarcações, tornando o porto o centro das principais vias navegáveis do Rio Grande do Sul e integrando o projeto *Porto Alegre porto de mar* aos demais projetos de hidrovias em andamento no estado.

As alterações no projeto do porto da capital, elaboradas em 1908, estenderam os serviços de aterro e implantavam outras melhorias. Também, além de ampliar a área destinada ao porto, melhoravam sua estética.²⁰⁴

O porto continuou apresentando um aumento nas quantidades exportadas. Entre 1901 e 1908, tanto o crescimento bruto das exportações por Porto Alegre, quanto em comparação com os outros portos do estado, animavam as ampliações da obra. Ao longo deste período, na média anual, Porto Alegre apresentou uma receita de 5.263 contos e Rio Grande 10.325. No final do período, 1908, as exportações de Porto Alegre atingiram 25.417 contos, Pelotas 19.878 e Rio Grande 16.644. Singer afirma que “Nesta altura Porto Alegre já é o porto mais importante do Estado”.²⁰⁵

Mas, mesmo com esses dados, o custo previsto para a obra extrapolou as possibilidades do Estado. E, mais uma vez, o projeto sofreu adaptações para ajustar-se ao orçamento. O autor do projeto propôs a construção das obras do porto somente entre a praça Martins de Lima e a futura estação da via férrea, a que a *Compagnie Auxiliaire de Chemins de Fer na Brésil* estava obrigada a fazer em virtude de contrato que celebrara com o Governo Federal.

A 5 de junho de 1909 foi apresentada a revisão orçamentária do trecho de cais. A importância foi de 477:900\$800 réis. Mas, em 1910, foi introduzida outra modificação no projeto do porto: a largura da rua do cais foi elevada de 60 a 80 metros; o alinhamento do muro avançou mais 60 m sobre o que tinha sido projetado em 1899; e, finalmente, o ângulo que este alinhamento formava junto à doca do mercado foi suprimido, ficando o muro do cais em linha reta desde a Praça Martins de Lima até o seu entroncamento no precitado cais da *Auxiliaire*. Esse avanço aumentou a superfície do solo ganha e tornou a obra mais estética, porém à custa de notável acréscimo de despesa no aterro, tanto para os particulares que realizavam esse serviço, como para o Governo do Estado e Intendência Municipal da Capital que administravam a obra.

Nos primeiros relatórios da Diretoria de Viação ao Secretário de obras José Costa de Godoy, o diretor Faria Santos reafirmava a importância das melhorias no porto e também suas convicções contrárias à participação da iniciativa privada nos setores considerados de

²⁰⁴ Idem, p. 210.

²⁰⁵ SINGER, 1977, p. 164.

interesse público. Porém “A execução do projeto do cais da Praça Senador Florêncio foi contratada, em concorrência pública, com o engenheiro Rodolpho Ahrons, a 31 de julho de 1911”²⁰⁶ O engenheiro Ahrons havia sido o primeiro projetista para as obras do porto e, diante da necessidade de realização dessa etapa, o governo terceirizou a empreitada a alguém com experiência no setor, uma vez que o Estado não conseguia concluí-la. Também foi acertada, no mesmo contrato de 31 de julho de 1911, a construção de 140 m de cais.

A extensão total projetada para o cais era de 3200 metros, com 14 armazéns, além da instalação de guindastes. Para a rua do cais, estava previsto um espaço de 60 metros e, para o porto, 25 metros. “No trecho fronteiro à praça (Senador Florêncio, local do cais) seriam dispostas as escadarias para o movimento de passageiros. Sobre o terreno a formar, ou seja, a parte que seria aterrada foram reservados os espaços necessários para os edifícios de correios e telégrafos e da alfândega, que o Governo da União vai construir já, e os da Delegacia Fiscal e da Mesa de Renda do Estado”.²⁰⁷ Logo, o projeto era bastante ambicioso e realmente demonstrava a intenção do Estado em transformar o porto da capital em um local de grande capacidade de movimentação e agilidade, inclusive para outros setores do Estado, como os correios e a alfândega, cujos serviços, na época, eram interdependentes com os serviços de transportes.

Nessa época, o porto era dotado de ancoradouro com mais de 3 km de extensão e de 0,5 km de largura, suficiente, segundo o secretário de obras, para receber navios de 20 pés de calado, sendo, pois, considerado, um porto interior com características de porto marítimo. Com o propósito de incentivar as empresas a participarem da concorrência, o secretário Godoy publicou e mandou distribuir uma mensagem em que evidenciou os mesmos argumentos apresentados em 1904. Apresentava as vantagens de equiparar o porto, tendo em vista que o sistema de navegação não permitia uma exportação direta entre o interior e o Porto de Rio Grande. Aos antigos argumentos, a mensagem acrescentou os dados da movimentação das embarcações fluviais junto ao porto, que abastecia de produtos as docas comerciais, assegurando mercadorias para exportação.

Para a realização dessa etapa do projeto, que visava à construção das obras do porto, entre a rua General Bento Martins (antiga do Arroio) e o cais da Auxiliares, e diante de sua complexidade, a 9 de Maio de 1912 a Diretoria Central mandou publicar edital na Capital do Brasil – Rio de Janeiro -, e nas cidades portuárias do Rio da Prata – Buenos Aires e Montevideu - e, inclusive na Europa, especialmente em Paris.

A etapa contratada com o engenheiro Ahrons, em 1911, foi concluída em 24 de julho

²⁰⁶ Relatório da Secretaria dos Negócios da Obras Públicas, op. cit. 1913, p. 11.

²⁰⁷ Idem, p. 12.

de 1913, sendo que o aterro não estava incluído nesta empreitada. Quando da instalação do novo cais, Borges de Medeiros já havia retornado à Presidência do Estado e Pereira Parobé voltara à Secretaria de Obras Públicas. As obras para a concretização do porto, planejadas em 1911, tiveram continuidade, seguindo novas etapas.

Uma nova concorrência foi publicada através de edital, em 1912. Após prorrogação concedida pelo Governo do Estado, foi encerrada a 20 de janeiro de 1913. Apresentaram-se seis proponentes às obras do porto. O Governo do Estado resolveu, porém, anular a concorrência, conforme o Dec. 1972 de 8 de Maio de 1913. Depois de haver feito alterações no orçamento, a Diretoria de Viação Fluvial publicou o edital no Rio de Janeiro e em Montevidéu, datado de 18 de julho do mesmo ano, abrindo nova concorrência.²⁰⁸

A 20 de outubro de 1913 perante a Comissão dos Diretores técnicos, composta dos engenheiros Carlos Torres Gonçalves, Alfredo de Araújo Borges, Affonso Hebert e o diretor de Viação Fluvial foram abertas as duas propostas apresentadas, sendo a primeira da Société Française de Entreprises de Dragages et de Travaux Publics, com sede em Paris, representada pelo engenheiro Leopoldo Hielmann, com procuração especial do administrador – delegado da Société Luiz Felix Dessoliers; e a segunda do engenheiro Rodolpho Ahrons em sociedade com Gruen & Bielfinger, com sede em Meinhein, Alemanha, representada pelo primeiro como seu procurador. A 20 do mesmo mês o Presidente do Estado mandou aceitar a proposta da Société Française.²⁰⁹

Os dados acima extraídos do Relatório da Diretoria de Viação Fluvial demonstram a participação dos técnicos da secretaria de obras – Comissão dos Diretores – nas questões que envolviam a indicação de empresas privadas em obras públicas. O Estado, através da Comissão, avaliava os projetos e emitia seu parecer, assim, posteriormente, teria condições de fiscalizar as obras. Também vemos neste relato que as duas empresas participantes da concorrência eram estrangeiras – alemã e francesa –, comprovando a falta de equiparação em empresas brasileiras para este fim.

A presidência do Estado alegava melhores condições para o desenvolvimento da indústria e comércio de Porto Alegre e já previa a transmissão de encargos para a iniciativa privada através dos impostos. Isso também se fazia necessário, pois os produtos que eram exportados por Porto Alegre se incluíam entre os isentos de taxa de exportação pela política

²⁰⁸ SANTOS, Faria. Viagem aos portos de Buenos Ayres, Montevidéu e Rio de Janeiro (entre dezembro de 1915 e janeiro de 1916). Anexo ao Relatório da Secretaria dos Negócios da Obras Públicas, 1916.

²⁰⁹ Relatório da Secretaria das Obras Públicas de 1913. Em anexo encontra-se o Relatório da Diretoria de Viação Fluvial.

de extinção gradativa dos impostos de exportação.²¹⁰ No ano de 1912, por exemplo, um ano antes da revisão tributária instituída pelo governo, a farinha de mandioca estava isenta de qualquer tributo.²¹¹ Esse produto estava permanentemente na pauta de exportação. Era oriundo da agricultura colonial e exportado por Porto Alegre.

Quanto às obras propriamente, estas se iniciaram com a construção do cais na Praça Senador Florêncio, seguida de outras benfeitorias e projetos. Passados mais de 15 anos desde o primeiro projeto, para a construção do cais no porto, elaborado em 1899, finalmente em 24 de julho de 1913 estava concluído o trecho do cais na Praça Senador Florêncio, sendo entregue oficialmente em 7 de outubro daquele ano.²¹²

Porém, havia outro problema a atacar. Tratava-se dos canais interiores – no Guaíba e na Lagoa dos Patos - que estabeleciam a ligação do porto da capital com o de Rio Grande, ligação esta que era a própria razão do projeto Porto Alegre porto de mar.

Mesmo após as melhorias sobre as quais a mensagem do Secretário de Obras, em 1912, indicava a capacidade para receber navios de até 20 pés de calado, o porto recebia vapores da navegação costeira com calado de 10 pés em função das dificuldades de navegação na Lagoa dos Patos e no Guaíba.²¹³ Ligado ao projeto de porto da Capital, impunha-se o aprofundamento dos canais de navegação.

Desde 1898, os serviços para a dragagem do Guaíba foram separados dos efetuados nas lagoas dos Patos e Mirim, passando a dirigi-lo o engenheiro Candido Jose de Godoy. Sob sua supervisão, foi concluída a abertura do canal do Cristal, no Guaíba, podendo assim, ser franqueado à navegação. Em 1902, Godoy acumulou a direção da dragagem do sul e a do Guaíba, pois o então diretor da secção do sul, fora eleito para Intendente de Pelotas. Os serviços de desobstrução dos canais interiores foram contínuos em sucessivas etapas. Em 1904, prosseguiram os serviços nos canais da Lagoa dos Patos. Em 1905, nos canais do Guaíba e, assim, sucederam-se até 1913.²¹⁴

Se o projeto Porto Alegre porto de mar pressupunha a abertura dos canais lacustres, todos os trabalhos dependiam da abertura da barra de Rio Grande. No mês de abril de 1912, a diretoria de viação vistoriou as instalações da empresa encarregada dos serviços da barra e do

²¹⁰ Desde 1902 estava implantada a Reforma Tributária. Substituição do Imposto de Exportação e do Imposto de Transmissão de Propriedade pelo Imposto Territorial. Isto ocorreria de forma progressiva. CARVALHO, op. cit., 1998.

²¹¹ CARVALHO, op. cit., 1998.

²¹² Diretoria de Viação Fluvial. Serviço de embarcações e depósitos de cais da capital. Porto Alegre, 30 de junho de 1914. Enviado por A.A. Borges, chefe da secção. Anexo ao Relatório da Secretaria das Obras Publicas de 25 de agosto de 1914.

²¹³ Idem, p. 282-3.

²¹⁴ Ibidem, p. 283-4.

porto de Rio Grande. A fiscalização julgou favorável a contratação da mesma empresa para solucionar o problema com um serviço que não havia sido cogitado até então; a construção dos molhes. O relatório da fiscalização apontou a necessidade de iniciar imediatamente tais obras que tornariam a navegação oceânica acessível a Porto Alegre, pois o trabalho era longo e os barcos que transpassavam a barra não podiam prosseguir viagem à capital, dada as condições em que se encontrava a entrada dos canais da lagoa.²¹⁵

Todas essas obras - desobstrução dos canais interiores, construção dos portos de Rio Grande, de Porto Alegre e de Pelotas e da barra de Rio Grande - o governo articulava a um objetivo comum, ou seja, interligar a navegação no Rio Grande do Sul. Porém, algumas dessas obras já se encontravam em andamento sob a responsabilidade de empresas privadas. Os contratos estavam amarrados em cláusulas que, quando se alteravam, tornavam difícil honrar a sua continuidade. Isso tornava complexa tanto a viabilidade quanto a execução de tais obras, seja pelo Estado, seja pelas empresas.

A *Compagnie Française du Port de Rio Grande*, concessionária para a execução do novo porto e da barra de Rio Grande, protestou frente à concorrência pública de 1913 para a construção do porto de Porto Alegre, na qual a *Société Française* acabou contratada. A empresa reclamava, junto ao Ministério da Viação, ser a legítima detentora dos privilégios de concessão também sobre a referida obra, bem como a de Pelotas. O fato criou um conflito entre os governos estadual e federal. A questão de jurisprudência requereu formulações tanto teóricas como institucionais. O parecer do Ministério foi favorável à concessionária, por entender que a responsabilidade de concessões era de atribuição federal. Além disso, havia o temor de que se não fossem garantidos os contratos e os interesses das empresas, ocorresse a retração dos capitais estrangeiros no país.²¹⁶

Borges de Medeiros alegava os altos custos previstos para a construção do porto de Rio Grande e questionava a contratação de dois serviços diferentes, o do porto e da barra, em um único contrato. A continuar a situação, dizia o presidente, o comércio sulino se tornaria oneroso e se manteriam os elevados impostos. Por sua vez, a concessionária solicitava uma revisão contratual. A pressão do governo do Estado sobre o Federal garantiu uma nova concorrência para a desobstrução dos canais interiores e do porto de Porto Alegre.²¹⁷

Tratava-se do edital para a concorrência de 1912 e 1913. Após algumas alterações nas cláusulas do edital, o mesmo foi novamente publicado e, a 18 de abril de 1914 foi lavrado o

²¹⁵ Relatório do serviço de fiscalização. Engenheiro Alfredo de Araújo Borges. Apresentado ao Secretário da Secretaria de Obras Públicas em 10 de julho de 1912. Anexo ao Relatório da Secretaria das Obras Públicas, 1912.

²¹⁶ AXT, op. cit., 2001, p. 244.

²¹⁷ Idem, p. 245.

contrato entre a empresa que obteve o aceite, a *Société Française d'Enterprises de Dragages et de Travaux Publics* e o Governo do Estado.

A *Société Française* deveria iniciar os serviços a 1º de janeiro de 1915, mas requereu prorrogação por mais 6 meses em função da conflagração do conflito na Europa. Persistindo o motivo do adiamento, requereu, em junho, a segunda prorrogação novamente por mais seis meses. Após essa solicitação, o Vice-Presidente do Estado ainda concedeu mais uma prorrogação, mas, nesse ato, havia a proposta de alteração de cláusulas do contrato que envolvia a obra de prolongamento do cais Senador Florêncio no porto de Porto Alegre. O Estado previa as dificuldades que a empresa teria para cumprir o contrato no prazo e que continuaria adiando as obras no porto. A empresa, através de seu representante no Brasil, não aceitou as alterações que lhe tiravam parte dos serviços, mas, a 23 de fevereiro de 1916, o Governo do Estado resolveu dar continuidade às obras do cais e, a 6 de maio, abriu nova concorrência pública para a execução.²¹⁸

Em meio a essas importantes questões que envolviam a construção do cais do porto da capital, ocorreu uma alteração nos quadros da Secretaria de obras. Assumiu interinamente o cargo de secretário Protásio Alves, em substituição ao engenheiro Parobé.²¹⁹

Enquanto isso, a *Compagnie Française du Port de Rio Grande* requeria, junto ao Governo Federal, uma indenização a ser paga pelo governo do Estado que, por sua vez tentava comprometer a *Société Française* com a dita indenização.²²⁰ Enfim, após quatro anos de querelas jurídicas, o governo federal autorizou a transferência ao Estado dos contratos mantidos pela *Compagnie Française du Port de Rio Grande*.²²¹

Mesmo em meio a tantas indisposições contratuais, as obras dos projetos hidroviários para o estado do Rio Grande do Sul se mantinham. Assim como ocorreu no caso do projeto do canal de ligação de Porto Alegre a Torres, o de Porto Alegre porto de mar também teve continuidade.

A política de incentivo à exportação, por sua vez, incentivava a movimentação portuária e estimulava o andamento das obras do porto da capital.²²² Os números referentes à exportação reforçavam a importância da navegação fluvial para o empreendimento. Para o período de 1901 a 1913, destacavam-se a banha com crescimento de 6%, o fumo com 1%, a

²¹⁸Relatório apresentado ao Sr. General Salvador Ayres Pinheiro Machado, vice-presidente, em exercício, do Rio Grande do Sul, pelo secretário da Secretaria de Estado das Obras Públicas Dr. Protásio Alves em 9 de setembro de 1916.

²¹⁹ Porto Alegre, 31 de julho de 1916: nota sobre o falecimento do engenheiro Parobé. Anexo ao Relatório Anual de 9 de setembro de 1916, apresentado ao Secretário de obras Dr. Protásio Antônio Alves pela diretoria de viação fluvial.

²²⁰ Idem, 1916.

²²¹ Sobre as cláusulas, atos e conseqüências da encampação da CIA pelo Estado ver AXT, op. cit., 2001.

²²² Dados originais para elaboração do texto de CARVALHO, op. cit., 1998.

farinha de mandioca, mesmo diminuindo sua participação, continuou em números absolutos a ser um dos principais produtos de exportação e o feijão permaneceu na pauta em todo o período. Esses produtos representavam em conjunto, em 1913, 43% da pauta de exportação do Rio Grande do Sul. Os tradicionais produtos da exportação pelo porto de Rio Grande tiveram, no mesmo período, um decréscimo; o charque caiu 12 pontos percentuais, de 35% para 23%, os couros diversos de 14% para 11% e o sebo de 5% para 2%.²²³

A receita total dos municípios que possuíam portos também colabora para demonstrar o papel desempenhado pelas exportações na economia local e, por consequência na economia do estado. Em 1912, quando as exportações por Porto Alegre já superavam as de Rio Grande tanto na quantidade como nos valores, a arrecadação da capital foi de 2.694 contos, a de Rio Grande foi de 1.386 contos. Rio Grande era superada também por Pelotas, cidade com porto lacustre que apresentava uma arrecadação de 1.902 contos.²²⁴

O período da conflagração mundial – 1914-1919 – que iniciou uma face de relativa retração nas exportações, coincidiu com a revisão Tributária executada pelo governo do Estado. O conteúdo dessa revisão, embora criasse a taxa de uso do cais de Porto Alegre que afetou diretamente a navegação fluvial,²²⁵ trouxe medidas que novamente beneficiaram a exportação. O feijão recebeu isenção de exportação no mesmo ano e, em 1916, o charque foi beneficiado. O primeiro era exportado pelo porto de Porto Alegre e o segundo pelo de Rio Grande. Ocorreu, ainda, uma diminuição de 3% para 2% a taxa cobrada sobre as vendas de produtos que representavam quantidades menores na pauta de exportação; batatas, cevada e amendoim da agricultura colonial e de carnes enlatadas da indústria alimentar de origem animal.²²⁶ Embora as quantidades dos produtos da agricultura fossem inferiores aos da pecuária, a diversificação da agricultura garantia a movimentação do porto de Porto Alegre.

Tendo em vista a continuidade da construção do porto de Porto Alegre, o diretor de Viação Fluvial empreendeu uma viagem, a serviço do governo, aos portos de Montevideu, Rio de Janeiro e de Buenos Aires no final de 1915, concluindo-a em fevereiro de 1916. Esses portos eram tidos, à época, como mais modernos e eficientes do que o de Rio Grande e representavam uma concorrência direta com o porto sulino. Em seu relatório de viagem enviado ao secretário de obras, afirma que foi alcançado o principal objetivo de reconhecer o funcionamento e a administração desses portos e que seus argumentos para manter o porto de

²²³ Dados originais: FONSECA, op. cit., 1983, CARVALHO, op. cit., 1998 e SINGER, op. cit., 1977.

²²⁴ Idem.

²²⁵ Este aspecto será tratado no capítulo III, juntamente com a análise dos reflexos sobre as empresas de navegação fluvial.

²²⁶ CARVALHO, op. cit., 1998.

Porto Alegre sob gerencia do estado, ficaram reforçados.

O Diretor referiu-se, também, ao ambiente natural que os lugares visitados ofereciam para a construção dos portos e entendia que a situação de Porto Alegre era tão favorável nesse aspecto quanto a deles. Na comparação com Montevideú e Buenos Aires, o diretor acreditava que Porto Alegre apresentava melhores condições para o estabelecimento de um porto, pois o porto da capital argentina exigia constantes dragagens dos ancoradouros em função do regime dos rios sedimentares e Montevideú sofria a ação dos ventos que dificultava o movimento de passageiros e mercadorias, principalmente dos transatlânticos. Para o diretor “As circunstâncias locais de Porto Alegre são favoráveis á execução das obras de porto projetadas, não havendo nenhuma dificuldade séria a vencer.”

Para ele, as dificuldades não se relacionavam às divergências de opiniões do ponto de vista técnico, mas à falta de uma doutrina comum que possibilitasse a uniformidade das opiniões aplicadas à forma de empreender as obras públicas no Brasil. O diretor referia-se à forma como os portos no Brasil eram administrados, ou seja, por concessão a empresas particulares. Faria Santos via, assim, no relato das suas visitas, uma nova oportunidade de criticar esse método adotado pelo Governo Federal.

Para sustentar sua posição, o relator cita o *Plano para melhoramento dos portos da República* de 4 de Novembro de 1907, elaborado pelo engenheiro Francisco de Paulo Bicalho, quando exercia o cargo de Diretor-técnico das obras do porto do Rio de Janeiro, apresentado ao Governo Federal. Faria Santos justificava que Bicalho “demonstrou haver vantagens inegáveis para o comércio em ser o serviço dos portos feito pelo Poder Público”.²²⁷

Todos esses argumentos convergem para a sustentação da posição da Diretoria de Viação de que o porto de Porto Alegre não se convertesse em uma concessão, em forma de privilégios a particulares. Assim, o diretor tentava demonstrar as vantagens da administração pública através dos portos platinos que eram administrados pelo setor público. No caso de Buenos Ayres por uma repartição denominada de “Dirección General del Puerto de Buenos Aires”, ligada diretamente ao Ministério da Fazenda. Em Montevideú, o governo havia nacionalizado o porto e criado, em 1909, um Conselho Administrativo, formado por representantes do Estado, comércio, marinha e saúde pública, uma espécie de consórcio. Concluindo o relato de sua viagem, o diretor expõe seu pragmatismo em relação à

²²⁷ O capítulo V do texto de Bicalho, no qual o diretor retirou seus argumentos diz: “O Governo deve explorar diretamente todos os serviços públicos que não convenham ser administrados senão mediante monopólio, deixando à iniciativa particular os que sua por natureza estão sujeitos à franca concorrência, como a agricultura, a indústria fabril, o comércio, etc”. Ministério dos Transportes. Plano Bicalho. 1973. (Documentos avulsos). Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C.

adjudicação dos serviços públicos a particulares com as seguintes palavras: “Quanto à (administração) do (porto de) Rio Grande, acha-se infelizmente afastada da solução mais conveniente ao progresso pátrio. Melhor seria que esse porto não existisse com os enormes privilégios com o que, em momento de infeliz inspiração, o dotou o governo federal”²²⁸

Entretantes, o porto da Capital foi inaugurado em 1º de agosto de 1921. Na sua administração estava Hercílio Ignácio Domingues, que também era defensor da participação direta e única do Estado nos serviços públicos. Via as encampações do porto e da barra de Rio Grande e a da via férrea e a construção e administração do porto de Porto Alegre como exemplos do Rio Grande do Sul ao Brasil, no verdadeiro sentido da socialização dos serviços públicos.²²⁹ Portanto, pelas instâncias administrativas, ao que se referia ao porto da capital, estava afastada a possibilidade de participação da iniciativa privada em sua exploração.

A vinculação do porto à navegação transatlântica ainda estava distante de se concretizar. Mas o movimento crescia após as primeiras melhorias nos canais e obras portuárias. Contava, nessa época, com cais para navios de longo curso e de cabotagem, cais específico para a navegação fluvial e 15 armazéns com serviço também do Estado de guindastes, dragas e rebocadores. Estava concluída uma importante realização para firmar e expandir a função comercial da cidade e, diferentemente da sua formação original, com espaços - trapiches, docas e pequenos depósitos - tomados por particulares – armadores, comerciantes e industriais - se constituiu em empreendimento público.

O porto da capital, em 1923, requereu novos estudos. As obras portuárias e o aprofundamento dos canais do Guaíba causaram contratemplos às pequenas embarcações que vinham dos rios interiores e que não se adaptavam à nova estrutura portuária. O administrador do porto, Hercílio Domingues, solicitou ao Secretário da Fazenda a modificação do plano do porto que estava em execução. Ele sugeria a construção de docas para a atracação de numerosas embarcações que navegavam nos rios interiores onde encontrariam melhores condições para atracarem e para comercializar do que no cais de 4 metros. Aliás, a necessidade desta parte da obra estava prevista desde o início do projeto. Neste sentido, foram apresentadas quatro plantas elaboradas por dois engenheiros da Secretaria de Obras e que divergiam quanto ao local e às dimensões para as docas. Estas

²²⁸ Relatório sobre os portos do Rio de Janeiro, Buenos Ayres, Montevidéo e Rio Grande, apresentado ao Cidadão Dr. Protásio Antônio Alves, Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, em 15 de março de 1916, por J.L. Faria Santos, Diretor de Viação Fluvial. Anexo I do Relatório da Secretaria das Obras Públicas de 1916, p. 528 a 572.

²²⁹ DOMINGOS, Hercílio Ignácio. **Contribuição ao estudo do regime de portos e o exemplo do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: A Federação, 1927. Exemplar na Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C.

divergências em realidade não eram causadas por vaidade dos engenheiros, mas traduzia uma questão até então desconsiderada, mas relevante para a navegação interior; o regime de águas do Guaíba. Pela primeira vez, foi cogitada a possibilidade de estudá-lo como um “rio”.²³⁰

As obras para transformar o porto da Capital em um porto de mar sem estes conhecimentos prévios trouxeram os contratempos à navegação interior, uma vez que as embarcações eram projetadas para navegarem com baixo calado e atracarem em portos de pouca profundidade. As mesmas eram conduzidas pelos práticos e comandantes pela experiência e necessitaram se adaptar aos canais executados. Desse modo, as tentativas dos engenheiros era buscar a conciliação para os diferentes tipos de embarcações a que se destinava o porto. Como já verificamos, o projeto Porto Alegre porto de mar pretendia centralizar as operações de comércio na capital considerando que as embarcações que vinham dos rios interiores não poderiam navegar na lagoa dos Patos e vice-versa. Assim, a Secretaria de Obras deveria contemplar nos projetos das obras a viabilidade de atracação para todos os tipos de embarcações, pois, do ponto de vista comercial, nenhuma poderia ser menosprezada.

Mesmo com a inauguração do novo porto em Porto Alegre, as instalações para as embarcações que chegavam pelas vias fluviais, concluídas no mesmo ano da inauguração, 1921, disputavam espaço com os depósitos e trapiches particulares, como veremos adiante.

Após a análise do período, verificamos que os estudos e melhoramentos dos rios, efetuados pela administração pública estadual, encerravam uma perspectiva mais ampla além de sua aplicação específica para a atividade de navegação fluvial. O melhoramento das vias fluviais se inseria em um programa político que visava recuperar a economia do centro-norte do estado.

A administração do governo republicano, através da Diretoria de Viação, desenvolveu projetos para o setor de transportes, que incluíam os projetos hidroviários, e sob esses aspectos ocorreram os serviços de melhoria das vias fluviais.

A navegação fluvial se inseriu de forma quase espontânea no sistema viário do Estado, mas as condições políticas e econômicas da Primeira República até 1920 favoreceram seu desenvolvimento, porém as medidas do governo não corresponderam a suas necessidades. Vamos analisar como se posicionaram as empresas de navegação nesse contexto.

²³⁰ Ofício nº 80, de 23 de junho de 1923 do Administrador do Porto de Porto Alegre ao Secretario da Fazenda e Ofício nº 2035, de 15 de julho de 1923 do Diretor de Viação Fluvial Faria Santos. Anexos ao Relatório da Secretaria de Estado das Obras Públicas enviada ao Presidente do Estado, Borges de Medeiros, por Ildefonso Soares Pinto, secretario das Obras Públicas, em 15 de agosto de 1923, p. 157.

3 A NAVEGAÇÃO FLUVIAL E A ATUAÇÃO DA INICIATIVA PRIVADA: ORGANIZAÇÃO DAS EMPRESAS E AS VIAGENS PARA O TRANSPORTE DE CARGAS E PASSAGEIROS (1889-1920)

No período compreendido entre 1889 a 1920, a navegação fluvial permaneceu como uma importante atividade no contexto econômico do Rio Grande do Sul. Quanto às obras e serviços, que eram necessários nas vias fluviais, estas não se desenvolveram satisfatoriamente para melhorar as condições de navegabilidade dos rios. O governo desenvolveu projetos hidroviários que seguiram em andamento, mas estes objetivavam outras prioridades como a ligação entre a capital e os portos marítimos. Porém, as políticas econômicas adotadas pelos governantes incentivavam a economia da região centro-norte e este quadro era favorável ao desenvolvimento desse meio de transporte.

Para a efetivação do transporte fluvial, foi fundamental a organização do setor. Essa organização partiu da necessidade de escoar a produção e contou, desde sua origem, com os serviços prestados pela iniciativa privada, estruturado em pequenas empresas familiares.

Com a instalação do governo republicano, ocorreram mudanças na legislação. Da mesma forma, a economia também apresentou modificações às quais as empresas tiveram que se adaptar.

Nosso objetivo, dentro desse quadro, é identificar a atuação do setor privado nesse contexto no que se refere ao desenvolvimento da navegação fluvial. Para isso analisaremos a organização das empresas. Também é pertinente verificar como essas empresas realizavam as viagens fluviais, para identificar as condições das vias nesse período, após os serviços instituídos pelo setor público, destacadamente o governo do Estado, que já verificamos e analisamos no capítulo II.

Este capítulo será dividido em três partes. Na primeira traremos a organização das empresas de navegação. Será necessário retroceder o período proposto e buscar a origem das primeiras empresas até colocá-las, juntamente com outras, no período das primeiras décadas da Primeira República. Na segunda parte, identificaremos a participação das empresas de navegação na economia do estado, do ponto de vista da atuação destas nesse contexto, já que anteriormente, verificamos pelo desenvolvimento econômico da região centro-norte. Na terceira parte, retomamos a questão das condições das vias fluviais para a navegabilidade, uma vez que o governo havia atuado neste setor através da Diretoria de Viação Fluvial. Essa análise se justifica, pois sob estas condições é que verificaremos como eram realizadas as viagens.

Como já demonstramos no capítulo I, a atividade da navegação fluvial no Rio Grande do Sul se intensificou a partir de 1850. Logo surgiram empresas especializadas no transporte de navegação, ligadas ou não ao comércio. Contudo, elas apresentavam grandes diferenças em sua estrutura, tanto na forma de atendimento, como número de embarcações e investimentos.

Seguindo o desenvolvimento das empresas nesse setor, verificamos que a sua organização de forma empresarial, ocorreu ainda no século XIX e que, inicialmente, as empresas tiveram uma constituição familiar. Normalmente, pelo menos nas décadas de 1850 e 60 estavam ligadas diretamente à produção e ao comércio e iniciaram suas atividades nas áreas da produção, ou seja, nas localidades do interior servidas por vias fluviais.

3.1 FORMAÇÃO E EVOLUÇÃO DAS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO

Em uma área do rio dos Sinos, denominada Mundo Novo, atual município de Taquara, localizada na confluência do rio dos Sinos e (seu afluente) Santa Maria, a navegação fluvial contribuiu para o desenvolvimento inicial. Ela influenciou econômica e socialmente a população do lugar.

Nesse lugar, a navegação teve início com a chegada dos primeiros imigrantes alemães ou descendentes destes, vindos de São Leopoldo, em 1846. Teve como ponto referencial o lugar chamado de “Passo do Mundo Novo”, (anexo A, fig. 4), justamente na confluência dos rios. Ali ficavam também as extremidades das estradas que serviam de caminhos para os tropeiros. À margem direita havia o caminho que seguia para a localidade de Entrepelados (Taquara e Santo Antônio) e dali para Lomba Grande (Novo Hamburgo). Na margem esquerda, ficava o caminho que ia para Taquara, em direção aos Campos de Cima da Serra (atual São Francisco de Paula e arredores). Com a chegada dos imigrantes, a travessia no “passo” passou a ser feita por uma barca tocada a varas.

A partir de 1870, já revelava seu potencial para o comércio e contava com várias casas comerciais como a “Casa de Secos e Molhados de Guilherme Lahm”, o “Curtume de Felipe Ebling”, o beneficiamento de couro e artesanato de “Ebling e Hoffmann”, e ainda uma fábrica de arreios e a ferraria de “Eduardo Korndörffer”.²³¹ Esses estabelecimentos necessitavam de contatos com outras localidades e cidades para abastecerem-se e escoarem a produção agrícola. O contato ocorria pela via fluvial.

As terras junto ao “Passo do Mundo Novo”, já antes da colonização da área,

²³¹ ROCHE, op. cit., 1969.

pertenciam à família de Pedro José Rangel.²³² Com a chegada dos colonos e o povoamento do lugar, o proprietário beneficiou-se das circunstâncias. Com os vapores Rio Branco e Tapir fazia o transporte dos produtos adquiridos nas colônias e vendidos em São Leopoldo. Rangel recebeu, ainda, a concessão para explorar a travessia do passo por meio de barca a partir de 1870, quando o movimento no local tornou-se mais significativo. Após a morte de Pedro José Rangel, a propriedade e os bens foram herdados pelo filho, José Rangel, compreendendo ainda um depósito e armazém junto à moradia, bem como a concessão²³³ da travessia do passo.

Entre o final do século XIX e o início do século XX, o “passo” manteve-se como o “centro” de comércio da região. O movimento era grande em função do porto que recebia as embarcações vindas das colônias e os vapores procedentes de São Leopoldo e até de Porto Alegre, e da barca que “atravessava” passageiros, carretas e carroças (Anexo A, fig. 4-A).

No passo ficava a casa de moradia da família e um depósito para os produtos que vinham das colônias, principalmente o feijão, o milho e a farinha de mandioca. A família possuía ainda um moinho para processar a mandioca e assim conseguia um preço melhor para um produto mais elaborado. Tendo depósito e barcos, era possível estipular o preço na compra e aguardar o melhor momento para a venda. As mercadorias passaram ao longo do tempo, a ser comercializadas diretamente em Porto Alegre, através de um irmão de José Rangel que agenciava os negócios com os atacadistas da capital.

De forma diferente daquela que ocorreu no Mundo Novo, iniciou suas atividades da navegação no rio Caí, o descendente de imigrantes alemães Jacó Schilling.²³⁴ Filho de agricultores, natural de São João de Montenegro, trabalhou em Porto Alegre em uma oficina de barcos e navios. Influenciado pela profissão e com dinheiro do trabalho construiu seu próprio barco a vapor, o “Salvador”. Logo compraria outro barco, o Horizonte, fazendo viagens entre Porto Alegre e o porto de Caí. Transportava frutas, mantimentos e passageiros.

Os negócios de Jacó Schilling tiveram seu ápice no final do século XIX, quando possuía três barcos à vapor e, em sociedade, um armazém com depósito na margem esquerda do rio Caí, local onde se situava a sede da vila de São Sebastião do Caí. Havia ainda no local um porto, desde 1872, denominado Porto dos Guimarães. Deste lugar se originou a cidade de São Sebastião do Caí. A vila compreendia as freguesias de São José do Hortêncio e de Sant’ana do Rio dos Sinos, que passaram a integrar São Sebastião do Caí, após se desligarem

²³² AGUIAR, Lacy Maria; CASADO, Irene. **Taquara de Tristão Monteiro**. Porto Alegre: Pallotti, 1986.

²³³ *Ibidem*.

²³⁴ PIMENTEL, Fortunato. Aspectos Gerais de São Sebastião do Caí. **Revista Agrônômica**, separata, n. 46, Porto Alegre: [s. ed.], out. 1940, p. 46. Typographia Gundlach.

de São Leopoldo.²³⁵ Essa área era atendida, para fins de abastecimento comercial, pela navegação fluvial operada no rio Caí, que através da ligação pelo Delta do Jacuí-Guaíba, comunicava-se com a cidade de Porto Alegre.

A empresa de Jacó Schilling adquiria a safra de feijão, milho e laranjas dos agricultores e as estocava em seu armazém junto ao cais municipal. Posteriormente, nos vapores, transportava a Porto Alegre, de onde trazia os bens manufaturados e importados. Esses bens correspondiam às encomendas dos comerciantes do interior, e vinham com as notas discriminatórias e faturas de pagamento. Assim, a empresa transportadora, que também realizava a transação em Porto Alegre, nunca corria o risco de perda, caso o produto não tivesse colocação entre os agricultores das colônias. Além disso, como o transportador adquiria a safra e a guardava no seu depósito, determinava o preço de compra e procurava melhores preços em Porto Alegre, com o que adquiria lucros favoráveis ao seu investimento no transporte. Mas a venda em Porto Alegre dependia da safra que, com o aumento das áreas produtoras e barcos empregados na navegação, já apresentava concorrência, por isso cada área ou empresa procurava especializar-se em um determinado produto. A empresa de Schilling, no Caí, adequou-se, principalmente, para o transporte de laranjas, cuja produção, na área do Caí, começou a aumentar no início do século XX.

A empresa de navegação que mais se destacou no Rio Grande do Sul foi fundada em 1879 por Jacob Arnt. Ele era filho dos imigrantes alemães, Karl Arnt e Philipine Schüler, que se estabeleceram em São Leopoldo (Baumschneis - Dois Irmãos).²³⁶ Em 1868, a família foi para o Alto Taquari onde Karl fundou a colônia de Teotônia. Jacob Arnt entra para o ramo da navegação fluvial em 1875 com o vapor “Taquary”, que pertencera a outra empresa com o nome de “Flecha”. Ele compôs, com mais 10 sócios e o capital de 14:000 \$, uma sociedade, fazendo viagens entre Taquari e Porto Alegre. Em 1878, elevou o capital para 40:000\$000,²³⁷ objetivando “[...]constituir uma sociedade em comandita sobre a razão Jacob Arnt & Cia, [...] para compra e custeio de um vapor, que será empregado na navegação fluvial entre o porto desta capital e da vila de Taquari, cujo vapor receberá o nome de Teotônia”.²³⁸

Já operava na linha Taquari-Porto Alegre a “Cia Fluvial” da qual Jacob Arnt era “agente geral na linha de Taquari”. Em 1885, a empresa de Arnt comprou o vapor “Teotônia 2”, quando já estendia a navegação até o Alto Taquari - Estrela e Lajeado. Possuía outras embarcações secundárias como lanchas, chatas e caíques para auxiliar no processo do rio em

²³⁵ Idem, *ibidem*.

²³⁶ MÜLLER, Telmo Lauro. Arnt, um nome evocativo. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 18 jan. 1976. p. 19.

²³⁷ COSTA, op. cit., p. 333-344.

²³⁸ MÜLLER, op.cit., p. 19. (O vapor “Flexa”, pertenceu aos “Irmãos Diehl”. São Leopoldo.)

tempo de seca. Para a aquisição do “Teotônia 2”, foi organizada uma nova sociedade com a denominação de “Teotônia”. Essa empresa foi vendida à Companhia Fluvial, por 80:000\$, em ações da mesma Companhia, da qual era gerente Frederico Haensel, e agente em Taquari, Jacob Arnt,²³⁹ agora como acionista.

Na administração de Carlos Müller, 1890, a Companhia Fluvial interrompeu as atividades sem conseguir a lucratividade necessária para restituir aos acionistas os valores investidos.²⁴⁰

Jacob Arnt possuía um lote de terras entre Montenegro, Taquari e Triunfo, o qual negociou, investindo o capital na navegação. A partir de 1895, trabalhou com três vapores arrendados, o “Taquary”, o “Gaúcho” e o “Bismarck” e algumas lanchas, por 1:000\$000 mensais. O aluguel era ajustado anualmente, indo a 1.800\$000 até o limite de 2:400\$000 mensais. Em 10 anos, Arnt empregou mais de 200:000\$000 em arrendamento.

Em 1905, Arnt encomendou da Alemanha um vapor, o “Brasil”, não renovando o contrato de arrendamento de vapores. A “Companhia de Navegação Arnt” foi reorganizada em 1906, com o ingresso de novos sócios, aumento de capital social e aquisição de novos barcos. Nessa época, os serviços se estendiam até o porto de General Osório (Muçum). Além disso, manteve a linha de Lajeado a Porto Alegre diariamente.²⁴¹

A empresa de navegação de Arnt dá algumas evidências que permitem uma avaliação do período em estudo. O capital inicial empregado na navegação não era alto para cada sócio no início da empreitada, visto que contou com 11 sócios. As perspectivas de lucratividade deveriam ser boas, pois o pai de Jacob Arnt, Karl Arnt, viveu na colônia desde os 3 anos de idade. Quando adulto, foi “vendeiro” na “Baumpikade” e em 1872 tornou-se o diretor da colônia de Teotônia, para onde foram mais de 300 famílias durante sua administração, sendo por isso considerado seu fundador.²⁴² Portanto, a família conhecia as possibilidades de negócio.

Também é significativa a constatação de que, mesmo com a dissolução da “Companhia Fluvial”, Arnt tenha continuado no ramo com vapores e embarcações arrendados por 10 anos. O período que foi de 1895 a 1905, coincide com a época em que Porto Alegre “se desenvolvia a passos largos como importante centro comercial articulado à zona

²³⁹ COSTA, op. cit., p. 342.

²⁴⁰ ROCHE, op. cit., 1969, p. 60, informa o ano da dissolução da “Cia Fluvial”. No entanto encontramos dados sobre esta Cia para a década de 1890 e que serão expostos no capítulo III. Os dados relativos a Jacob Arnt foram recolhidos das seguintes fontes: OBRA histórica, descritiva e ilustrada, 1922, p. 342; O AÇORIANO, Taquari, 10 nov. 1978, p. 6; CORREIO DO POVO, 18 jan. 1978, p.19.

²⁴¹ COSTA, Alfredo R. (org.). História do Município de Taquary. **O açoriano**, 10 nov. 1978.

²⁴² COSTA, op. cit., 1922, p. 344.

colonial.”²⁴³ Os investimentos na navegação entre as colônias dos arredores de Taquari, e mesmo desse município, e Porto Alegre foram lucrativos permitindo a compra de vapores (inclusive um importado da Alemanha pela Casa Bromberg) e a reorganização da empresa.

Quanto aos investimentos da empresa Arnt, verificamos que inicialmente juntaram-se 11 sócios formado um pequeno negócio com capital de 14:000\$000. Esse capital apresentou uma evolução, inclusive com novos investimentos a partir de 1890/95 chegando os gastos a mais de 200:000\$000.

Pelo montante dos investimentos deduz-se, tomando-se o caso da navegação Arnt, sua rentabilidade, pois além dos vapores, a empresa adquiriu oficinas, escritórios em Taquari e Porto Alegre e agências em diversos portos do rio Taquari. Essa liquidez adveio da diferença de preços dos produtos entre o interior e a capital e da frequência das viagens e, apesar das más condições do rio, os negócios relacionados à navegação apresentavam-se favoráveis na relação custo benefício.

No rio dos Sinos, a navegação fluvial esteve ligada principalmente à família Blauth. O precursor da família na navegação foi Jacob Blauth, estabelecendo a comunicação entre São Leopoldo, Porto Alegre e Mundo Novo (Taquara).²⁴⁴

Jacob Blauth adquiriu um lote de terra limite com o rio dos Sinos, junto ao porto de São Leopoldo, (Anexo A, fig.5) na margem oposta à Vila de São Leopoldo. Inicialmente, ali estabeleceu sua residência com um ancoradouro, pois como as embarcações fossem pequenas, podiam atracar às margens do rio.²⁴⁵

A localização foi um fator mais importante do que a extensão do lote (terreno), ficando junto ao porto e próximo ao local, onde, desde 1849, havia uma pressão da Câmara para a construção de uma ponte ligando os dois lados da vila de São Leopoldo.²⁴⁶ De qualquer forma, era o local de travessia, executada pela barca ou caíques, portanto o local de conversão dos produtos das lavouras coloniais e das manufaturas. (Anexo A, fig. 6).

Ao tratarmos da área do rio dos Sinos no período compreendido neste trabalho, no que diz respeito a sua ligação comercial com Porto Alegre, reconhecemos que é necessário

²⁴³ REICHEL, op. cit., 1993, p.265.

²⁴⁴ Diversas bibliografias fazem esta indicação, entre elas: ROCHE, op. cit., 1962, p. 61; LÜLLER, Telmo Lauro. **Correio do Povo**, [s.d.], 1976, p. 19.

²⁴⁵ Em 1847, já havia um vapor na linha São Leopoldo/Porto Alegre, de propriedade da família Diehl, mas a viagem não era diária, conforme encontramos em: FLORES, Hilda Agnes Hübner. **Memórias de Brummer**. Porto Alegre: Est., 1997. Nas páginas 40/41, há o relato de um “brummer”. “[...] Assim viajei a São Leopoldo (de Porto Alegre) em um lanchão à vela, que no entanto era impulsionado mais por remos. Nessa época já havia um vapor [...] mas teria de esperar dois dias para viajar [...]. Desse relato e das informações sobre as dificuldades de navegação no rio dos Sinos deduz-se que as embarcações de Jacob Blauth tivessem de ser de pequeno porte.”

²⁴⁶ PETRY, op cit., 1964, p.70.

notificar a presença da estrada de ferro. Nosso foco de análise não contempla o assunto, mas traremos algumas observações a respeito para efeito de comparação quando essas estiverem ligadas ao tema a que nos propomos, ou seja, a ligação via navegação fluvial.

Paralela às atividades da estrada de ferro, desde 1874,²⁴⁷ a navegação fluvial continuou servindo à área como meio de escoar a produção para Porto Alegre. Em Relatório de 1897, a diretoria de estatística ressalta esta atividade:

É extraordinário a quantidade de gêneros de primeira necessidade que diariamente vêm dar à nossa capital, trazidos pelos vapores empregados na navegação dos rios Jacuí, Caí e Sinos, únicos escoadouros que encontram os produtos agrícolas das colônias existentes no Estado.²⁴⁸

Nesta época, à frente dos negócios de navegação da família Blauth encontrava-se Pedro Blauth, irmão de Jacob. A empresa fora organizada como uma sociedade denominada Pedro Blauth & Comp. Em 1896, o capital era de 82:000\$000 e possuía os vapores “São Leopoldo” e “Pedro 1º” e as lanchas “Itapuhy” e “São Pedro”.²⁴⁹

Era uma sociedade organizada por venda de ações, sendo um dos acionistas a firma “Jung & Cia.”. Cada “quinhão” correspondia a RS 500\$000, e o acionista adquiria unidades de ação. Para “Jung & Cia.” encontramos 14 ações, datadas de 1º de janeiro de 1896, em São Leopoldo. Em 1º de março do mesmo ano, “Jung & Cia.” transferiu as ações para Henrique P. Schmidt e Jacob Ebling, ambos de Porto Alegre.

Em 1916, ocorre nova mudança na sociedade. João Felipe Roessler adquiriu as ações de diversos sócios (de Jacob Ebling, Dexheimer, Elisabetha F.B. Blauth, entre outros) e tornou-se o segundo acionista na sociedade, permanecendo a maioria das ações com a família Blauth.

Acompanhando a evolução da firma de navegação “Pedro Blauth & Cia.” desde seu antecedente Jacob Blauth, encontramos a confirmação de que, no período abordado, a navegação fluvial constituiu-se em negócio de família e que sua estabilidade atingiu seguidas gerações.

Se considerarmos a maior empresa do setor no período entre 1850 e 1900, a navegação Arnt, e outra empresa de porte médio, como por exemplo, a Blauth & Cia, para

²⁴⁷ No capítulo 4 do presente trabalho, trataremos de aspectos referentes à “Estrada de ferro Porto Alegre-São Leopoldo/Taquara.

²⁴⁸ Relatório Apresentado pela 3ª Diretoria de Estatística em 15 de julho de 1897. Anexo ao “Relatório do Secretário de Estado dos Negócios do Interior e Exterior de 30 de julho de 1897. 1º volume.” p. 168-218. O texto transcrito encontra-se, no Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas de 1897, p. 217.

²⁴⁹ Notas Atas e Ações da Cia Blauth de Navegação. Registrada no 2º Notariado de São Leopoldo. M.H.V.S.L.

exemplificarmos a constituição das empresas, tanto no que se refere aos investimentos como no caráter das sociedades, verificamos que as empresa de navegação tinham boa rentabilidade. O crescimento da atividade era favorecido pelas condições econômicas do estado.

Quanto ao porte das empresas, havia uma grande diversidade em relação ao número de barcos que possuíam e à capacidade de cargas. No final do governo imperial, o movimento das embarcações nas vias navegáveis do Rio Grande do Sul, considerando o número de empresas, era bastante significativo.

A Companhia de Navegação Jacuí, em 1857, foi a primeira a se estabelecer com uma linha regular entre Porto Alegre e as localidades dos rios Taquari e Jacuí. Era de propriedade de Abel Correia da Câmara e José Inocêncio Pereira. No mesmo ano, essa Companhia contratou com o governo da Província o estabelecimento dessa linha, recebendo subvenção provincial.²⁵⁰

A navegação em seus serviços de transportes, como vimos, atendia à condução de cargas e de passageiros e, nesse aspecto, as empresas maiores apresentavam alguns itens de conforto nas viagens.

A Companhia Navegação do Caí tinha como seu melhor “navio”, o vapor *Garibaldi*. (Anexo A, fig.7) Ficava atracado no cais do mercado. Meia hora antes da partida, os passageiros instalavam-se a bordo. Os da primeira classe dispunham de “belíssimas” cadeiras de vime para acomodar-se. A capacidade era para aproximadamente cinquenta passageiros. Em geral predominavam os alemães, seguidos dos italianos. Esse vapor possuía rodas de 40 metros de comprimento, com força que variava de 9 a 10 milhas por hora conforme a força da correnteza. Partindo às 8 horas do mercado de Porto Alegre, chegava às 12 horas no porto de Montenegro. Em geral o desembarque de mercadorias levava 1 hora, empregando grande número de carregadores.²⁵¹

Também temos descrições das acomodações para os passageiros dos barcos da Cia Arnt. A bordo era servido desde café da manhã até o jantar. Normalmente, as refeições incluíam peixes encontrados nos próprios rios Jacuí e Taquari. As bebidas eram resfriadas com barras de gelo. O refeitório dos barcos possuía bancos estofados em couro fixados nas laterais e ao centro a mesa para as refeições. O serviço se equivalia a um restaurante com toalhas, guardanapos, louças e copos de boa qualidade. O comandante se sentava à cabeceira da mesa e os passageiros ocupavam as cadeiras laterais. Todas as refeições eram servidas por

²⁵⁰ Relatório do Presidente da Província 22 de abril de 1958. p. 12.

²⁵¹ BUCCELI, Vittorio. **Un Viggio a Rio Grande del Sud**. Milano: L.F. Pallestrini & C., 1906. p. 282.

garçons.²⁵²

Um barco de porte médio a grande possuía, em geral, 14 funcionários empregados diretamente nas viagens, sendo: um prático, que conhecia bem o leito do rio e pilotava o barco, um motorista, que ficava na casa de máquinas e lidava com o motor do barco, o *marinheiro*, que era um nadador, fazia os serviços dentro da água quando necessário, o atendente de convés, que assim como o prático tirava uma licença para atuar na profissão. Na cozinha, um taifeiro e um garçom. O número de funcionários em cada função dependia do tamanho do barco, do tempo de viagem e da qualidade da empresa. Além destes havia os empregados nos armazéns e nas oficinas de conserto dos barcos. Um grande número de funcionários trabalhava informalmente nos portos e trapiches como carregadores.²⁵³

Os levantamentos apresentados nesta parte do trabalho, ao mesmo tempo em que evidenciam a intensidade da atividade da navegação fluvial, também demonstram as dificuldades que os navegadores encontravam quanto à navegabilidade dos rios. A navegação fluvial se desenvolveu e se constituiu como uma atividade própria, mas envolvia outros segmentos como o comércio e o transporte de passageiros entre o interior e a capital. Como eram de interesse geral para a economia do Rio Grande do Sul, os assuntos relativos à navegação fluvial estavam presentes nos debates políticos, tanto ao nível das câmaras municipais como no âmbito provincial e, posteriormente, estadual. Embora as empresas de navegação tenham surgido, inicialmente, em cidades do interior, as soluções para a melhoria da navegação dependiam, em grande parte, das autoridades sediadas em Porto Alegre.

A partir de 1890, por conta do momento histórico, cresceu o número de empresas constituídas sob a forma de companhias anônimas. Isso foi possível porque, nos primeiros anos da república, em nível federal, o Governo Provisório adotou uma política monetária mais frouxa, coerente com as críticas que os republicanos faziam à política do governo imperial, quando ocorria um rígido controle no meio circulante. A elevação da oferta monetária teve como reflexo a queda da taxa de juros. Esse processo, por sua vez, favoreceu a expansão do crédito o que facilitou a formação de companhias por ações. Esse período da história do Brasil ficou conhecido como “Encilhamento” e durou até 1897.²⁵⁴

O que se verifica é que, a partir dos anos de 1890, foi significativo o número de empresas de navegação registradas na forma de companhias por ações.

²⁵² GINO, Ferri. **História do rio Taquari-Antas**. Encantado: Grafen, 1991. p 204-5.

²⁵³ GOTTSELIG, Carlos W. **Grande álbum de Montenegro** – Comemorativo da 1ª exposição comercial, industrial, agropecuária e frutícola e da instalação da “Orange Packing-House”. Montenegro: [s. ed.], 1933.

²⁵⁴ CORAZZA, Gentil; FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **A junta comercial no contexto da economia do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: UFRGS, 2003.

A Navegação Jacuí, por exemplo, cujos dados já foram expostos no primeiro capítulo, fora criada em 1857 tendo como proprietários Abel Correia da Câmara e Jose Inocêncio Pereira. Em 1903, se reorganizou legalmente e se constituiu como uma companhia anônima, a Companhia de Navegação Jacuí, e quando deste ato não pertencia mais à família dos fundadores.²⁵⁵

As condições econômicas do final do século XIX e o início do século XX foram favoráveis ao ramo da navegação fluvial. Nesse período, iniciou a especialização da produção por área afirmando a conexão entre a produção e a exportação. Surgem com mais intensidade a cultura da mandioca, da banha, do fumo e se intensifica a cultura do arroz. A exportação gaúcha aumentou sua participação nos mercados do Brasil. Nesse contexto, continuou crescente a organização das empresas de navegação demonstrando também através de sua regularização legal a ligação entre os empresários dessa atividade.

Um caso interessante nesse contexto é a Companhia Fluvial.²⁵⁶ Essa empresa se constituiu em 1880, inicialmente reunindo algumas empresas de navegação sob uma diretoria. Muitas dessas empresas, na década de 1890, se desligaram da Cia. Fluvial voltando a ser independentes, mas seus proprietários permaneceram como acionistas da Fluvial. Em 1893, a Cia. Fluvial estava constituída como uma empresa própria com estatuto. O capital investido era de 650.000\$000 (seiscentos e cinquenta contos de reis) e as cotas eram oferecidas a 200\$000 (duzentos mil reis).

Era formada por acionistas e administrada por um conselho fiscal pelo qual respondia o diretor-gerente Lourenço Ebbesem. Porém muitos daqueles acionistas eram sócios de outras companhias. Por exemplo, diretores e sócios das empresas Navegação Becker, Arnt e cia, Navegação Schilling, Diehl e cia e Trein e cia (comércio), apenas para citar alguns, aparecem como acionistas na Cia. Fluvial.²⁵⁷

Como esses acionistas possuíssem um pequeno número de ações infere-se que, além de se associarem para expandir seus investimentos, se associavam, principalmente, para fortalecer a atividade das empresas de navegação e defender seu campo de atuação no comércio e transportes, pois, assim, os empresários teriam atividades nos diferentes rios da região centro-norte, através da participação em diferentes empresas.

A partir de 1901 ocorreu uma mudança nos estatutos da Companhia Fluvial no que se

²⁵⁵ Relatório do Presidente da Província de 1858, p. 12. Requerimento da Associação Anonyma Companhia do Jacuhy, de 18 de agosto de 1903. Arquivo do Palácio do Comércio, arq. 3245. Junta Comercial de Porto Alegre, n. 3.315.

²⁵⁶ Esta Companhia foi citada no capítulo I por sua ligação com Jacob Arnt da Cia Arnt de Navegação.

²⁵⁷ COMPANHIA FLUVIAL. **Estatuto** 27 de abril de 1893. Arquivo do Palácio do Comércio. Arquivo n. 1131 Junta Comercial de Porto Alegre, n. 1043.

referia ao Conselho fiscal que em suma respondia pelo capital dos acionistas. Esse conselho passou a ser eleito pela assembléia de acionistas, tendo um diretor de caixa. Nesse ato o cargo de diretor gerente estava com Carlos Alberto Miller que o transmitiu, por ter sido eleito, a José Filgueiras.²⁵⁸ As mudanças no estatuto da Cia. Fluvial demonstram que a questão financeira começava a ser mais atendida nas companhias. Isto se deveu tanto à necessidade de prestação de contas, que era feita anualmente aos sócios e acionistas, como pela exigência de fornecer dados à Secretaria de Negócios do Interior e Exterior e ainda pelo registro na Junta Comercial.

Seguindo os mesmos critérios da Cia. Fluvial, foi organizada, em 1891, a Companhia Rio-Grandense de navegação a vapor. Em sua constituição aparecem também empresários de outras companhias e outras empresas já firmadas. A participação também se dava por ações. Enquanto a Cia. Fluvial tinha por finalidade a navegação nos rios tributários do Guaíba, a Rio-Grandense tinha como principal finalidade a navegação entre a capital e as praças do sul. São comuns as duas companhias nomes como Frederico Dexheimer, Jacob Arnt, Antonio Chaves Barcellos, Guilherme Jung, Guilherme Schell, Lourenço Ebbesem e Frederico Haensel, inclusive esses dois últimos ocuparam cargos na diretoria de ambas as companhias. Havendo, ainda, outros nomes em comum. Também eram acionistas em companhias de navegação empresas de comércio e da indústria como Edmundo Dreher e cia, Casa Bromberg e Carlos Trein e cia.²⁵⁹

No caso da criação desta empresa, a sua finalidade demonstra a intenção dos empresários da navegação de estenderem seu campo geográfico de atuação e de comércio passando a atuar na navegação lacustre e nos mercados do sul do estado uma vez que as empresas ou embarcações seguiam um itinerário específico.

Tomando outro exemplo, a Companhia de Navegação Cahy, constituída em 4 de outubro de 1892 com sede em Porto Alegre, procurou, dentro deste quadro de atuação, destinar-se ao serviço de navegação nos rios do Rio Grande do Sul para o transporte de passageiros e de mercadorias. Entre seus acionistas também figuram empresários do ramo da navegação e do comércio. Embora em seus fins estatutários estivesse prevista a navegação nos rios de todo o território do estado, atuava no trajeto entre São Sebastião do Caí e Porto Alegre. Essa era uma forma de não restringir legalmente sua atuação, mas na prática cada

²⁵⁸ COMPANHIA FLUVIAL. Porto Alegre. **Ata n. 2801**. Ata da Sessão Geral Extraordinária da Companhia Fluvial, em 20 de abril de 1901. Arquivo do Palácio do Comércio n. 2731. Junta Comercial de Porto Alegre.

²⁵⁹ COMPANHIA RIO-GRANDENSE DE NAVEGAÇÃO A VAPOR. **Estatutos**. Arquivo n. 2731; COMPANHIA FLUVIAL. **Ata n. 2801**. Ata da Sessão Geral Extraordinária da Companhia Fluvial, em 20 de abril de 1901. Arquivo do Palácio do Comércio n. 761, Junta Comercial de Porto Alegre, arquivo 829.

empresa se mantinha em uma determinada linha. Isso ocorria, também em parte, porque os práticos da navegação e os comandantes das embarcações deveriam conhecer bem o percurso, dadas às dificuldades de navegabilidade, como verificamos no capítulo I.

Ainda entre as empresas que se constituíram no final do século XIX, podemos citar a Companhia Melhoramentos do Cahy. Constituída em 5 de julho de 1895 descrevia em seu artigo 2º do Capítulo I que “O objeto da Companhia é adquirir por compra ao engenheiro civil José da Costa Gama, pela quantia de 40 contos de reis a concessão feita [...] e todos os demais serviços referentes a mencionada concessão e estabelecer e explorar o sistema de barragens automóveis no rio Caí [...]” A formação dessa companhia, relacionava-se diretamente com os interesses das companhias de navegação. Entre os acionistas novamente estão empresários do ramo. José da Costa Gama, além de acionista, passou a responder pela companhia juntamente com o conselho fiscal.²⁶⁰

Para os empresários, a participação nessa empresa era a possibilidade de atuar em um empreendimento que dava controle a uma das vias de maior movimentação na época para o transporte da produção colonial, o rio Caí. Nessa área, na época, já havia planos do governo de estabelecer ligação com as colônias italianas na serra através de uma estrada. Como a empresa estipulava em seus estatutos a duração de 30 anos, podendo ser prorrogada por mais vinte para a exploração, os empresários previam a possibilidade de ganhos com o movimento na barragem mesmo com os investimentos e manutenção nas obras e o percentual destinado ao fundo de reserva da empresa.

Verifica-se, na análise das empresas, que a partir de 1890 estas tendem a se estabelecer em Porto Alegre ou transferem sua sede para a capital. Esse aspecto coincide com o momento de reorganização da Junta Comercial do Rio Grande do Sul cuja sede ficava em Porto Alegre. A reorganização da Junta fazia parte de uma campanha do governo do Estado para a regularização das empresas. Pode-se deduzir que o objetivo dessa campanha era manter a inspetoria que era exercida pela junta para que o Estado tivesse um maior controle sobre o desenvolvimento das empresas e assim pudesse realizar uma fiscalização com o intuito de aplicar os impostos.

Também devemos observar como uma causa para a transferência das sedes das empresas de navegação para a capital, o fato de que de 1892 a 1895, mesmo com o andamento da Revolução Federalista, se desenvolviam os projetos para a construção do cais do porto de Porto Alegre pelo município. Em 1896, o Estado se responsabilizou pelos projetos, incluindo,

²⁶⁰ COMPANHIA MELHORAMENTOS DO CAHY. **Estatutos**, 20 de agosto de 1895, arquivo n. 1451, arquivo do Palácio do Comércio - Junta Comercial de Porto Alegre, arq. n. 1377.

em seus planos, a ligação do cais com a estação da via férrea. Nessa época, Porto Alegre era o centro irradiador, da região centro-norte, das linhas férreas que se encontravam estabelecidas para o interior. Por sua vez as empresas de navegação vinham estabelecendo seus escritórios e depósitos ao longo da orla do Guaíba desde a década de 1870.

Portanto com a nova organização administrativa do Estado centralizada em Porto Alegre, era totalmente coerente que as empresas estabelecessem suas sedes sociais na capital, junto a todo o aparato legal e de estrutura física inerentes a suas atividades.

Exemplo disso é a Companhia de Navegação Alto Taquari. Fundada em nove de julho de 1892, a companhia tinha, inicialmente, sua sede na cidade de Taquari. Em ata de nove de março de 1897 a Assembléia geral aprovou a transferência da sede para Porto Alegre. Nessa ocasião, a empresa mudou sua denominação para Companhia de Navegação Venâncio Ayres reconstituindo seu estatuto. Mantinha navegação entre Porto Alegre e o porto Mariante, no rio Taquari.²⁶¹

Vários exemplos de empresas reforçam nossos argumentos anteriores para a transferência das sedes das empresas para Porto Alegre. Além de se estabelecerem próximas ao porto de Porto Alegre, as empresas também se integravam à Praça de Comércio da cidade e, assim, passavam a atuar em defesa dos interesses comerciais frente às praças do sul, Rio Grande e Pelotas. Fizemos essa inferência, pois entre os acionistas das companhias de navegação se encontram diversos comerciantes. Por outro lado, não há uma justificativa explícita na documentação das empresas para essa medida. Mas é comprovado que a maioria passou a sediar sua razão social em Porto Alegre.

As exceções foram antigas companhias como a Arnt e Cia. que permaneceu com sua sede em Taquari até o encerramento de suas atividades. Essa companhia possuía uma boa infra-estrutura em seu município de origem além de outros ramos empresariais como indústria alimentícia, oficinas, estaleiros, entre outros, associados à navegação. Assim a sede em Taquari favorecia a administração das empresas e suas afiliadas.²⁶² A outra foi a Blauth e cia de São Leopoldo. Essa empresa possuía uma relação com o próprio desenvolvimento do município, pois suas instalações ficavam junto à área de concentração comercial, onde dominava as transações comerciais. Assim, devido à localização, o porto de São Leopoldo era confundido com “porto dos Blauth”. As obras e melhorias, tanto realizadas pela Intendência

²⁶¹ ASSEMBLÉIA GERAL EXTRAORDINÁRIA. **Ata n. 1665**. Ata da reunião da Assembléia Geral Extraordinária de acionista da Companhia de Navegação Alto Taquary, em 09 março de 1897, arq. n. 1813; COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO VENÂNCIO AYRES (sucessora da Alto Taquary). **Estatutos**, 27 de março de 1897. Arquivo do Palácio do Comércio n. 1739, Junta Comercial de Porto Alegre, arq. n. 1741.

²⁶² COSTA, op. cit., 1922, p. 342-3.

municipal como pelo governo do Estado acabavam beneficiando as operações da navegação Blauth.²⁶³ Deduzimos que essas foram as causas que levaram as duas companhias a permanecerem em seus municípios de origem enquanto outras companhias se registraram com sede em Porto Alegre.

Dentro das finalidades das empresas percebemos que os empresários se organizavam para atuar em serviços que, pela sua natureza, corresponderiam ao setor público. Contudo, na ausência da atuação deste, os próprios empresários, se encarregavam de preencher essa lacuna. Este foi o caso da Companhia Transporte de Docas.²⁶⁴ Vamos verificar como ela foi estruturada e como ocorreram suas relações com o comércio e serviços de transportes.

A empresa foi registrada em 20 de agosto de 1891 como uma companhia anônima e tinha por finalidade o transporte de mercadorias das casas comerciais e dos vapores e lanchas para os trapiches e vice-versa no porto de Porto Alegre. Possuía veículos para o transporte terrestre e fluvial de acordo com as necessidades da época. Além do transporte, mantinha serviços de armazenamento de mercadorias. As embarcações, armazéns, e os trapiches utilizados pela empresa eram tanto de sua propriedade como alugados. Possuía ainda cocheiras, carroções e animais e depósitos em terreno próprio na Rua Lima e Silva utilizados no serviço de transporte de mercadorias até o porto.

Portanto, a Companhia Transporte de Docas realizava serviços de atendimento às empresas de navegação e ao comércio. Suas atividades se concentravam em atender ao movimento portuário, principalmente, das pequenas empresas de navegação que não possuíam armazéns e trapiches próprios. A companhia também atendia às grandes embarcações que chegavam pela lagoa dos Patos e que, por motivos técnicos do porto e falta de profundidade nos canais do Guaíba, não atracavam diretamente no cais.

Em 1894, a empresa aumentou seu capital com a oferta de ações à venda e a subscrição de novos acionistas. Nesse ano, adquiriu uma embarcação nova de um estaleiro de São Leopoldo. Foi também nesse ano que a diretoria da empresa sugeriu a supressão dos

²⁶³ A partir de: MOELHLECKE, Germano. **São Leopoldo**: obras e iniciativas públicas. São Leopoldo: [s.ed.], 1998. Exemplar Biblioteca Central da Unisinos.

²⁶⁴ Para reconstruir o histórico da Companhia Transporte de Docas foram consultados os seguintes documentos: COMPANHIA TRANSPORTE DE DOCAS. **Estatuto**, n. 822, de 20 de agosto de 1891, arquivo do Palácio do Comércio n. 892; COMPANHIA TRANSPORTE DE DOCAS. **Ata n. 1386**. Seção da Assembléia Geral Extraordinária, em 30 de junho de 1894, arq. n. 1190; COMPANHIA TRANSPORTE DE DOCAS. **Ata n. 1576**. Ata da 5ª reunião ordinária da Assembléia Geral de Acionistas da Companhia Transporte de Docas, em 16 de abril de 1896, arq. n. 1501; COMPANHIA TRANSPORTE DE DOCAS. **Ata n. 1661**. Ata da sessão da Assembléia Ordinária da Companhia Transporte de Docas, em 31 de março de 1897, arq. n. 1797; COMPANHIA TRANSPORTE DE DOCAS. **Ata n. 1818**. Ata da sessão extraordinária da Assembléia Geral da Companhia Transporte de Docas, em 23 de outubro de 1897, arq. n. 1744; Relatório da Comissão Liquidante da Companhia Transporte de Docas em 31 de julho de 1899, n. 2076. Arquivo do Palácio do Comércio n. 892, Junta Comercial de Porto Alegre, arq. n. 2003.

serviços de transporte terrestre, pois estes se mostravam deficitários. Ainda propunha novos investimentos com a compra de um terreno na Rua Voluntários da Pátria para estabelecimento de um armazém, uma vez que a companhia já vinha alugando outro em razão do grande volume de mercadorias que recebia.

O capital para aqueles investimentos seria proveniente da venda dos bens que estavam à disposição dos serviços de transportes terrestres. Desse período em diante, a companhia passou a arrendar os trapiches municipais no porto de Porto Alegre. Nessa época, respondia pela presidência da companhia o Tenente Coronel José Pereira de Barbedo e o conselho fiscal era dirigido pelo Tenente Coronel Manoel Py. Integrava esse conselho, por possuir ações e ter sido indicado em assembléia, a Companhia Territorial Porto Alegrense, uma empresa do ramo imobiliário. Passaram-se dois anos para serem feitos os levantamentos técnicos e, finalmente, a Assembléia dos acionistas aprovou que fossem colocados à venda os terrenos e as instalações de transportes terrestres que a companhia possuía no endereço da Lima e Silva.

No ano seguinte, foram alterados alguns itens do Estatuto da companhia. Ficava autorizado o aluguel de armazéns, porém o item sobre os serviços de transporte terrestre executados pela companhia permanecia mesmo tendo sido deliberada anteriormente a venda dos bens e a supressão desse setor. Nesse ano, a companhia era dirigida pelo Major João Ignácio Soares que era também o maior acionista da companhia. Este havia assumido o cargo em março de 1897. Em outubro de 1898, a Assembléia dos acionistas tomou conhecimento, em reunião extraordinária, do precário estado das finanças da empresa. A empresa não conseguiu vender as propriedades e não sanou uma série de contas. A razão alegada era de que possuía muitos devedores. Entre os maiores devedores se encontravam reconhecidos comerciantes, inclusive o Distrito Militar que vinha ocupando por aluguel os terrenos e instalações da companhia na Rua Lima e Silva e cujas mensalidades se encontravam bastante atrasadas. Por sua vez, a companhia se encontrava em atraso com o pagamento do arrendamento dos trapiches do cais com a municipalidade.

Como essa empresa desenvolvesse seus serviços no porto, é conveniente observar que nessa época se intensificavam as discussões a respeito da administração deste espaço que até então ocorria por conta da Intendência Municipal. Embora estivessem sendo elaborados planos e projetos visando a sua melhoria e funcionamento, as obras propriamente se restringiam ao muro e poucos metros de cais, e eram executadas pelo Departamento de Obras Municipais.

Em 1896, já estava constituída a Diretoria de Viação Fluvial e este órgão entendia que as obras e a administração do porto eram de competência do Estado. Quanto à estrutura do

porto, o número de armazéns e de trapiches era insuficiente para o movimento que apresentava, bem como os serviços de maquinário e de segurança. Os projetos para ampliação, conforme exposto no capítulo anterior, se desenvolviam a passos lentos justamente pela discussão entre o estado e o município. Enquanto o Estado fazia projetos para a ampliação do porto e a dragagem do Guaíba, o município arrecadava as taxas de aluguéis e impostos. Por outro lado as empresas de navegação que possuíam boa estrutura instalavam seus atracadouros e armazéns próprios ao longo da orla na Rua Voluntários da Pátria dispensando os serviços municipais. Esse contexto propiciou as condições para a organização dos serviços de transporte nas docas, porém também impôs uma série de dificuldades.

A Companhia de Transporte de Docas, além dos problemas financeiros com os órgãos públicos e particulares, respondia ainda a causas judiciais e indenizações a terceiros por danos e perdas de mercadorias que se encontravam em seus armazéns. Em meio a essa situação na empresa, o Conselho Fiscal sugeriu que a mesma fosse liquidada. Em 30 de junho 1899 foi registrado, na Junta Comercial, o Relatório da Comissão Liquidante da Companhia Transporte de Docas. Mesmo com a venda em leilão de alguns bens, a companhia não conseguiu sanar as dívidas e recorreu a empréstimos. O próprio diretor presidente adiantou 11:650\$000 para pagamento dos credores. Para o saldo dessa dívida e para restituição dos investimentos aos acionistas, a comissão liquidante aguardava o recebimento de pagamentos que era devido à companhia pelo Ministério da Guerra cujos navios eram atendidos pela Transporte de Docas entre a lagoa dos Patos e o cais do porto. Mesmo com essa pendência, que foi levada a juízo, a Companhia Transporte de Docas foi dada por liquidada em 5 de setembro 1899.

A empresa analisada, registrada como uma companhia anônima de acionistas se estruturou aos moldes legais e usuais do período da análise. No quadro de acionistas, encontravam-se empresários do ramo da navegação e do comércio. Nessa companhia, entre os sócios estão pessoas com patentes do exército inclusive na sua direção. O Cel. Manoel Py, que dirigiu a companhia e presidiu seu conselho fiscal, era um reconhecido empresário, proprietário da Companhia Fiação e Tecidos Porto Alegre.²⁶⁵ Pode-se inferir que sua presença na Companhia Transporte de Docas ocorreu por interesses empresariais observando-se a finalidade da mesma. Os empresários da navegação, do comércio e da indústria eram cientes da necessidade do tipo de serviço que propunham – transporte das embarcações para o cais e vice-versa.

Entre os que se utilizavam desses serviços estavam os navios do Ministério da Guerra

²⁶⁵ REICHEL, op. cit., p. 265.

que, pelo tipo de embarcação e as condições de navegabilidade do Guaíba, não atracavam no porto. Convém lembrar que nesse período o Rio Grande do Sul estava envolvido com a Revolução Federalista sendo importante a guarnição do porto de Porto Alegre. A companhia em questão também mantinha relação comercial com os serviços públicos de nível estadual e municipal, tanto alugando seus estabelecimentos a um e arrendando o cais portuário de outro. Contudo, a relação da empresa com os órgãos públicos e a rede que se estabeleceu com o comércio não foi suficiente para consolidar a companhia. Isso demonstra que o setor estava sujeito, como qualquer outro ramo empresarial, às instabilidades da economia bem como às implicações político-administrativas do contexto em que estava inserido.

Uma vez identificada e analisada a forma de constituição de algumas empresas de navegação que serviram de exemplos para uma generalização da formação de empresas à época, verifica-se que elas se constituíram em diferentes tipos de empresas com maior ou menor capital investido, possuindo apenas uma ou mais embarcações. O registro de embarcações e empresas na Junta Comercial fazia parte do controle instituído pela administração republicana. A Junta realizava também o controle, através de registros, das alterações nas empresas como o aumento de capital e subscrição de novos acionistas. Esse sistema de coleta de informações foi intenso na década de 1890, demonstrando que no período houve um grande número de registros de embarcações e constituições de empresas na forma de companhias.

Assim temos diversos registros. A Companhia de Navegação Arroio do Meio, fundada no dia 1 de abril de 1894, com o capital de 500:000\$000, empregava seus barcos na navegação entre os portos de Lajeado, Arroio do Meio e Porto Alegre, tendo sua sede na *Villa* de Lajeado. Esta empresa possuía os vapores Arroio do Meio e Bexiga e as lanchas Otto, Caturrita, Narcisa e Marreca e a chata Candelária. Atuava no transporte de carga e passageiros conforme a especificidade de suas embarcações. Uma outra empresa, a Sociedade Adão Hoof & Cia, possuía apenas um vapor, o Guahyba, que fazia comunicação entre a *freguesia* das Pedras Brancas e a capital. Este vapor tinha capacidade para 16000 kg de mercadorias. Conduziu no ano de 1896, 2500 passageiros. Também possuía apenas um vapor a Sociedade de Navegação São Leopoldense. Seu vapor, denominado de São Leopoldo, era empregado na navegação entre as cidades de São Leopoldo e Porto Alegre, com escalas pelos portos intermediários da Carioca, Berto Círio e Chacrinha. Tinha capacidade para 24.000 kg de carga, força de 30 cavalos, nove tripulantes e três pés de arqueação. O vapor Estrella, pertencia à empresa *Lloyd* Colonial e navegava entre a capital e o município de Estrela, com escala por Triunfo, São Jerônimo, Margem, Taquari, Bom Retiro, porto de São Gabriel e

Charqueadas. Possuía 40 toneladas de capacidade de cargas e exigia 12 tripulantes em sua condução.²⁶⁶

Além das pequenas empresas, havia no ramo as embarcações de particulares. Frederico Bier Sobrinho possuía 2 vapores, o Cupy e o Pirajá, empregados em 2 viagens diárias, cada um dos barcos, entre a capital e a freguesia das Pedras Brancas. Além dos passageiros transportavam diversas mercadorias. O vapor São João também era de propriedade particular e percorria diversos portos entre Porto Alegre e São João de Montenegro. Possuía capacidade para 20.000 kg e sua tripulação era de “dez homens”. A diretoria de Estatística informou para o ano de 1898 a condução de 300 passageiros à proa e 200 à ré neste vapor. Havia, ainda, a Lancha a vapor Harmonia, de propriedade particular, navegando no rio Caí entre Porto Alegre e São Sebastião do Caí com paradas em portos intermediários.²⁶⁷

O ano de 1900 marcou uma retomada de crescimento de novas firmas no Rio Grande do Sul. Mas esse fato não ocorreu em função de uma recuperação econômica. Esta tendência se deu pela organização da Junta Comercial²⁶⁸ que incentivava a legalização dos comerciantes e empresários. Essa campanha pela regularização das empresas foi apoiada pelo governo do estado de pelas associações comerciais tanto de Porto Alegre como das principais cidades do interior.

Depois da legislação de 1890 que reorganizou as juntas comerciais e que influenciou no aumento de registro de empresas, uma nova lei sobre essa questão ocorreu somente em 1919. O decreto nº 3.708/19 determinou a criação do tipo de sociedade mais adotado no Brasil, a “Sociedade por quota de responsabilidade limitada”. A larga adoção desse tipo societário se deveu à limitação da responsabilidade patrimonial dos sócios pelas dívidas da sociedade e à simplificação da estrutura administrativa dessas sociedades.²⁶⁹ Essa lei facilitou a participação de vários sócios em empresas, uma vez que os acionistas investiam e lucravam se a empresa apresentasse rentabilidade, sem que tivessem responsabilidade jurídica por esta.

A lei regularizou uma prática que já existia. Tratava-se de reconhecer legalmente um novo tipo de sociedade, e assim as empresas de navegação se reorganizaram em função dessa

²⁶⁶ Relatório dos Negócios das Obras Públicas, apresentado ao Exmo Sr. Desembargador Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado pelo Secretario de Estado João Jose Pereira Parobé, em 30 de Julho de 1898, anexo p. 208 a 218, da Diretoria de Estatística.

²⁶⁷ Idem.

²⁶⁸ Decreto n. 596 de 1890 “composto de um único artigo reorganizou as Juntas Comerciais”. Segundo CORAZZA e FONSECA, op. cit., 2003, p. 80.

²⁶⁹ FERRAREZI, Renata Soares Leal. **Manual de constituição de sociedades para advogados e contadores de acordo com o novo Código Civil**. São Paulo: Lex Editora, 2004.

possibilidade legal.²⁷⁰

Nessa época, a Arnt & Companhia constituiu uma nova empresa com a denominação Companhia Navegação Arnt Ltda. Admitiu novos sócios para importação de um vapor da Alemanha, que foi empregado no trajeto entre Porto Alegre e a vila de Taquari. O montante deste empreendimento foi de 40:000\$000. A empresa Arnt era uma empresa sólida e diversificava seus investimentos. Em Taquari possuía estaleiro e oficina de reparações, além de escritório e depósitos. Paralelo aos negócios de transporte possuía terrenos, prédios e uma fundição. Em Porto Alegre, mantinha no porto um trapiche particular também com escritório e depósito e ancoradouro para a atracação de suas embarcações, com um local específico para descarregar as cargas e um paradoro para os passageiros, (anexo, fig. 8). A empresa empregava, em 1922, aproximadamente 365 funcionários diretos e ainda 1500 pessoas tinham empregos indiretos pelas operações da Arnt.²⁷¹

Após 1916, algumas das empresas de navegação que já existiam e outras constituídas naquele período se caracterizaram como empresas de capital limitado.

A Companhia de Navegação Becker, fundada em 1882 e considerada à época do decreto de 1919 como a mais antiga empresa no ramo na forma de constituição e denominação, agregou a expressão *Ltda* à firma, pois passara a constituir-se como tal. Essa empresa operava no rio Jacuí e nos anos de 1920 se encarregava do transporte de arroz da zona de Cachoeira do Sul, além do transporte de passageiros. Aparece ainda como companhia limitada a Companhia de Navegação Pedras Brancas Ltda, originada em 1907, que fazia serviços de navegação no Guaíba.²⁷²

Mas nem todas as empresas aderiram à modalidade de capital limitado. Assim ocorreu com a Navegação Blauth. Registros na “Collectoria das Rendas Federaes de São Leopoldo” em data de 9 de setembro de 1921, dão conta de que desde 1918 a firma “Pedro Blauth & Cia.” foi reorganizada, tendo como sócios: Pedro Clemente Blauth (40:000\$000), João F. Roessler (34:000\$000) e Jacob Blauth Netto (7:500\$000), filho de Pedro Clemente, o que assegurava à família Blauth o comando da firma, que tinha “[...] por objeto a navegação fluvial por conta própria ou arrendamento.”²⁷³ O registro de 1921 foi para a denominação de Navegação Blauth não havendo abertura de capital para acionistas.

Outras empresas também permaneceram com suas constituições originais. A

²⁷⁰ CORAZZA e FONSECA, op. cit., 2003.

²⁷¹ COSTA, op. cit., 1922; CORREIO DO POVO, [s.d.], 1976, p. 19.

²⁷² EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO E ARMADORES DO RIO GRANDE DO SUL (org). **Guia Informativo da Navegação Fluvial e Lacustre**. Porto Alegre, [s.ed.], 1930. Biblioteca do S.P.H. - D.E.P.R.C.

²⁷³ Documentos do Notariado de São Leopoldo.

Navegação C. Simeoni, que navegava no rio Caí, fundada no ano em que a lei foi promulgada, 1919, era uma companhia por ações de caráter fechado assim permanecendo ainda na década de 1930. Da mesma forma a Navegação R. Tavares fundada em 1910 ainda aparecia com sua constituição original em 1930. E ainda, a Navegação Dreher, que desde 1895 tinha serviços de transporte de cargas e de passageiros em linhas na Lagoa dos Patos também permaneceu como uma empresa de capital fechado ultrapassando com essa constituição o período da Primeira República.²⁷⁴

Além das mudanças nas características legais da constituição das empresas deve-se considerar a atuação destas na economia do estado. As empresas se adaptaram às novas especificidades legais por terem alcançado um crescimento econômico próprio, sustentado pela atuação no comércio e serviços de transportes.

3.2 A PARTICIPAÇÃO DA NAVEGAÇÃO FLUVIAL NA ECONOMIA DO ESTADO E SUAS RELAÇÕES COM OUTROS SETORES PRODUTIVOS

3.2.1 A Inserção da Navegação na Economia do Estado

Nos primeiros anos da República, a pauta de exportação continuou apresentando um crescimento dos produtos da agricultura colonial. Para fins de verificação da importância desse crescimento, vamos comparar com a exportação apresentada na Tabela 3 demonstrada no capítulo I quando tomamos o ano de 1861.

Tomando os mesmos produtos para a década de 1890, temos o seguinte quadro: A banha foi o produto que mais aumentou sua participação chegando a 2.775.890 kg no ano de 1890 e 4.892.964 kg em 1894. O feijão participou com 267.000 em 1894 e a farinha de mandioca com 369.000 kg no mesmo ano. O fumo duplicou a sua participação na exportação se comparado com 1881, pois em 1890 chegou a 2.257.000 kg. Este produto apresentou um declínio em 1894, mas, em números brutos, sua participação continuava significativa se comparada com os outros produtos, atingindo 1.818.000 kg.²⁷⁵

O Rio Grande do Sul na Primeira República era auto-suficiente em alguns produtos como arroz, feijão, batatas, mandioca, fumo, lentilhas, milho, erva-mate, entre outros. O trigo,

²⁷⁴ EMPRESAS... Guia Informativo, op. cit., 1930.

²⁷⁵ Os dados do quadro apresentado foram extraídos de SINGER, op. cit., 1977, p. 158; ROCHE, op. cit., 1969, p. 275, indica esse período como a fase de transição da agricultura em Santa Cruz, de onde provinha o fumo, que se especializava nesta cultura como uma lavoura comercial. No mesmo período as culturas comerciais ainda dominavam aquela área com aproximadamente 86% da produção agrícola e o fumo com 14%. Esta transição pode explicar o decréscimo apresentado nesta cultura nos anos de 1890 a 1894.

apesar de ser uma cultura irregular, chegou a abastecer o mercado estadual e mesmo a ser exportado para outras partes do país. Também se destacava a produção e a exportação da banha. Todos esses produtos eram produzidos na região centro-norte do estado e exportados por Porto Alegre como já se verificou. Também já apontamos que paralela a essa produção seguia a exportação dos tradicionais produtos da pecuária, charque e couros, pela zona sul do Rio Grande do Sul. Da produção da região centro-norte apenas o trigo não aparece nos relatórios da secretaria da fazenda entre os transportados pelas vias fluviais. Todos os demais se inseriam nas atividades das empresas de navegação.²⁷⁶

Os números brutos demonstram o crescimento da produção e da exportação da agricultura agrícola colonial. Tomemos, por exemplo, a produção e exportação do feijão. Afluíam ao porto fluvial de Caí com destino a Porto Alegre, em 1890, cerca de 100.000 sacos de feijão e o trânsito anual era o dobro disso. A exportação para fora do Rio Grande do Sul subiu de 23.000 sacos, em 1856, para 600.000, em 1895, destacando-se a área de Caí e Taquari. Até o final do século XIX a produção abastecia o mercado gaúcho e a exportação se dirigia para o resto do Império e região do rio da Prata. Esse mesmo produto, em 1853, quando se iniciou o transporte fluvial e o cultivo em larga escala, havia exportado 27.000 sacos pela via do rio dos Sinos, enquanto São Sebastião do Caí não apresentava excedentes para a exportação.²⁷⁷ Portanto o crescimento dos volumes dos produtos escoados pelas vias fluviais foi contínuo propiciando a atuação das empresas de navegação fluvial na economia.

Se tomarmos a participação dos principais produtos segundo a procedência, no valor oficial das exportações do Rio Grande do Sul, para a primeira década do século XX, essa evolução também é perceptível. Em 1901, a banha, a farinha de mandioca e o fumo, todos procedentes da agropecuária colonial, ou seja, da região centro-norte do estado, juntos somavam 33% no total das exportações. O restante, nessa classificação, era representado pelos produtos da pecuária tradicional, oriundos da zona sul. Em 1913 os mesmos produtos da agropecuária colonial citados totalizavam 43% desta pauta, acrescidos de mais 5% do arroz. Portanto representavam 48%.²⁷⁸

Essa tendência transcorreu em todo o período da Primeira República, pois, seguindo a mesma linha para 1929, com o aumento do total dos produtos da agricultura colonial, especialmente a banha, o fumo e a farinha de mandioca e acrescentando as madeiras que passaram a ser exportadas, a produção do centro-norte alcançava 49% das exportações. Se

²⁷⁶ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1897.

²⁷⁷ ROCHE, op. cit., p. 258 - 59.

²⁷⁸ Dados elaborados a partir de CARVALHO, op. cit., 1998, p. 271-3.

juntarmos a esses produtos os de menor valor como o feijão e o milho, e outros diversos, os produtos da agropecuária colonial ultrapassavam a casa dos 50% na pauta de exportações.²⁷⁹

Podemos constatar também a participação das empresas de navegação fluvial na dinâmica do crescimento da economia do estado através dos dados relativos ao movimento da barragem Rio Branco no rio Caí.

Desde a encampação da barragem pelo Estado em 1911, ela apresentou um crescimento constante no número de embarcações e no total de cargas transportadas e conseqüentemente na arrecadação da taxa por tonelagem. Em 1915, a arrecadação foi de 18.126\$850 para uma despesa de 6.968\$600.²⁸⁰ Houve uma inflexão nos anos de 1916 a 1919 na arrecadação, mas a movimentação continuou aumentando. Em 1919, para uma tonelagem de 28.686.847 que transitou pela barragem com uma taxa de 500 reis a tonelada, a arrecadação importou em 13.489\$096 e a despesa ficou em 18.658\$450, mas se incluíram nas despesas obras de reforma e de manutenção. Além disso, as taxas vinham sofrendo uma diminuição em seus valores.²⁸¹ A receita foi sempre superior à despesa - manutenção e pessoal – até 1926. O saldo voltou a ser negativo nos anos de 1927 a 1930, quando a barragem sofreu uma reforma total.²⁸² Porém os relatórios confirmam que a movimentação continuou a mesma até esse período.

Em função do crescimento e da diversificação da produção, as empresas de navegação passaram a adquirir ou alugar diversos tipos de embarcações. Isto pode ser observado com o exemplo de algumas empresas.

A reorganização da empresa Blauth & Cia, em 1919, que passou a adotar a denominação de Sociedade “Pedro Blauth & Cia.” permitiu a entrada de novos sócios e novos investimentos com os quais fez a aquisição dos vapores “D. Pedro 1º” e “São Leopoldo”, que transportavam passageiros e cargas. A empresa possuía ainda os saveiros Paraíba, Irma e Carioca, exclusivo para passageiros e a lancha a vapor “Rio dos Sinos”. Essa atendia aos portos intermediários, por ser uma embarcação menor. Nesse período, como vimos, o trem absorvia parte do transporte por ter tarifas diferenciadas, mas o trânsito de cargas e de passageiros continuou também com os barcos da Cia. Blauth. A empresa Blauth e Cia., em 1921, acrescentou à sua frota, as “chatas” Itapuhy, Parecy e São Pedro. Esse tipo de

²⁷⁹ CARVALHO, op. cit., 1998, p. 271.

²⁸⁰ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1917, p. 20.

²⁸¹ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1920.

²⁸² Conforme dados apresentados no capítulo 2 - Barragem Rio Branco no rio Caí. Documento do acervo da S.P.H. Gabinete de Planejamento e Coordenação. A reforma da barragem de 1930 será vista no capítulo IV.

embarcação era próprio para cargas de peso como areia, telhas, tijolos, os chamados materiais terrosos.²⁸³

A Navegação Blauth manteve-se na atividade de transporte de material terroso, ultrapassando a metade do século XX, mesmo tendo encerrado o serviço de transporte dos produtos da agricultura e da agroindústria e de passageiros.

Atuando na linha Porto Alegre-Tapes, ou seja, executando a navegação no Guaíba, a Navegação Dreher era uma das mais tradicionais no ramo e atuava no transporte de cargas. A partir da década de 1920 não ofereceu mais transporte de passageiros especializando-se no transporte de cargas. Nessa época, possuía oito embarcações de diferentes tipos para atender a diferentes cargas e percursos nos portos intermediários.²⁸⁴

No período em que ocorreu essa mudança na estrutura da empresa Dreher, o porto de Porto Alegre estava concluído e as empresas estavam começando a utilizar os armazéns do porto para depósito das cargas. Este era o caso da Cia. Dreher. Para uso dos estabelecimentos do porto, as empresas pagavam taxas de serviços e de locação. Mas mesmo com o pagamento essa opção era mais lucrativa do que investir em prédios próprios junto ao Guaíba. Nesse período as áreas próximas ao porto já estavam tomadas por depósitos e empresas industriais e comerciais. Assim, a especialização nos serviços de cargas foi uma alternativa para a empresa que utilizava um armazém do porto permanecendo em atividade além do período em análise.

Visando atuar em diferentes segmentos no transporte de navegação, algumas empresas registraram subsidiárias. Foi o caso das empresas Lemmertz Irmãos e Cia. e a Navegação Arnt Ltda. que criaram, em 1927, a Navegação Lemmertz, Arnt e Cia. Essa empresa atuava apenas no transporte de passageiros entre Porto Alegre e Santo Amaro – rio Jacuí-. As embarcações eram adaptadas para esse serviço e ofereciam camarotes na primeira e na segunda classe entre outros itens. De Santo Amaro para Porto Alegre a empresa trabalhava em consonância com o transporte ferroviário, estabelecendo horários e preços para absorver os passageiros que chegavam de Santa Maria pelo trem. A Navegação Arnt Ltda e Lemmertz Irmãos e Cia. em suas constituições originais continuaram com o transporte de cargas e de passageiros.²⁸⁵ A empresa criada com a finalidade de transporte de passageiros e em um itinerário específico visava ao atendimento de uma nova clientela que vinha do centro do estado e cujo destino final era a capital. A navegação fluvial procurava se adaptar ao transporte com o qual concorria anteriormente - a via férrea.

²⁸³ Documentos do 2º Notariado Coletoria de São Leopoldo, 1921; EMPRESAS... Guia Informativo, op. cit., 1930. Biblioteca do D.E.P.R.C - S.PH.

²⁸⁴ Idem.

²⁸⁵ Ibidem.

A Companhia de Navegação Pedras Brancas Ltda., desde o final dos anos 20, também optou por atuar com especialização de cargas. Possuía barcos adaptados para o transporte de “carne verde²⁸⁶” e “gado em pé”, além de embarcações próprias para passageiros e outras cargas.²⁸⁷

A partir de 1917, a produção de arroz ganhou destaque. Nessa época, possuía uma produtividade tal que foi capaz de substituir as importações. O crescimento foi proporcionado pelo impulso produtivo que se verificava desde 1900 e garantiu ao produto nacional o mercado interno e a elevação do preço.²⁸⁸ Após a I Guerra, o arroz gaúcho entra na pauta de exportação do estado dirigindo parte da produção para a região do Prata.

A navegação fluvial e a lacustre começam a atuar no transporte de arroz. Depois de 1920, verifica-se que os próprios produtores passaram a se dedicar ao transporte desse produto.

A Navegação R. Tavares atendia alguns portos no Guaíba somente na época da safra do arroz, quando adaptava suas embarcações para tal produto. As cargas eram procedentes de Capivari e Palmares. Da mesma forma atendia com aquelas embarcações os portos de Pelotas, Rio Grande, Jaguarão e Santa Vitória do Palmar trazendo o arroz destinado ao consumo interno para Porto Alegre e conduzindo para Rio Grande o arroz destinado à exportação. Para o transporte de passageiros e outras cargas, essa empresa também atuava em tráfego mútuo com a empresa “Serviço de Transporte Ferroviário e Lacustre de Palmares a Torres”, demonstrando a adaptação a uma realidade, pois nesta época as lavouras de arroz continuavam em expansão e se desenvolviam as obras dos projetos porto de Torres e do canal Porto Alegre-Torres, garantindo uma movimentação de passageiros e cargas.²⁸⁹

No que se refere a especialização por cargas a produção do arroz caracterizou algumas empresas de navegação. A Navegação Cachoeira Ltda originou-se da sociedade de empresas da rizicultura. Entre essas, João Cartaguino e Cia, dedicado a lavoura de arroz e pecuária e Reynaldo Roesch e Cia Ltda que representavam engenho de arroz, ambos em Cachoeira e mais outros dois sócios faziam parte dessa empresa. A Navegação Cachoeira fazia o transporte do arroz da área do Jacuí para Porto Alegre. Na mesma linha já operava anteriormente a Companhia de Navegação Jacuí, transportando os produtos da agricultura

²⁸⁶ “Carne verde” essa expressão era usada à época para diferenciar a carne fresca do charque.

²⁸⁷ EMPRESAS..., Guia Informativo, op. cit., 1930. Biblioteca do D.E.P.R.C - S.PH. Gabinete de Planejamento e Coordenação.

²⁸⁸ Sobre a rizicultura: FRAQUELLI, Jane Aita. A lavoura capitalista do arroz e crise de 1926. In: DACANAL José Hildebrando; GONZAGA, Sérgio. **Rio Grande do Sul: Economia e Política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979. p. 329-357.

²⁸⁹ EMPRESAS... Guia Informativo, op. cit., 1930.

colonial e passageiros e, nos anos vinte, também se dedicava ao transporte de arroz. No final do período, outra companhia, a Navegação Dausacker e Cia Ltda, navegava, desde Cachoeira até Faxinal do Soturno (antiga colônia Santo Ângelo) transportando passageiros e cargas,²⁹⁰ mas não entrando no transporte do arroz.

Esse breve apanhado a respeito do transporte do arroz serve de constatação de que não ocorria uma concorrência direta entre as empresas nas linhas de navegação. Isso porque, para executar os diferentes trajetos ou para transportar as diferentes cargas, era necessário um tipo específico de embarcação.

O quadro econômico caracterizado pela produção e exportação dos produtos da agricultura colonial e o acréscimo da produção de arroz proporcionou a atuação de um grande número de empresas de navegação e o intenso movimento de embarcações nos rios interiores, nas lagoas e, principalmente, no Guaíba. Diversas atividades paralelas se desenvolveram ligadas direta ou indiretamente à navegação fluvial.

Destacavam-se, como uma atividade ligada à navegação, os estaleiros e oficinas de embarcações. Havia diversas empresas neste ramo tanto na capital como no interior. O mais destacado foi o estaleiro Só e Cia, em Porto Alegre, que atuava, desde 1870, como oficina de reparos e fabricação de peças de navios. Em 1900, a firma, em função da retirada de um sócio, passou a denominar-se Só e Filhos.

Em 1928, com a entrada de novos sócios volta à denominação de Só e Cia. Era especializada em “construções navais e reconstrução de qualquer tipo de embarcação”²⁹¹. Essa empresa fabricava peças para outros ramos de atividade que não da navegação, mas foi pela parceria com as empresas de navegação que se notabilizou. Além da Só e Cia., outros estaleiros e oficinas menores proliferavam. Para citar algumas, a Alcaraz e Cia. estabelecida com escritório e oficinas na Rua Voluntários da Pátria e o estaleiro na Ilha Chico Inglês. Mantinha serviço de construção e reparos de “toda classe de embarcações”, e ainda a Marteleite e Santos com oficina mecânica e naval, na Praça Navegantes, na capital.²⁹² No interior, o estaleiro São Leopoldense, em São Leopoldo, estaleiro Wischmann em Taquara (Anexo A, fig.9) e o estaleiro da Navegação Arnt em Taquari atendiam as empresas de navegação, entre outros.²⁹³

²⁹⁰ EMPRESAS... Guia Informativo, op. cit., 1930; Apontamentos das Companhias de Navegação do Estado do Rio Grande do Sul - empresas, trajetos e cargas, 1930. Datilografado. Biblioteca do D.E.P.R.C - S.PH., Gabinete de Planejamento e Coordenação.

²⁹¹ D'ORNELLAS, Manoelito. **O estaleiro Só & Cia dentro da história do Rio Grande**. 100 anos. Porto Alegre: Globo, 1950.

²⁹² EMPRESAS... Guia Informativo, op. cit., 1930.

²⁹³ D'ORNELLAS, op. cit., 1950.

Integravam-se ainda às atividades das empresas de navegação as fábricas de móveis que forneciam cadeiras, estofados e utensílios para as embarcações, como a Pecis, Waldmann e Cia com fábrica e loja na Rua Osvaldo Aranha em Porto Alegre; as casas importadoras de máquinas e motores como a Bromberg, a Preiss, Wiedemann e Cia.; as companhias de seguros que cobriam as viagens, entre estas a Cia. Alliança Rio-Grandense; as gráficas para a confecção de talões de passagens e guias de roteiros das viagens e os fornecedores de alimentos e bebidas para as refeições servidas a bordo. Completando essa cadeia aparecem os hotéis, restaurantes e despachantes que, dependendo dos clientes transportados pelas embarcações, faziam anúncios entre os empresários e usuários das mesmas. Para os funcionários, cujo número era bastante elevado, foi criado o Instituto de Aposentadoria e Pensões dos Marítimos com sede no edifício Bier & Ullmann.²⁹⁴

Os dados acima demonstram a inserção da navegação nas atividades econômicas do período. Além de ser o transporte das mercadorias que mais se destacava, a via fluvial era, ainda, uma das únicas formas de transporte de passageiros. Nessa época, atingia o interior e a capital, áreas que apresentavam crescimento urbano e demográfico.

Para atrair a atenção dos usuários do transporte fluvial e lacustre, as empresas usavam os meios de comunicação da época. O mais usual eram os anúncios em jornais, (figura 10), cuja publicidade variava de acordo com as condições da empresa, mas chamavam a atenção para o transporte de passageiros. As maiores empresas investiam em propagandas anunciando as vantagens de viajar em suas embarcações. A navegação Arnt, por exemplo, tinha anualmente anúncios de felicitações de ano novo dirigidas aos passageiros e usuários de suas embarcações. Nesses mostravam fotos dos barcos e ilustrações alusivas às acomodações. Alguns anúncios serviam para demonstrar a regularidade das viagens. A empresa proprietária do vapor Montenegro informava que fazia viagens diárias de Porto Alegre a Montenegro e realizava o recolhimento de mercadorias em vários trapiches intermediários sem cobrar a armazenagens em seus depósitos. Já a empresa R. Tavares que também realizava viagens entre a capital e Montenegro destacava a segurança e pontualidade em suas viagens. Outros anúncios informavam sobre o retorno de vapores às linhas após reformas ou melhorias.

Outra forma de anúncio, que à época tinha a finalidade de comprovar a credibilidade da empresa junto aos usuários, serve de demonstração da movimentação de passageiros nas embarcações. O vapor Porto Alegre, informava que os passageiros não deveriam “recrear a

²⁹⁴ CORREIO DO POVO, [s.d.], 1920; Guia da Navegação Fluvial e Lacustre, op. cit., 1930; Apontamentos das Companhias de Navegação do Estado do Rio Grande do Sul - empresas, trajetos e cargas, 1930. Esta empresa Bier e Ullmann, por fim, também era acionista de uma empresa de navegação, a Companhia de Navegação Becker Ltda. Datilografado. Biblioteca do D.E.P.R.C - S.P.H. , Gabinete de Planejamento e Coordenação.

falta de lugares nos carros de passageiros e de bagagens pois a fiscalização garante medidas seguras neste sentido”.²⁹⁵

Os anúncios e propagandas em jornais da época demonstram o quanto essa atividade estava inserida no contexto do período em foco.

Além das relações econômicas estabelecidas com empresas de outros ramos de atividades, havia, ainda, o emprego de mão-de-obra ligada à navegação de forma direta e indireta.

Assim, verificamos que algumas empresas se especializaram no transporte de cargas ou de passageiros ou, em fusão com outra, ficaram nos dois segmentos. A maioria assim permaneceu, mas passaram a ter embarcações mistas – cargas e passageiros – e outras, em maior número, específica para cargas, pois esse transporte ainda representava o serviço mais lucrativo uma vez que as empresas possuíam agências e depósitos no interior e na capital integrando-se com o comércio.

3.2.2 Apontamentos de Problemas Relacionados ao Transporte Fluvial

Mesmo diante de um quadro econômico favorável, a produção do centro-norte, em algumas circunstâncias enfrentou problemas. Alguns desses se relacionavam diretamente com a deficiência nos transportes, mesmo com os serviços das empresas de navegação tendo se desenvolvido naquela área.

O contexto delineado anteriormente interferia na produção de algumas culturas como, por exemplo, o trigo. Esse produto era muito consumido no estado e tinha sua produção prejudicada, entre outras causas, em função da deficiência nos meios de transportes. A região de Guaporé era uma área produtora e as terras se prestavam para tal cultura. Porém o desenvolvimento da produção emperrava no preço do frete. De Guaporé até Porto Alegre o frete de um saco do cereal, em 1911, custava mais de 3\$ e o trigo argentino era posto ao consumidor na cidade de Rio Grande a 6\$. Somando-se a isso o frete da distribuição de Porto Alegre para o interior e as taxas de armazenagens, o trigo do Rio Grande do Sul ultrapassava os 10\$. Portanto, não tinha condições de concorrer com o platino limitando-se, assim, à produção para o consumo apenas na área de Guaporé.²⁹⁶

Em outros casos, a produção crescia acima da capacidade de escoamento. Dentre os

²⁹⁵ CORREIO DO POVO, [s.d.], 1920 a 1925. Os anúncios repetem-se nas edições de 1920 a 1925.

²⁹⁶ Notas sobre o desenvolvimento industrial do Rio Grande do Sul. Enviadas ao Secretário das Obras Públicas Candido José de Godoy por Carlos Torres Gonçalves, Diretor de Terras e Colonização em 8 de setembro de 1911. p. 167. Biblioteca do S.P.H.

produtos da agropecuária colonial, a banha se destacava na pauta de exportação. A quantidade exportada subiu 10% entre os anos de 1901 e 1913,²⁹⁷ mas, mesmo assim, também encontrava dificuldades no que se referia ao transporte. Pela valorização do produto, este conseguia suportar o oneroso frete desde as colônias localizadas na área do rio Taquari onde era produzido até Porto Alegre. No entanto, frequentemente, o produto ficava esperando “na barranca do rio” no porto General Osório, aguardando que as águas do rio alcançassem volume suficiente para ser transportado pelas embarcações. Esse quadro se repetia a cada ano nos meses de verão. Muitas vezes o produto ficava sujeito à deterioração e a baixa de preço acarretando prejuízos aos produtores e à economia do estado. Esse registro feito sobre os fatos que aconteciam no porto General Osório (atual Muçum) ocorria na maior parte dos municípios agrícolas por falta de vias de transporte.²⁹⁸ No que se referia à área de General Osório, o problema residia nas baixas das águas do rio Taquari quando poucas embarcações alcançavam a localidade não sendo suficiente para escoar toda a produção. Os projetos para a canalização do rio, como já verificamos anteriormente, não foram contemplados em toda a Primeira República.

Assim, verificamos que o problema dos transportes não se limitava à falta de vias para atender todas as áreas produtivas, mas abrangia a questão dos custos e as dificuldades de atendimento conveniente para os diferentes produtos.

Portanto, mesmo com a agricultura na região centro-norte tendo um efetivo crescimento e os serviços da navegação desenvolvendo sua organização, os problemas para exportar, sem um eficiente sistema viário, permaneciam como um entrave no Rio Grande do Sul. Nesse aspecto, é interessante verificar como estavam as condições das vias e o quanto os serviços instituídos pelo governo tiveram repercussão na navegação fluvial.

3.3 NAVEGAÇÃO FLUVIAL: TRAJETOS PERCORRIDOS E AS PECULIARIDADES DAS VIAGENS

Já verificamos que o governo havia criado Comissões de Estudo para os rios. Mas essas tiveram uma curta duração. Após a extinção das Comissões de Estudos, mesmo sendo conhecidas todas as características hidrográficas, as condições nas quais eram realizadas as viagens fluviais não haviam se modificado. Vamos identificá-las nas vias em que não ocorreram, no período de análise, obras, ou seja, nos rios Jacuí, Gravataí e Sinos. Também

²⁹⁷ CARVALHO, op. cit., 1998, p. 268-9; ROCHE, op. cit., 1969, p. 253-255.

²⁹⁸ Notas sobre o desenvolvimento industrial do Rio Grande do Sul, 1911, p. 168. Biblioteca do S.P.H.

verificaremos as condições no rio Taquari, pois nessa via fluvial, apesar de demorados estudos que resultaram nos projetos de barragens, essas não se realizaram, como já abordamos no capítulo II.

3.3.1 As Condições de Navegabilidade das Vias Fluviais de 1889 a 1920

A navegabilidade do **rio Jacuí**, foi estudada pela Comissão até 1901, e segundo estes estudos, compreendia um trecho de 100 km desde a cidade de Cachoeira até a colônia Dona Francisca. Os engenheiros da diretoria de viação tratavam de completar os estudos no trecho entre Cachoeira e Porto Alegre, o mais extenso, perfazendo 400 km, a fim de projetarem as obras necessárias para tornar a navegação sempre desimpedida.²⁹⁹ Aproveitando-se das análises preliminares, em 1904, foram concluídos os trabalhos relativos a 38 km de linha e 3 plantas entre outros apontamentos.³⁰⁰ Os serviços de melhoramentos da navegabilidade do rio Jacuí se estendiam em todo o seu curso, desde a confluência com o Taquari até a foz junto ao rio Vacacaí. Por ser um rio de longo curso, os estudos ainda não tinham sido totalmente completados em 1908, mas já se achavam bastante adiantados.

Esses estudos se focavam na sua foz visando à melhoria de um canal que permitiria a ligação do rio Vacacaí e do rio Santa Maria com o Ibicuí.³⁰¹ Seria o primeiro passo para a ligação da bacia dos Patos com a bacia do Uruguai.³⁰² Podemos inferir que, através da ligação por navegação da área do rio Jacuí com o rio Ibicuí, além dos interesses econômicos, perpassava a questão de fronteira. Ao longo do rio Uruguai, surgiram colônias desde o início do século, ou seja, as terras começavam a ser ocupadas.³⁰³ A ligação entre as duas bacias era uma questão estratégica para o governo.

Além da questão da ligação das bacias, os estudos faziam parte da elaboração do Plano Geral de Viação do Estado. Quando da realização do estudo da ligação, o Estado era governado por Carlos Barbosa que trabalhava mais intensamente para desenvolver o Plano de

²⁹⁹ As distâncias apontadas entre as cidades, através da fluvial foram citadas conforme consta nos Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1908.

³⁰⁰ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1904.

³⁰¹ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1908.

³⁰² CONGRESSO DA LIGAÇÃO JACUÍ – IBICUÍ, 1º, 1962, Rotary Club de Itaqui. **Anais** da conferência. Itaqui: DEPRC, 1962; Relatório da S.N.O.P, 1908, p. 202-3. “O projeto de Ligação das bacias dos Patos com a do Uruguai foi apresentado na Câmara dos Deputados pelo representante do estado do Rio Grande do Sul almirante Jose Carlos de Carvalho. O referido projeto recebeu uma menção honrosa do Club de Engenharia, pois seus objetivos foram considerados de interesse nacional.”

³⁰³ Carta de Borges de Medeiros (PortoAlegre) ao Capitão Jonathas da Costa Monteiro (Alegrete), em 13 de junho de 1904. Minuta que trata da navegação do rio Uruguai, colonização de uma légua e a instalação de uma usina de açúcar. Arquivo Borges de Medeiros, s/n.

Viação. Em seu governo, foi elaborado um esboço de um Plano que entrou em vigência em 1909.³⁰⁴

Por falta de verba, segundo a própria diretoria de viação, os trabalhos de estudos do rio Jacuí não tinham avançado muito em 1911, totalizando apenas 18 km além de Cachoeira em direção a Porto Alegre. O diretor acrescentou um parecer dizendo: “Considero a navegação do Jacuí tão importante como a do Taquari.”³⁰⁵ No Taquari, os estudos já ensejavam as obras. Para dar continuidade aos estudos do rio Jacuí, o engenheiro chefe dos serviços hidráulicos, Alfredo de Araújo Borges, foi enviado à cidade de Cachoeira. Porém, chegando lá em junho de 1913, não teve condições de trabalhar, transferindo o serviço para o próximo verão.³⁰⁶

Em março de 1914, novamente com o governo de Borges de Medeiros continuaram os trabalhos no Jacuí, mas novamente com modificações no quadro de pessoal encarregado. Foi designado o engenheiro Jose da Costa Gama para chefiar os estudos. Ele realizou o reconhecimento do rio e trabalhos de limpeza do leito. Mesmo esses poucos serviços, segundo o relatório, melhoraram a navegação e satisfizeram os navegadores.³⁰⁷

A confluência do Jacuí com o Taquari era tida como o trecho de grandes dificuldades para estudos e melhoramentos da navegação. O regime de cada rio era diferente, sendo que as cheias ou estiagens não ocorriam simultaneamente. Nos meses de janeiro e fevereiro de 1914 foi realizada uma pesquisa por especialista na busca de soluções.³⁰⁸ Embora os estudos sobre o Jacuí não estivessem concluídos, o engenheiro responsável pelos trabalho, se mostrou favorável à obra de regularização do rio, baseando-se em suas observações e nas “numerosas informações de pessoas que conhecem o rio...”. A opinião foi avalizada pelo diretor de viação fluvial e encaminhada à secretaria de obras públicas.³⁰⁹

Esse apontamento demonstra que as poucas melhorias no Jacuí se limitaram à limpeza do leito e dragagens temporárias e ao balisamento do leito. Os problemas persistiam da mesma forma como nos estudos do século XIX. Assim, a praticagem da navegação dependia do conhecimento do leito e do regime do rio, da observação dos acidentes geográficos e das cidades, vilas e modificações que iam surgindo na paisagem. Em suma, dependia de um conhecimento empírico dos praticantes.

O desenvolvimento da economia carbonífera na região do rio Jacuí chamou a atenção

³⁰⁴ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1908.

³⁰⁵ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1911, p. 253.

³⁰⁶ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1913.

³⁰⁷ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1914.

³⁰⁸ POTAMOGRAPHIA: Confluência do Jacuhy com o Taquary. Estudo anexo ao Relatório da S.N.O.P de 1914, p. 466 a 474. A título de informação: Potamografia; relativo à potamologia; parte da geografia que estuda os rios; potamologista ou potamológrafo, especialista em potamologia.

³⁰⁹ Relatório da S.N.O.P, 25 de agosto de 1914, p. 300.

do governo para aquela região. O carvão era explorado pela Cia. São Jerônimo, sendo utilizado pelo Estado como combustível em suas embarcações e dragas de serviços. No período da I Guerra Mundial, a Cia. São Jerônimo suspendeu o fornecimento de carvão.³¹⁰ Devido à necessidade crescente do produto, o governo Borges constituiu e instalou, às margens do Jacuí, em 1917, a Cia. Carbonífera Rio-grandense.³¹¹ Ocorria, assim, a socialização de um serviço para o bem público pela política de Borges. Ao longo da década de 20, o carvão da região de São Jerônimo abastecia a cidade de Porto Alegre. O transporte do produto era realizado pela navegação fluvial, mas nem por isso ocorreram melhoramentos ou obras no curso do rio Jacuí.

Ao longo do percurso do Jacuí, um dos problemas para as operações da navegação fluvial continuava a ser os portos, pois o único porto em melhores condições era o de Cachoeira. O porto de São Jerônimo estava localizado a poucos metros acima da confluência do Jacuí com o Taquari e era formado por canal entre uma ilhota e a barra da vila de São Jerônimo. Ocupava também um canaleta entre a primeira ilhota e a ilha das Flores. Um terceiro canal ficava entre a ilha das Flores e a margem do rio Jacuí. O porto surgiu aproveitando essas circunstâncias naturais e funcionava sem obras de melhorias. Para melhorar a entrada das embarcações o governo autorizou, em 1914, a dragagem da entrada do porto, contudo esse serviço dependia da finalização dos estudos do rio Jacuí. Os técnicos se encarregavam de estudar o regime do rio, declividade e fenômenos relativos aos afluentes do Jacuí, bem como a formação de ilhas temporárias. Já os dados a respeito das condições hidrográficas do porto como a altura das águas, eram fornecidos pelos práticos fluviais e eram eles também que definiam sua operacionalidade, instruindo a entrada e saída das embarcações conforme a cheia ou vazante do rio.³¹²

No final do ano de 1914, “em virtude de constantes reclamações dirigidas” pelos navegadores à secretaria de obras³¹³, foi realizado o serviço de dragagem no porto de São Jerônimo. A última melhoria havia sido feita em 1907, no governo de Carlos Barbosa, em um dos canais que permanecia a contento tanto para os técnicos como para os navegadores. O serviço de dragagem de 1914 foi considerado muito caro pela diretoria de viação e não

³¹⁰ TRIBUNAL Regional do Trabalho. Memorial da Justiça do Trabalho, 4ª região, disponível em: <www.trt4.gov.br/memorial>. Acesso em: 5 jul. 2007.

³¹¹ Nesse período o carvão era utilizado em embarcações em serviço nos canais das lagoas dos Patos e Mirim. AXT, Gunter. Política portuária e de navegação e a formação do Estado do Rio Grande do Sul. In: Targa, Luiz Roberto Pecoits (org.). **Breve inventário de temas do sul**. Porto Alegre: editora da Universidade - UNIVATES, FEE, 1998

³¹² Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas. Porto São Jerônimo, 1914. p. 297-9

³¹³ Diretoria de Viação. Anexo ao relatório da S.N.O.P., 1914, p. 27.

satisfez de todo às necessidades.³¹⁴ O fato de o governo Borges atender às reivindicações em relação ao porto de São Jerônimo ligava-se ao contexto histórico influenciado pelo período da Guerra; não podemos menosprezar, entretanto, a participação dos navegadores, que eram os conhecedores das condições do rio.

A navegação do **rio Gravataí** também se incluía nos serviços da Secretaria de obras. Essa navegação, que já ocorria desde o século XIX para o transporte dos produtos agrícolas e manufaturados de Santo Antonio da Patrulha, continuou sendo estudada e recebeu algumas melhorias após a extinção das comissões de estudos dos rios, tanto pela continuidade desse transporte, inicialmente feito por canoas, dadas às condições do rio, como pelo desenvolvimento da vila de Gravataí e adjacências.

Já no início do século XX ocorria o cultivo do arroz por iniciativa de Alberto Bins em sua propriedade denominada de Granja Progresso. A granja, além da casa sede, possuía um pequeno porto para atracação das embarcações, uma vez que o principal meio de transporte para a produção do arroz era o fluvial, num trajeto de 50 km até Porto Alegre. A produção era bastante significativa, ocupava 400he de cultivo e utilizava tecnologia adiantada para a época, sendo, em 1906, junto com as áreas de Pelotas e Cachoeira do Sul, a primeira lavoura de arroz irrigado.³¹⁵ Esse transporte deu um novo impulso à navegação do rio Gravataí, pelo menos no trecho entre a granja (hoje município de Cachoeirinha) e Porto Alegre.

A partir de 1908, o interesse pela navegação do rio Gravataí se inseriu no projeto “Canal de ligação Porto Alegre-Torres”³¹⁶. Os estudos para integrar o rio Gravataí ao projeto determinaram alguns serviços que foram se desenvolvendo. O trecho considerado mais difícil era entre a ponte da Cachoeira e o banhado do Chicolomã, local onde se forma o rio Gravataí, no atual município de Glorinha, pelas próprias condições do terreno pantanoso, mas onde uma pequena navegação já era praticada. Ali deveria ser aberto um canal para a navegação. No trecho compreendido entre Gravataí e Porto Alegre era necessário capacitar o rio para a navegação de vapores e transporte de passageiros.

Os serviços para melhorar as condições de navegabilidade do Gravataí se intensificaram em 1915, quando ficou definido o percurso do canal Porto Alegre-Torres. Os primeiros trabalhos foram as dragagens para aprofundar o canal de navegação e limpeza das margens, isto é, retirada da vegetação flutuante.³¹⁷ Os trabalhos tiveram continuidade por intermédio dos serviços da diretoria de viação fluvial, que era encarregada dos trabalhos do

³¹⁴ Relatório da Diretoria de viação fluvial, anexo ao Relatório da S.N.O.P., 1915.

³¹⁵ PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRINHA. **Memória de Cachoeirinha**. Cachoeirinha: [s.ed.], 1990.

³¹⁶ Sobre o Canal de ligação Porto Alegre-Torres, o assunto será retomado no próximo capítulo.

³¹⁷ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1908, 1910, 1914, e 1915.

canal Porto Alegre-Torres. Inicialmente, fizeram o reconhecimento do rio desde o banhado do Chicolomã até o porto das Canoas. Esse reconhecimento tinha como objetivo facilitar a escolha do traçado do canal para Torres. As recomendações eram de “que examinasse com cuidado o terreno [...], entre os dois pontos extremos”. Após o estudo, o diretor concluiu: “os dados apanhados até aqui permitem prever que o canal será aberto pelo vale do Gravataí.”³¹⁸

Nesse período, além do interesse na navegabilidade do Gravataí em função da abertura do canal que ligaria a Capital a Torres outro aspecto passou a interessar. Tratava-se das minas de carvão naquela região uma vez que havia escassez do produto no período da Primeira Guerra Mundial. As pesquisas por órgãos do governo iniciaram em 1917 pois o governo Borges havia determinado a intervenção do Estado nas minas de carvão.³¹⁹ As primeiras remessas começaram em 1918, sendo o destino da produção, diferentemente da produção do Jacuí, dirigido para consumo em Porto Alegre. A capital utilizava a hulha queimada em fornalhas como fonte de energia para diversos tipos de indústria e aquela se prestava também, após destilada, para a produção de gás de iluminação. A produção seguia desde a mina em estrada de rodagem por apenas 3 km até o rio e dali por água até Porto Alegre. O carvão servia também de combustível para as embarcações da própria Diretoria de Viação Fluvial, diminuindo os gastos para os cofres públicos.³²⁰

A longo prazo, a intenção do governo Borges era produzir energia na própria mina e canalizar o gás até Porto Alegre. Mas naquele momento as vantagens da exploração carbonífera no Gravataí apresentavam, além da qualidade do carvão, a facilidade do transporte pela via fluvial entre as minas e Porto Alegre o que diminuiria o custo do produto na capital.

Logo após as primeiras remessas de carvão começarem a ser transportadas para Porto Alegre, iniciaram-se as obras hidráulicas no rio Gravataí com a desobstrução, com uso de explosivos, do curso inferior desde os baixios da Cachoeira e da Cachoeirinha até Porto Alegre. Seguiram como complemento desses serviços as dragagens nas areias das Voltas Miúdas e a retificação das curvas do rio. Nesses serviços, tiveram ainda o cuidado de não interromper a navegação no local. Ao longo de 1919, foram também realizados serviços de medição dos afluentes do Gravataí, nivelamentos e sondagens regularmente até o porto das Canoas. Foi realizado inclusive um serviço de “limpeza radical” nas margens do leito do

³¹⁸ Relatório apresentado ao Dr. Borges de Medeiros Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, pelo Secretário de estado dos Negócios das Obras Públicas Dr. Protásio Alves em 14 de setembro de 1917.

³¹⁹ AXT, op. cit., 1998.

³²⁰ Relatório apresentado ao Presidente do Estado Dr. Borges de Medeiros, pelo Secretário dos Negócios das Obras Públicas Dr. Ildefonso Soares Pinto em 27 de agosto de 1919. Nesse período o Governo atuava na Usina Termelétrica de Porto Alegre e desde 1914 a Cia. São Jerônimo, que fornecia carvão ao Estado, havia suspenso o fornecimento.

rio.³²¹

No início da década de 1920, a navegação era bastante regular no rio Gravataí. Além do transporte de carvão da mina, essa navegação servia ao “grande comércio de farinha e de lenha dos municípios de Gravataí e de Viamão”. Havia também o estabelecimento de uma olaria às margens do rio que pertencia ao Estado. Assim, existiam diferentes tipos de embarcações com diferentes calados, e os serviços “deixaram, depois de árduos e incessantes trabalhos, este grande trecho completamente livre de qualquer embaraço e francamente navegável”.³²² Isso, porém, até aquele momento, pois, ao longo da década de 1920, outros obstáculos surgiram como veremos no capítulo IV.

As melhorias verificadas na via do rio Gravataí se concentravam no esforço do governo em viabilizar não só o transporte de gêneros da agricultura mas, principalmente, do carvão para Porto Alegre. Esse trabalho era realizado diretamente pela diretoria de viação fluvial, e o chefe de serviço do rio Gravataí chegou a encaminhar um memorando ao secretário de obras sugerindo que esse transporte fosse feito por empreitada para torná-lo mais regular e econômico. Desde 1915, o diretor de viação fluvial, Faria Santos, tratava mais diretamente das obras para o canal Porto Alegre-Torres e o próprio secretário das obras Ildelfonso Soares Pinto acompanhava os melhoramentos no Gravataí no que se referia ao transporte de carvão. O memorando não surtiu efeito e os serviços para o transporte do carvão continuaram com a diretoria de viação fluvial.³²³

Houve uma ativa participação do governo e em cinco anos – de 1918 a 1923 foram realizadas obras hidráulicas que eram planejadas durante anos em outras partes do estado sem serem concluídas. Isso se deveu em parte ao projeto do canal de ligação Porto Alegre-Torres e ao transporte de carvão. A navegação fluvial se beneficiou indiretamente desses fatores.³²⁴

Os serviços de melhoramentos também ocorreram no **rio Taquari**. Nessa via fluvial, um dos últimos trabalhos da Comissão de Estudos foi a organização do projeto para melhoramento das itaipavas das Flores e a de Capitão Miguel, além de melhoramentos de trechos que compreendiam a cachoeira Comprida e a do Ouro e os baixios da Secca e da

³²¹ Relatório dos Serviços de Melhoramentos do rio Gravataí, apresentado pelo Engenheiro Fernando Abbot Sobrinho, chefe dos serviços do Gravataí. Anexo ao Relatório da Secretaria dos Negócios das Obras Públicas, 1920.

³²² Idem, p. 330.

³²³ Idem, *ibidem*.

³²⁴ Memorando ao Sr. Dr. João Fernandes Moreira, M.D. Eng. Chefe da Comissão das Obras do Porto de Porto Alegre, enviado em 30 de abril de 1923 pelo Engenheiro Fernando Abbot Sobrinho, chefe de Serviços de Melhoramentos do rio Gravataí. Anexo ao relatório da Secretaria dos Negócios das Obras Públicas, 1923. Em memorando ao chefe da Comissão das Obras do porto de Porto Alegre o chefe de serviços do Gravataí aponta que os serviços realizados “muito influíram para o progresso da região do vale do Gravataí e municípios limítrofes, dando fácil escoamento aos produtos de uma zona rica e fértil, além do fácil transporte e conseqüente barateamento do carvão do mesmo vale”, p. 5.

Estrela. Os dois primeiros foram apresentados e submetidos à apreciação do Secretário das Obras Pereira Parobé em 1901 e consistiam na construção de barragens emergentes ou submersas complementadas por outras obras secundárias.³²⁵ Eram obras tidas, pelo o diretor Faria Santos, como de alta relevância para a economia do Estado e de grande alcance moral para a benemerência pública. Entendia também que, com a execução de tais obras, se iniciaria no Estado um período de desenvolvimento econômico e técnico.³²⁶ Contudo não obteve resposta concreta.

As discussões para a realização de serviços e canalização do Taquari eram anteriores à criação das Comissões de Estudo dos rios. Em 1893, como já verificamos, houve a tentativa de terceirizar esses serviços. Nova investida nesse sentido ocorreu em 1905, portando antes da extinção das referidas Comissões. O Decreto nº 830 de 28 de setembro estipulava os serviços para melhoramentos naquele rio entre o trecho da cidade de Taquari e a povoação de Encantado, de modo a manter a profundidade mínima de 1 metro, com concessão desses serviços à iniciativa privada. As obras construídas dariam o direito a empresa concessionária da percepção de taxas por toneladas com uma diminuição progressiva a medida que os volumes aumentassem. O prazo da concessão seria de 40 anos a contar de 4 de outubro de 1905, findo este as obras reverteriam ao Estado. O Governo ficava com a faculdade de encampação das obras depois de decorrido o prazo de 20 anos de sua exploração pelo concessionário. A 4 de outubro, efetivou-se a assinatura de contrato com uma empresa, mas esse não estipulava quais as obras que o concessionário executaria para assegurar a profundidade mínima de 1 metro. O contrato rompeu-se em 1907 sem a conclusão dos serviços.³²⁷

Pelo Decreto pode-se deduzir quanto à intenção do governo tanto em terceirizar os serviços quanto em se dispor a encampar posteriormente as obras. Esse aspecto da relação do Governo Borges com a iniciativa privada permitia a atuação de empresas privadas em serviços do setor público com fiscalização do Estado. O contrato seguia as cláusulas de exploração da barragem Rio Branco, cujo teor não satisfazia as empresas de navegação, pois

³²⁵ As obras consistiam em: “Construção de barragens para o fechamento de braços secundários, diques longitudinais, espigões emergentes e barragens ou espigões submersos, tudo feito de pedra jogada.” Relatório de 1901, op. cit., p. 115.

³²⁶ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, op. cit., 1901.

³²⁷ Relatório Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, apresentado ao Exmo Sr. Dr. Carlos Barbosa Gonçalves Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Secretário de Estado Candido José de Godoy em 28 de agosto de 1908. Anexo - o contrato foi com a empresa do Dr. Timotheo Pereira da Rosa. As taxas seria, de 3\$500 réis até o Lajeado e 8\$000 réis até Encantado, das embarcações de dois ou mais toneladas de arqueação. Estas taxas seriam reduzidas de 25% quando o tráfego excedesse de 60.000 toneladas; e 40% quando chegasse a 100.000 e 50% quando atingisse a 150.000 toneladas, p. 351.

já eram costumeiras as reclamações da exploração daquele serviço público por uma empresa privada. Os empresários encontravam respaldo na diretoria de viação. De qualquer maneira essa possibilidade não incentivou a execução de obras no rio Taquari. Além de o próprio contratado solicitar prorrogações de prazo, no ano seguinte, ocorreram mudanças no governo do Estado.

Em 1908, com entrada de Carlos Barbosa no governo do Estado passou a responder pela secretaria de obras não mais o engenheiro Parobé, mas o engenheiro Godoy. Continuava em estudos a implantação da barragem na Itaipava das Flores no rio Taquari. O projeto previa uma barragem móvel com eclusas seguindo a obra executada no rio Caí. Os técnicos afirmavam que com esta obra seria possível levar a navegação, para barcos de 1,50m de calado acima da cidade de Taquari na localidade de Mariante, pois esse local era ponto de partida da estrada para Venâncio Ayres e Soledade, e para barcos de 1m de calado até a localidade de Bom Retiro. Assim, haveria uma conexão entre as vias de transporte fluvial e rodoviário. Essa conexão não ocorria com as redes fluvial e ferroviária e isso era motivo de críticas constantes na administração republicana.³²⁸ Todas essas melhorias estavam previstas no Esboço do Plano Geral de Viação.

Em relação ao **rio dos Sinos**, a situação não se apresentava melhor do que a dos outros rios para a navegação. A Comissão de estudos de prolongamento da estrada de ferro Novo Hamburgo-Taquara que tratava dos melhoramentos daquela via fluvial manteve os serviços de limpeza do leito e das margens. Nenhuma obra foi desenvolvida ao longo do período em foco. Contudo, os serviços empreendidos continuavam permitindo a navegação durante todo o ano no trecho entre a capital e São Leopoldo e no inverno a navegação se estendia com normalidade até o porto da Paciência em Taquara, sendo precária na época das secas. No rio dos Sinos, além das características próprias que apresentava a sua natureza como dificuldade para a navegação, havia a presença da via férrea, praticamente no mesmo percurso da via fluvial, desde a capital até o município de São Leopoldo e, a partir de 1903, até Taquara.

A partir de 1911, os serviços da via fluvial do rio dos Sinos voltaram a fazer parte da pauta da Comissão de Melhoramentos da Navegação, pois a *Comissão de estudos de prolongamento da estrada de ferro de Novo Hamburgo* fora extinta em função da conclusão dos trabalhos. A estrada de ferro já havia ultrapassado Taquara e chegado à serra no distrito de Canela.

Em 1918, a Intendência de São Leopoldo solicitou à diretoria de viação fluvial um

³²⁸ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1908.

trabalho específico para retificação do rio na chamada curva do Alfaiate e no baixio entre a ponte da viação férrea e a cidade de São Leopoldo. Nesse trecho estava estabelecido o porto da cidade e era a área de convergência de um grande número de embarcações, daí o interesse da Intendência na melhoria das condições de navegabilidade. A Comissão de Melhoramentos da Navegação atendeu ao pedido quanto aos estudos dos problemas e chegou a destacar uma equipe para tal. Ocorreu a dragagem do baixio, mas a obra de retificação do rio foi novamente adiada.³²⁹

Nessa época, a via férrea realmente fazia concorrência com a via fluvial e não apenas na disputa das verbas públicas para a sua melhoria. Acontece que desde 1912 havia uma série de abatimentos nas tarifas sobre os transportes ferroviários e de forma desigual nas diferentes linhas³³⁰. Os abatimentos mais significativos ocorreram justamente onde havia transporte fluvial. A via do rio dos Sinos foi a mais atingida nesse processo de incentivo do governo ao transporte ferroviário. Esses incentivos atingiram seu ápice com a encampação desses serviços pelo governo do Estado em 1919.³³¹

A navegação fluvial, mesmo com as precariedades das vias, continuava importante no quadro econômico do Rio Grande do Sul nas primeiras décadas do século XX. A atividade servia ao transporte de gêneros agrícolas, manufaturados e de passageiros entre o interior e Porto Alegre. As viagens eram constantes e disso dependia toda essa circulação. Essa movimentação dependia, sob as condições em que se encontravam as vias, do conhecimento dos práticos da navegação.

³²⁹ Ofício nº 893 de 9 de junho de 1919 do Diretor da Viação Fluvial Faria Santos ao chefe da Comissão de Melhoramentos da Navegação Fluvial e Lacustre Eng. Henrique Hausser. Anexo ao Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1919, p. 154.

³³⁰ Os abatimentos nas tarifas eram os seguintes: Abatimento I – nos valores para passageiros – abatimento de 30% sobre os preços das passagens de Porto Alegre para Montenegro, Cachoeira e entre Cachoeira e Montenegro. 40% de abatimento nas passagens entre Porto Alegre e Santa Cruz. Abatimento II – nos valores de Bagagens e encomendas – 30% no transporte de Porto Alegre para Santa Maria, Cachoeira e entre Montenegro e Caxias e 40% de Porto Alegre a Montenegro e entre Porto Alegre e Santa Cruz. Abatimento III – nos valores de mercadorias. 1 -Das classes 1, 2,3,4,5 e 6, de Porto Alegre a estação de Montenegro e vice-versa, abatimento de 40%. 2.- As mercadorias as classes 1,2,3,4,5 e 6, de Porto Alegre a estação de Cachoeira ou qualquer estação além de Cachoeira, na direção de Santa Maria e vice-versa, abatimento de 30%. Abatimento de 40% nos fretes das mercadorias das classes 1 a 6, de Porto Alegre para uma estação entre Montenegro e Rio Pardo e do abatimento de 30% nos fretes as mesmas mercadorias despachadas de Porto Alegre para Cachoeira. Abatimento de 40% os fretes das mercadorias das classes 1 a 6, de Porto Alegre para Santa Cruz e vise-versa. **Fonte:** Carta ao Dr. Borges de Medeiros enviada por J.L. Faria Santos. Viação Interior do Estado. Porto Alegre, 19 de janeiro de 1913. Anexo ao Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas de 1913.

³³¹ Sobre os incentivos ao transportes ferroviários e a encampação de 1919 trataremos no capítulo IV trazendo a análise deste processo frente as dificuldades enfrentadas pelas empresas de navegação fluvial.

3.3.2 As vias fluviais e os trajetos percorridos nas viagens

Para executar a navegação, no final do século XIX e início do século XX, era necessário conhecer a via fluvial, daí ser o “prático” o profissional que possuía prática no percurso. Além das características físicas dos rios em diferentes espaços geográficos que seu leito percorria, o navegador deveria conhecer os portos e locais de parada de cada localidade. O tempo de cada viagem também variava de acordo com as estações do ano, das condições do clima e das melhorias feitas para a navegabilidade do rio.

O rio Jacuí, em todo seu extenso curso, recebe inúmeros afluentes tanto em sua margem esquerda como na margem direita. Mesmo sendo um rio de planície em sua maior extensão e ser apontado por técnicos e navegadores como apto à navegação apresentava trechos encachoeirados e de águas rápidas. Os obstáculos à navegação, nesse rio, eram vencidos com o uso de pequenas embarcações ou balsas. Esses obstáculos se encontravam, principalmente, desde Cachoeira do Sul até a foz do arroio Saturno, ponto mais extremo a que chegava essa navegação.

De Porto Alegre até o porto de Cachoeira a navegabilidade desse rio era mais favorável, mas o problema para as embarcações era a vegetação que margeava o leito. Como em alguns trechos o rio era estreito, os galhos e troncos dificultavam a passagem dos barcos e vapores maiores, principalmente, à noite. Nas estações de águas rasas, as dificuldades se avolumavam, pois os canais próprios para a passagem das embarcações maiores ficavam obstruídos. Era o caso do canal denominado Furado, que ficava em frente a São Jerônimo, do canal do largo de Santa Cruz e do largo da Ponta Rasa.³³² Esses percalços exigiam grande habilidade dos navegadores na condução dos barcos, bem como conhecimento do leito do rio.

Os principais portos ao longo do rio Jacuí, onde os barcos escalonavam partindo de Porto Alegre, dirigindo-se para Cachoeira do Sul eram Santo Amaro, Barra (Barra do Ribeiro), Rio Pardo e Cachoeira. Havia, ainda, paradas intermediárias nas vilas de Triunfo e de São Jerônimo.

No rio Caí, apesar de um percurso menor desde Porto Alegre, por volta de 1880, uma viagem desde o porto do Caí até a capital podia despender um dia entre ida e volta.³³³ Nos primeiros anos do século XX, os barcos já dispunham de alguma tecnologia que lhes permitia certa velocidade, mas o regime dos rios dificultava a navegação e, além disso, era necessário

³³² Relatório da Presidência da Província de 28 de abril de 1856; CONFERÊNCIA LIGAÇÃO IBICUI-JACUI. Itaquí, 1964. *Anais*, Itaquí: [s.ed.], 1964.

³³³ Conforme relatos da família Schüler, Montenegro. Depoimento de descendentes de antigos proprietários de embarcações.

ancorar em vários trapiches ao longo desse trajeto.

O curso do rio Caí entre Porto Alegre e o porto de Feliz é de 154 km. Esse percurso só podia ser feito em época de enchente. Em outros períodos, a navegação era interrompida, indo pouco além de São Sebastião do Caí.³³⁴ Até o porto de Caí o curso de 130 km tornou-se navegável em todas as épocas do ano, após a construção da barragem Rio Branco,³³⁵ para barcos de calado superior a 1 metro pois, até então, era navegado por barcos menores.

Partindo de São Sebastião do Caí, as embarcações faziam paradas no porto da Manteiga, do Veiga e do Maratá, na localidade do mesmo nome. Seguiam até o porto dos Pereiras, paravam no porto de Segredo e chegavam ao porto de São João de Montenegro, junto à vila. Alguns barcos, como os de propriedade da Navegação Koller, partiam desse último porto; os que pertenciam à Navegação Schilling e de Sauer vinham desde São Sebastião do Caí. Do porto de Montenegro faziam escala no porto dos Hiates, no Paquete, passavam pelo Pesqueiro (ou Waldemar Silva), porto do Anacleto, escalonavam também junto ao porto do Chimarrão, no Estaleiro, no porto João Ely, onde ficava a olaria Ely, todos em Montenegro, seguindo até Porto Alegre.

Essas escalas tinham o objetivo de arrecadar os produtos que seriam comercializados em Porto Alegre. Esse comércio, como vimos anteriormente, já contava com prestígio.

Encontramos uma passagem ilustrativa dos vários aspectos dessas viagens que envolvia navegação e comércio entre o interior e a capital.

Mal apontava um tal de vapor Caí bem carregado em Porto Alegre, corriam para o local, os comerciantes portugueses, que tinham por alcunha “pés de chumbo”, e então começavam o negociar e a regatear acerca do preço, enquanto o comandante do navio ou o seu substituto fazia as vezes de vendedor. Na viagem de volta a Montenegro ou São Sebastião do Caí, o comerciante, que mandara mercadorias para Porto Alegre, recebia então juntamente com os sacos vazios o dinheiro e as notas, e o negócio estava concluído [...].³³⁶

“Na viagem de volta” o percurso tinha as mesmas paradas, quando desembarcavam os passageiros e também eram entregues as mercadorias encomendadas de Porto Alegre. Isso também justifica, em parte, o tempo despendido na viagem.

A outra forma de entender a duração do percurso dos rios através da navegação fluvial

³³⁴ SAMPAIO, Mário de Oliveira. **Capitão de Corveta**. Roteiro Lacustre e Fluvial do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Escola de Engenharia de Porto Alegre, 1912, p.63-66. (O volume consultado encontra-se no I.H.G.R.S., foi ampliado e alterado por Luis Lacé Brandão, Capitão de Corveta, em 1927).

³³⁵ Barragem Rio Branco - posteriormente retornaremos ao assunto.

³³⁶ HUNDERT JAHRE DEUTSCHTUM IN RIO GRANDE DO SUL. 1824-1924. Herausgegeben vom “Berband Deutcher Bereine”. Porto Alegre: Tipografia do Centro, 1924, p. 273. (O exemplar encontra-se em Língua Alemã. A tradução do texto citado é de responsabilidade da autora deste trabalho).

é pela maneira como os barcos tinham de ser conduzidos. Na época das cheias, que correspondia aos meses de inverno, a navegação era contínua. Já, em épocas das estações secas, correspondentes ao verão, o leito dos rios apresentavam “baixios” e, nesse caso, faziam baldeações em diferentes tipos de embarcações; de vapores para balsas ou caíques, embarcações menores que permitiam a passagem por águas baixas e corredeiras.

O rio Caí apresentava diversos desses “baixios” exigindo habilidades dos condutores. Possuía também inúmeras “voltas”, que eram as curvas, com as quais os navegadores estavam tão familiarizados que lhes davam denominações. No Caí, as que exigiam mais atenção ao navegar, eram as da “Vendinha”, da “Pistola”, do “Sobradinho”, dos “Árabes” e da “Candinha”, entre outras. Os “passos”, que permitiam a travessia de uma margem para outra do rio por balsa ou barca, representavam outro obstáculo à navegação, deixando apenas o meio do rio como via navegável.³³⁷

Dificuldades semelhantes encontravam os navegadores do rio dos Sinos, apesar de sua foz encontrar-se apenas a 6 km da capital e 80 Km até São Leopoldo, despendiam horas de viagem, principalmente, pela sinuosidade que o rio apresentava. De Porto Alegre a São Leopoldo faziam paradas na localidade de Morretes e, depois, em Sapucaia do Sul no local denominado Três Portos. No inverno, os vapores de roda iam desde Porto Alegre até o porto da “Paciência” (Taquara) e as embarcações pequenas até o porto do “Monjolo” (rio Rolante próximo a Santo Antônio da Patrulha), mas, nas estiagens prolongadas, tornava-se precária a navegação entre São Leopoldo e Taquara, sendo praticada apenas em canoas. Havia, ainda, portos em localidades que hoje correspondem aos municípios de Campo Bom e em Sapiranga no chamado porto Blos.

O rio dos Sinos era apontado como muito sinuoso, com baixios, voltas rápidas e “lajeados” (pedras próximas ao leito). A navegação deste rio deveria ser feita ou pela margem esquerda ou pela direita, ora a meio do rio até as “pedras” do “Carioca” (Porto do Carioca, em São Leopoldo). Segundo as instruções de Sampaio (1912), desse porto até o porto de São Leopoldo (junto à sede do município), o cuidado dos navegadores deveria ser em relação às águas baixas que o rio apresentava.

O rio Taquari era considerado o que apresentava as melhores condições de navegabilidade. Em águas cheias, o percurso chegava a 200 km até o porto Marechal Osório (antigo Mussum, atual município de Guaporê). Em qualquer época, era navegável até o município de Taquari “desde que o prático conhecesse o rio e fosse atencioso” conforme

³³⁷ SAMPAIO, op. cit., 1912, p. 63-66.

relatava, em suas instruções de navegação, o capitão de corveta Sampaio em 1912. O leito apresentava inúmeros “baixios” e ilhas. Os principais portos freqüentados pelos navegadores eram o porto de Taquari, o de Mevêncio, o do Asilo Pella e, depois da Villa de Triunpho, o porto do Guaíba em Porto Alegre. O número de entrepostos e de produtos era grande nas margens desse rio - desde sua foz até o antigo porto de Santa Bárbara (atual município de Dois Lajeados).

No período em estudo deste trabalho, havia mais de cinqüenta portos no rio Taquari até Porto Alegre. Notamos que alguns constituíam portos mais movimentados e que deram origem aos municípios homônimos. Na margem direita, Margem do Taquari, Mariante, São Gabriel (Cruzeiro do Sul), Lajeado e Encantado. E outros menores que identificavam a localidade, um acidente geográfico ou uma relação com os proprietários do lugar onde se instalou o porto. Temos como exemplos: Cadeia, Goiabeira, Viúva Guedes, São Bento, Areia, Arroio do Meio, entre outros. Na margem esquerda, seguindo o mesmo critério, enumeramos: Triunfo, Taquari, Bom Retiro do Sul, Estrela e Santa Cruz. Além dos intermediários, Barreto, Olaria, Lengler, Novo ou Becker, Ouro, Criúva, Ramos, Wendt e Pedreira.³³⁸

De alguns pontos do Taquari, uma viagem até Porto Alegre podia levar um dia. Era o caso de Lajeado. O vapor partia às seis horas retornando a Lajeado às dezenove ou vinte horas. Mas, normalmente, ocorriam atrasos dependendo da altura das águas. Em certas épocas do ano, não era marcada a hora para a chegada do final da viagem.

Outro motivo para a demora nas viagens diárias era, justamente, a parada nos portos intermediários. Os barcos escalavam recebendo cargas e passageiros. Mesmo fora dos portos principais, os passageiros podiam ser embarcados em trapiches improvisados, que não passavam de tábuas que avançavam sobre o leito do rio.

Apesar das dificuldades, as viagens por rios eram constantes, pois se faziam necessárias. Esse meio de transporte não servia apenas às cargas mas também aos passageiros. No ano de 1867, pelo rio dos Sinos, foram feitas entre Porto Alegre e São Leopoldo 208 viagens pelos vapores Guahiba, Brasileira e São Leopoldo. Nestas foram percorridas 14.688 milhas e conduzidos 5247 passageiros. No rio Jacuí, da capital para Rio Pardo e Cachoeira foram feitas, pelos vapores Tupy e Rio-pardense, 57 viagens redondas, isto é, de ida e volta. Percorreram 13.158 milhas e conduziram 1.095 passageiros. Os mesmos vapores fizeram para Taquari mais 50 viagens redondas, num total de 5.254 milhas, conduzindo 1.095 passageiros. Na linha entre Cahy e Porto Alegre, o vapor Brasileira percorreu 10458 milhas, conduzindo

³³⁸ FERRI, Gino. **História do rio Taquari - Antas**. Encantado: Grafen, 1991.

847 passageiros num total de 96 viagens redondas.³³⁹

Os dados acima relativos a algumas empresas de navegação indicam que as milhas percorridas não se limitavam às distâncias entre dois portos extremos no trajeto. São Leopoldo é a localidade mais próxima de Porto Alegre e apresentava maior movimento tanto em número de viagens como em transporte de passageiros, demonstrando que havia uma ligação intensa dessa localidade com a capital. Já os vapores que faziam a linha entre Cachoeira e Porto Alegre, pelo rio Jacuí, também faziam até Taquari. Mesmo que as características dos dois rios fossem diferentes, isso era viável pela ligação física entre eles, sendo o Taquari um tributário do Jacuí.

Ainda sobre as viagens no Taquari, os dados não apontam as embarcações que navegavam exclusivamente no rio Taquari indo pelo Jacuí até Porto Alegre. Nessa navegação operava, desde a década de 1850, com 6 vapores, a Companhia de Navegação Jacuí, com subvenção do governo da Provincial, para o transporte de cargas e de passageiros. A partir de 1875 a Empresa de Navegação Arnt passou a dominar a navegação no rio Taquari, desde o porto de Muçum até Porto Alegre, e já investia no ramo de transporte de passageiros. No rio Caí também navegavam a Companhia de Navegação Jacuí, no mesmo período, a empresa de navegação a vapor Schmitt & Cia., a Cia. Fluvial, entre outras. Mas mesmo os dados apresentados inicialmente demonstram a movimentação neste rio, pois informa que apenas 1 vapor realizou 96 viagens.

Além da forma como era realizada a navegação fluvial pelos práticos das embarcações, as viagens propriamente estavam revestidas de características próprias e de acordo com a época em estudo.

Os viajantes que percorreram o Rio Grande do Sul no século XIX, por contingência da estrutura de transporte no período, utilizaram a navegação fluvial. Buscamos um depoimento a respeito do assunto:

Pegamos embarque sobre o barco a vapor “Estrella”, que estava atracado no posto telefônico a nossa disposição, e iniciamos uma das excursões mais emocionantes, e mais poéticas de toda a nossa viagem. A um certo ponto encontramos uma embarcação bastante parecida com outras vista em diversas regiões, uma espécie de balsa, carregada de gente e de animais. Homens e mulheres cantavam alegremente, e é desnecessário dizer, eram italianos. Mas o ponto mais impressionante para nós, foi a travessia de uma corredeira, em que admiramos a grande habilidade dos navegadores do rio, que permitem-se sem riscos, saltar sobre uma cascata sem desviar e sem deixar-se vencer pela força da corrente.³⁴⁰

³³⁹ Relatório do Presidente da Província de 20 maio 1869.

³⁴⁰ BUCCELLI, 1906, p. 282.

O viajante Buccelli fez o relato acima quando se encontrava numa viagem que ele denominou de “*Dal Guaporè al Jachy*”, quando visitava as colônias de italianos na serra gaúcha. Ele nos dá pistas da relação da navegação fluvial entre as diferentes colônias de imigrantes. No caso desse percurso, ele está numa área de colonização italiana, mas em uma embarcação cuja empresa tem sede em Estrela, área de colonização alemã. O mesmo autor confirma a afluência de passageiros e mercadorias ao longo do trajeto:

O barco passou em oito horas de marcha por mais de vinte pequenos portos, se é possível dar este nome à minúsculas enseadas de desembarcadouros ou às pontes construídas sobre as margens salientes com paus enormes fincados no fundo do rio e ligados à terra por meio de outros paus e de tábuas mal cortadas, mas em cada ponto tinha mercadorias para embarcar e faziam o reabastecimento de combustível.³⁴¹

Mas, apesar da verdadeira aventura que era a navegação pelos rios até Porto Alegre, essa atividade era intensa, pois estava integrada à economia do Rio Grande do Sul.

Os relatos das empresas pioneiras no ramo da navegação demonstram que essa atividade surgiu da necessidade de escoar a produção agrícola do interior para Porto Alegre, quando ainda não havia uma infra-estrutura adequada de transporte no Rio Grande do Sul. Porém, com o aumento de volume e áreas produtoras, a navegação foi se profissionalizando e atraindo investimentos. Aos poucos se desvincula do negócio da agricultura para se tornar um negócio próprio de transporte. A partir da década de 1890, sob a legislação republicana, as empresas começaram a ter outro perfil, nesse período, também foi significativo o registro de Companhias Anônimas no ramo da navegação fluvial. A economia e as medidas dos governos do estado continuaram favoráveis ao desenvolvimento da atividade nas primeiras décadas da República.

As vias fluviais, apesar de terem recebido melhorias, ainda não apresentavam condições ideais de navegabilidade. O conhecimento destas se baseava, tanto através do empirismo dos navegadores, como nos estudos desenvolvidos pelos técnicos e publicados pela Capitania dos Portos.

Porém, ao longo do período analisado, outras questões relativas à navegação fluvial e que envolviam o setor público já preocupavam os empresários da navegação fluvial. Esse aspecto será alvo de nossa análise no capítulo seguinte.

³⁴¹ BUCCELLI, op. cit., p. 282. (Sobre o combustível: era a lenha, que segundo o autor “custa pouquinho e que se encontra abundante em cada porto”).

4 A NAVEGAÇÃO FLUVIAL E AS MUDANÇAS POLÍTICAS E ECONÔMICAS NO FINAL DA REPÚBLICA VELHA: PERCEPÇÃO DE UMA CRISE NO SETOR E ORGANIZAÇÃO DOS EMPRESÁRIOS

Nas duas primeiras décadas da República, a atuação do poder público no processo de operacionalização da navegação fluvial ocorreu pela necessidade de melhorar o sistema de transportes no Rio Grande do Sul, que era altamente deficitário. A atuação do governo do Estado se efetivou através de serviços de manutenção das vias fluviais e na elaboração de projetos que visavam melhorar o sistema viário do estado, sendo que nestes se incluíam as hidrovias. Um dos objetivos do governo se relacionava ao melhoramento dos acessos externos, ou seja, dos portos. Inclusive o projeto para o porto de Porto Alegre integrava esse objetivo. Em algumas etapas desses projetos, a atuação do Estado ocorreu de forma direta através da Diretoria de Viação e, em outras, de forma indireta com contratos com empresas privadas onde o Estado atuava como o fiscalizador dos serviços. Em ambas as situações, os governantes deixavam transparecer que, em se tratando dos transportes, o Estado era o gerenciador, pois entendia esse setor como um “*bem público*”, de acordo com o positivismo, que norteava os princípios do PRR.

Enquanto o poder público atuava na infra-estrutura viária, os proprietários das embarcações, constituídos como empresas, realizavam a operacionalidade da navegação fluvial. Eles eram os responsáveis diretos pelo escoamento da produção do interior para Porto Alegre e vice-versa. Mesmo após ter ocorrido a atuação do poder público, demonstrada em capítulo anterior, no melhoramento das vias fluviais, estas continuavam a apresentar inúmeros problemas que dificultavam a navegabilidade, como pouca profundidade em alguns trechos, cachoeiras, curvas e ilhas. Além desses aspectos, havia entulhos sobre o leito e falta de sinalização. Mesmo assim, a navegação ocorria de forma intermitente porque os navegadores conheciam os percursos e os regimes dos rios e ainda adaptavam as embarcações de acordo com a necessidade.

Mesmo com esse panorama demonstrando a importância da atividade de navegação fluvial, o período que correspondeu a segunda metade da Primeira República marcou o início das dificuldades da atividade. Analisaremos o contexto que levou a navegação fluvial a uma desestruturação nos anos 20. Identificaremos a atuação dos empresários na defesa de seus interesses junto ao governo, frente a essa nova conjuntura, e quais foram as medidas tomadas pela administração estadual diante dessa situação. Buscamos, portando, verificar a atuação de um e outro setor, público e privado, frente à crise que a navegação fluvial passou a enfrentar.

Para esta análise, o capítulo será dividido em três partes. Inicialmente trataremos um contexto da situação política nos anos 20, pois nesta década ocorreram mudanças significativas na condução do Estado que influíram na economia. Esse direcionamento teve reflexos na navegação fluvial.

Na segunda parte, analisaremos em que estágio se encontravam os projetos hidroviários que vinham se desenvolvendo desde o início do governo republicano, para identificar, através das obras e serviços, quais, os que, efetivamente se realizaram. Assim poderemos identificar em que condições de navegabilidade se encontravam as vias fluviais para a realização dos serviços das empresas de navegação. Pretendemos verificar se ocorreu melhoria nestas condições, uma vez que esses aspectos eram apontados como um entrave ao desenvolvimento da atividade pelos empresários.

Na terceira parte, identificaremos outros aspectos importantes no período, principalmente a partir de 1915; a política fiscal e a legislação portuária adotada pelo Estado. Interessa-nos nesse contexto analisar a posição dos empresários da navegação fluvial na defesa de seus interesses frente à postura do governo. Isso se dará pela identificação das formas de organização que eles apresentaram.

4.1 O GOVERNO DO PARTIDO REPUBLICANO RIO-GRANDENSE E A OPOSIÇÃO POLÍTICO-PARTIDÁRIA

Já expusemos as medidas tomadas pelos governos do PRR no Rio Grande do Sul relativas à economia e que resultaram em benefícios para o centro-norte do estado nas primeiras décadas da república. Porém, o plano político e econômico do governo que, em suma, resultou em tais medidas era contestado pela oposição política vigente desde a instalação do governo.

As divergências entre o PRR e a oposição sobre a condução da economia do Rio Grande do Sul se agravaram no início dos anos 20. Foi sob um clima de tensão política que se desencadeou a Revolução de 23. Este acontecimento teve repercussões em todos os aspectos da sociedade rio-grandense até o final do período. Nesse contexto o governo tomou algumas medidas administrativas que resultaram em benefícios para a economia da zona sul.

É neste contexto histórico que analisaremos a relação entre o estado e a iniciativa privada no desempenho da navegação fluvial. Porém, para entendermos como as contestações se estenderam ao longo de toda a Primeira República e se intensificaram na última década do período, faz-se necessário verificar como ocorria o enfrentamento entre o governo e os

segmentos oposicionistas em períodos anteriores.

Como já destacamos nos capítulos anteriores, ao instalar-se o regime republicano, o Rio Grande do Sul enfrentava uma crise no setor da pecuária que era até então o sustentáculo da economia do estado. No governo Imperial, o partido político predominante no Rio Grande do Sul, o Liberal, associava a expansão da economia gaúcha ao progresso da pecuária. As atenções das lideranças políticas e da elite pecuarista se centravam na busca de novos mercados consumidores para a exportação dos produtos deste setor. As novas lideranças que emergiram com a República iniciaram um processo de incentivo à diversificação da produção, porém, sem abandonar aquela tradicional atividade econômica do estado. Nesse sentido, as atenções se voltaram à tentativa de criação de novas opções à economia do Rio Grande do Sul. O principal passo foi “dotar o estado de uma sólida economia agrícola”. Contudo, a postura seguida pelas autoridades e lideranças políticas no novo regime não significava que fossem antipecuaristas, mas essa atividade passou a ser considerada apenas como um dos elementos responsáveis pela expansão econômica do Rio Grande do Sul.³⁴²

As críticas do novo governo e seus seguidores se fundamentavam principalmente no entendimento de que uma economia exportadora baseada praticamente em um único produto, como ocorrera no período do governo Imperial, tornava o Rio Grande do Sul dependente e nisso, justificavam, residia a crise que o Estado vinha enfrentando. Portanto, no campo econômico, para os republicanos, havia uma associação entre Império e dependência e República e auto-sustentação.³⁴³

Entendendo que as novas lideranças não tinham uma postura antipecuaristas, também não podemos afirmar que essa postura fosse totalmente antiexportadora. A questão era a forma como entendiam a exportação, ou seja, essa prática deveria ocorrer com a diversificação da pauta de produtos e apenas dos excedentes da produção. Dessa maneira a economia do estado não ficaria sujeita às oscilações da valorização de um só produto e nem de sua colocação no mercado, pois, se ocorressem dificuldades nesses itens, a economia do estado ficaria sem alternativas. Por outro lado, entendiam também que era importante a formação de um mercado interno de consumo e se, mesmo assim, ocorressem excedentes de produção, ocorreria a exportação. O aquecimento do mercado interno naquele momento era totalmente viável, pois não haveria praticamente concorrência em vista das dificuldades de transporte em todo o Brasil para a importação e abastecimento. Em suma, o programa

³⁴² PESAVENTO, op. cit., 1979.

³⁴³ ANTONACCI, Maria Antonieta. A Revolução de 1923: as oposições na República Velha. In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (orgs.). **Rio Grande do Sul: Economia e Política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979, p. 229-253.

econômico do PRR “buscava diversificação e produção para dentro”.

O governo apregoava que esse programa se orientava no sentido de evitar que o Rio Grande do Sul se tornasse tributário de outros estados enquanto decaía a principal fonte de exportação, o charque. A saída foi incentivar a policultura. Os produtos capazes de abastecer o mercado interno e se capacitarem à exportação foram o feijão, a mandioca, o fumo, a cebola, o alho e a erva-mate. O crescimento da lavoura dos produtos citados se tornou a solução frente à crise da pecuária. Setores do governo apregoavam que este modelo, o agrário, havia surgido de uma maneira natural sem o direcionamento do governo, mas que este não deveria se furtar a lhe dar os devidos incentivos.³⁴⁴

Fonseca (1983) adverte que, na análise deste momento histórico, torna-se difícil afirmar que os membros do PRR tivessem consciência, ou em que grau, visto que muitos desses membros eram ligados à pecuária, de que a política econômica estadual adotada pressupunha o desenvolvimento da agricultura do centro-norte, encaminhando também para aquela região a hegemonia da economia do Rio Grande do Sul.³⁴⁵

Por outro lado, temos os opositoristas ao governo, elementos representantes da região da campanha e da tradicional atividade da pecuária. Esses, sob sua ótica, viam como natural a especialização econômica do Rio Grande do Sul baseada na criação de gado e, dentro desse entendimento, acreditavam que o progresso que ocorria no centro-norte era associado às decisões do governo e estavam sob controle das autoridades. Afirmavam, ainda, que a estagnação da campanha também era fruto de uma política consciente e deliberada dos governantes.

No período imperial, segundo a oposição, com o apoio do governo o sistema econômico pecuário-charqueador trouxera prosperidade e destaque ao estado. Entendiam que a crise que o setor enfrentava era fruto da ação do PRR no campo econômico, instalado com os governos de Castilhos e Borges, que intervinha na economia não seguindo a ordem natural e histórica do Rio Grande do Sul que era a especialização.

Para os opositoristas, o crescimento do estado dependia da manutenção da especialização para tentar obter vantagens no mercado externo. Resumindo, a oposição tinha como plano a construção de uma economia sólida com o fortalecimento de um segmento, a pecuária e com base na exportação.³⁴⁶ Portanto o plano econômico da oposição contrariava o plano do governo.

³⁴⁴ Conforme se encontra no capítulo II.

³⁴⁵ FONSECA, op. cit., 1983.

³⁴⁶ Ver: ANTONACCI, op. cit., 1979; TRINDADE, op. cit., 1979; PESAVENTO, op. cit., 1983.

Essas discordâncias entre a oposição e o partido do governo, além, é claro, das divergências políticas, podem ser entendidos através da identificação de sucessivos acontecimentos.

No decorrer da Primeira República o Rio Grande do Sul sofria, além da concorrência externa do Prata, a do mercado interno, representada pelo estado de São Paulo. No período da Primeira Guerra Mundial, fora aberta a possibilidade de novos mercados para as regiões produtoras de gêneros alimentícios, o que reativou a economia brasileira. As carnes do Rio Grande do Sul tiveram mercado garantido, abrindo um novo período de euforia para a pecuária gaúcha. Os pecuaristas investiram em uma série de melhorias aumentando a qualidade e a quantidade do rebanho, porém aumentaram também os preços dos campos e dos produtos pecuários.

A expansão da produção e dos volumes de exportação evidenciaram o problema dos transportes. Visto esse problema como de âmbito político-governamental pelo grupo no poder, o PRR, o governo do estado procedeu a encampação dos serviços das obras da barra e do porto de Rio Grande em 1919 e da Viação Férrea em 1920. A oposição, na Assembléia dos Representantes, criticou veementemente esse ato do governo. O foco de ataque da oposição eram os empréstimos que o governo havia efetuado através do Banco Pelotense e do uso de saldo do Tesouro do Estado que estavam distribuídos em bancos rio-grandenses.³⁴⁷

As divergências entre o governo e a oposição se acirraram no momento que outros fatores começaram a interferir na economia do estado. Iniciou-se a retração dos mercados consumidores europeus no final do ano de 1920. Os investimentos dos pecuaristas ainda não haviam sido recuperados e a concorrência interna e do Prata voltava a se intensificar. Diante desse panorama, os bancos restringiram os créditos e as dívidas foram convertidas em promissórias. Com isso a crise do pós-guerra se fez sentir mais intensamente para os pecuaristas sulinos. Esse grupo que integrava a oposição ao governo e que anteriormente criticava a intervenção do governo na economia, recorreu ao governo na busca de “amparo e proteção a fim de que este assegurasse a lucratividade dos investimentos [...]”,³⁴⁸ invocando as seguintes medidas ao governo; redução das tarifas ferroviárias, elevação da taxa de importação, diminuição de impostos e a criação de um banco ou carteira agrícola.³⁴⁹

Os setores dominantes do governo baseados em sua orientação positivista consideravam que tanto a atuação da administração como a interferência do Estado só se

³⁴⁷ AXT, op. cit., 2003.

³⁴⁸ ANTONACCI, 1979, p. 233.

³⁴⁹ Idem.

legitimavam em assuntos de interesse público e de alcance para a coletividade. Borges de Medeiros, apoiado pelo grupo de poder do PRR, não atendeu aos reclames dos pecuaristas.

No desenrolar desses acontecimentos, os “problemas levantados pela crise econômica de 1921 assumiram conotação política e possibilitaram uma luta pelo poder.”³⁵⁰. A arregimentação dos pecuaristas pela busca de melhores condições em sua atividade abriu espaço para a atuação dos grupos de oposição na política riograndense. Os produtores que estavam organizados em cooperativas, associações e corporações se organizaram como um grupo social diante de uma insatisfação que além da economia alcançou o aspecto político. Uma vez concretizada a possibilidade de luta dos produtores surgiu a liderança de Joaquim Francisco de Assis Brasil. Mobilizados e sob uma liderança corporificada, o movimento dos pecuaristas assumiu características político-partidárias e seus objetivos ultrapassaram a esfera de resolução dos problemas econômicos, resultando em um projeto político que estabeleceria uma nova forma de administrar o Rio Grande do Sul.

O conflito entre a situação governamental e a oposição, que até então se manifestara na forma da condução econômica, evidenciou-se na forma política em 1922 quando das eleições para governador. Borges de Medeiros - e o PRR - preparavam a sua candidatura para o quinto mandato. Havia evidências de tensões sociais e insatisfações de outros segmentos, além dos pecuaristas demonstrando que o projeto político-administrativo do PRR – Estado com função técnico-administrativas- não era mais capaz de responder às necessidades da sociedade riograndense ou pelo menos às expectativas das classes dominantes. Foi justamente a aglutinação das lideranças políticas – federalistas, democratas e dissidentes republicanos - a uma elite econômica que possibilitou o enfrentamento da oposição ao partido hegemônico do poder.

A 5 de outubro de 1922 foi lançada a candidatura de Assis Brasil ao governo do Estado. Não possuindo um programa de base para a candidatura e nem uma coalizão ideológica entre os partidos, a oposição centrou sua campanha no sentido de impedir a reeleição de Borges de Medeiros. Nessa ação, tentavam cooptar todos os segmentos da sociedade divulgando que as dificuldades em que a sociedade se encontrava eram consequência da má administração do governo do PRR. Assim, o período em que transcorreu a campanha eleitoral foi tenso em todo o estado.³⁵¹

Contudo, a 16 de janeiro de 1923, terminada a contagem dos votos, Borges de Medeiros foi legitimado como o vitorioso da eleição e, em 25 de janeiro, assumiu a

³⁵⁰ ANTONACCI, 1979, p. 233.

³⁵¹ Idem e TRINDADE, op. cit., 1979.

Presidência do Estado. No mesmo dia, teve início o movimento armado para a sua destituição. A luta política apresentou um equilíbrio das forças sem que nenhum dos lados – governo e oposição – abrisse mão de seus princípios. A luta armada se espalhou por todo o território do Rio Grande do Sul. Esses aspectos repercutiram em nível da política nacional, ocorrendo uma intervenção federal, e se refletiram negativamente na economia do estado. Finalmente, a 15 de novembro, “foram discutidas as possibilidades de paz e delegados plenos poderes a Assis Brasil para as negociações.”³⁵²

O ponto central de sustentação de poder do PRR foi rompido. Tratava-se da continuidade administrativa prevista na Constituição Castilhistas de 1891. Foi proibida a reeleição do presidente e dos intendentes após ter ocorrido a revisão da Constituição. Ainda no desdobramento das questões políticas ocorreu a busca de um candidato de conciliação para o governo do estado e em 1924 deu-se a organização partidária da oposição com a formação da Aliança Libertadora. Em 1928 se constituiu o Partido Libertador. A candidatura de Getúlio Vargas em 1928 completou o processo de desarticulação do poder hegemônico do PRR.³⁵³

Os acontecimentos que causaram e os que se sucederam com a crise de 21 apontaram para a mudança de rumo na prática política do Rio Grande do Sul refletindo-se também na economia. Desde o período após a I Guerra Mundial, o Brasil buscava aumentar sua participação no mercado mundial através da exportação. Essas duas situações criaram um contexto em que a recuperação da economia da zona sul se apresentava como a possibilidade de equilibrar a política interna do estado e ao mesmo tempo de integrar o Rio Grande do Sul nas atividades econômicas do Brasil.

4.2 AS ÚLTIMAS ETAPAS DOS PROJETOS E DAS OBRAS DO GOVERNO DO ESTADO PARA AS VIAS FLUVIAIS: RESULTADOS DESSA ATUAÇÃO NA NAVEGABILIDADE DOS RIOS

A primeira tentativa de solucionar o impasse nos transportes pelos órgãos do Estado foram os investimentos nas estradas de ferro, mas, como verificamos, os trajetos foram se delineando de forma isolada até 1910. Além disso, havia os problemas entre as empresas contratadas e o Estado pela forma dos contratos. Quanto às vias fluviais, dos projetos da Secretaria de Obras que as beneficiariam, constatamos que apenas um, a barragem Rio Branco, foi concluída no período da Primeira República. A falta de uma viação conveniente e

³⁵² ANTONACCI, 1979, p. 249.

³⁵³ Idem, p. 250.

os prejuízos decorrentes tanto para os particulares como para o Estado eram reconhecidos à época. Interessa-nos verificar como prosseguiram, na década de 1920, os projetos e serviços que incluíam as vias fluviais iniciados com o governo republicano.

A navegabilidade do rio Jacuí apresentava, no final do período de análise, praticamente as mesmas dificuldades identificadas nas primeiras décadas do governo republicano. Em 1927, um estudo apontava que a parte navegável do Jacuí era de 594 km, trecho que correspondia a distância até a Colônia Dona Francisca, tendo como ponto de referência a capital. Porém essa navegação só era possível nas cheias do rio, pois, no período das secas, a navegação era franca somente até a cidade de Rio Pardo, num total de apenas 190 km. Mesmo nessas condições, algumas embarcações com capacidade de 100 a 120 toneladas trafegavam entre Porto Alegre até a cidade de Cachoeira à reboque. Segundo esse estudo: “Os baixios de areia e de cascalho, as pedras, as cachoeiras e as árvores encalhadas, constituem estorvo à navegação, durante as secas”.³⁵⁴

Uma das preocupações com a navegabilidade do rio Jacuí, em 1928, ainda se ligava à produção de carvão que cresceu na década de 1910. Após o período da I Guerra Mundial, era crescente a necessidade do uso do carvão produzido no próprio estado e, para satisfazer o consumo, era necessário melhorar o escoamento da produção. Havia um canal, no rio Jacuí, que pela sua localização exigia constantes reparos. A Diretoria de Viação entendeu que o canal deveria ser substituído por outro a fim de cessar as despesas do Estado com a conservação e realizou a obra. O canal foi estabelecido em um local com maior vazante, atenuando os problemas em épocas de secas e foi assinalado por meio de bóias. Esse melhoramento, embora visasse a economia do Estado com o escoamento do carvão de uma empresa de mineração do Estado a Cia São Jerônimo, serviu ao trânsito em geral dos navegadores daquela região.³⁵⁵

A navegação no Jacuí, desde 1850 até 1930, integrou-se às atividades econômicas do Rio Grande do Sul. Embora nenhuma obra tenha sido realizada nessa via, apenas a canalização em alguns trechos, os estudos realizados serviram para um melhor conhecimento de sua natureza e, por consequência, esse conhecimento serviu para a operacionalidade de navegação.

No rio Gravataí, os melhoramentos verificados se ligavam ao projeto Canal de ligação Porto Alegre-Torres. Os estudos realizados até 1920 demonstraram que o curso do Gravataí

³⁵⁴ SAMPAIO, Mario de Oliveira. **Roteiro Fluvial e Lacustre do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Escola de Engenharia de Porto Alegre, 1912. Edição revista e ampliada por Luis Lace Brandão em 1927, p. 57-63.

³⁵⁵ Relatório apresentado ao Dr. Getúlio Vargas, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo engenheiro civil João Fernandes Moreira, secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, em 29 de julho de 1929, p. 322, v. 2.

necessitava de retificação em alguns trechos. Após os levantamentos serem concluídos pela Diretoria de Viação Fluvial, os serviços foram repassados a terceiros. Essa medida provocou a insatisfação do diretor de Viação Fluvial.

Faria Santos manifestou-se a respeito alegando que o serviço estava praticamente pronto ao ser repassado à iniciativa privada. A 16 de março de 1922, a secretaria suspendeu os serviços de limpeza do rio Gravataí. Os serviços de encurtamentos das voltas voltaram para a Diretoria de Viação Fluvial. O chefe encarregado dos serviços no Gravataí encaminhou um novo pedido ao secretário de obras solicitando a transferência dos serviços a particulares, pois considerava que a natureza dos trabalhos (braçal, sem uso de máquinas) demandava muito tempo. Encaminhou, em conjunto, uma solicitação para que o transporte do carvão da mina de Gravataí ocorresse também por terceirização. O secretário de obras, engenheiro Ildefonso Soares Pinto, tomou a seguinte medida. O transporte continuou por conta do Estado e os serviços de limpeza e de encurtamento das voltas foram terceirizados.³⁵⁶ O secretário atendia em parte ao chefe de serviço e também ao diretor da viação fluvial. Pelo exposto, verificamos que continuavam as divergências ideológicas dentro da secretaria de obras em relação à participação da iniciativa privada em serviços nos setores de competência do governo.

Os trabalhos realizados no rio Gravataí eram festejados pela Diretoria de Viação que já avançava para a retificação das voltas que o rio apresentava. A remoção das voltas Inferno Grande e a do Baixio exigiram meses de trabalho ocupando máquinas e homens. Finalmente, o chefe de Serviços de Melhoramentos do Gravataí fez a entrega do trecho à navegação “com grande júbilo por parte dos navegadores daquela via fluvial” e segundo o chefe dos serviços, “já se nota sensivelmente o impulso dado à navegação.” Mas tais obras demandavam, ainda, além do serviço, a ocupação de áreas de terras pertencentes a particulares e que foram indenizadas. Esse aspecto atrasou os serviços, pois ocorreu impasse entre os proprietários e o governo na definição dos valores, além da burocracia que o processo envolvia.³⁵⁷

A partir de 1925, as preocupações em relação ao rio Gravataí se intensificaram com a possibilidade de realização do canal que ligaria a capital a Torres, mas, paralelamente, as obras e serviços continuavam a beneficiar o escoamento da produção agrícola da região. O produto mais beneficiado era a farinha de mandioca, cuja produção aparece em terceiro lugar nas exportações do estado nos anos de 1927-8.³⁵⁸ A farinha de mandioca era exportada por

³⁵⁶ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1923.

³⁵⁷ Idem. As terras situadas nas voltas encurtadas eram de Maria Silva de Barcellos e houve dificuldades para chegar a bom termo a indenização. A área total correspondia a 36.465 m², 08. Para outro trecho de obra foi adquirido pelo Estado a área de 75.880m²,80 do proprietário Coronel Manoel Timótheo da Fonseca, p. 311-12.

³⁵⁸ FONSECA, 1983, p. 124.

embarcações desde o Passo das Canoas até a estação férrea de Porto Alegre.³⁵⁹ Esse movimento continuou até a metade do século XX.

Já, no rio dos Sinos, o último trabalho efetuado no período, no sentido de melhorar a navegação, ocorreu nos anos de 1929 e 1930. Esse serviço atendia a um pedido da Municipalidade de São Leopoldo junto ao governo do Estado. O requerente solicitava que fosse aterrada a Praça do Centenário localizada na margem esquerda do rio. O aterro havia sido iniciado em 1927 se estendido em 1928, porém sem ser concluído. Como havia em 1929 um pedido para serem feitas dragagem no rio a fim de melhorar a navegação, os dois serviços foram convergidos. Foi deslocada uma equipe de trabalho para realizar a planta de todos os baixios do rio. Essa etapa ficou concluída em 25 de fevereiro de 1930. Seguindo as características das embarcações que navegavam no rio dos Sinos, pequenas e de pouco calado, foi projetada a dragagem para 1,20 m de profundidade nas águas mínimas. Entretanto “Os baixios do rio dos Sinos, por ocasião do aterro não foram dragados, por motivos que escapam à percepção desta secção. O material do aterro foi retirado das proximidades [...] sem corresponder a nenhum benefício para a navegação”³⁶⁰

No rio Taquari, após 1920, não foi realizado nenhum serviço ou obra mesmo depois dos estudos que indicaram a necessidade e a viabilidade para construção de duas barragens. A navegação no Taquari foi a que mais resistiu às mudanças ocorridas ao longo do tempo nos meios de transportes. A continuidade, no entanto, é creditada à Cia. Arnt que permaneceu nessa atividade depois da metade do século XX. Aliás, as barragens também foram construídas somente na década de 1950 para dar controle às constantes enchentes do rio que prejudicavam a região. Entretanto esses acontecimentos fogem ao período de nossa análise, e por isso, não nos deteremos neles.

Quanto à barragem Rio Branco, como verificamos, foi o único projeto que teve seu término no período da Primeira República. Também já demonstramos que o movimento continuou aumentando ano a ano após a encampação pelo Estado, tanto para as embarcações que realizavam o transporte de passageiros como para o transporte de cargas. O que não se manteve estável foi a arrecadação. Porém esse aspecto se deu devido às reduções nos valores das taxas, aos investimentos na obra para a sua manutenção e porque havia taxas diferenciadas para cada tipo de embarcação, conforme apontamos no capítulo II.

Os déficits nos serviços da barragem se avolumaram em 1927. Apresentou uma receita

³⁵⁹ PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRINHA, op. cit., 1990.

³⁶⁰ Projeto de dragagem dos Baixios do rio dos Sinos. 2ª secção de serviços, 2º condutor R. Haerde. Novembro de 1932, pasta 392-4.

de 13:312\$704 para uma despesa de 35:395\$900. Nessa época, outras melhorias estavam sendo realizadas no rio, como dragagem em alguns trechos e limpeza das margens e foram incluídas no balanço da barragem. Essas, além de melhorar a navegabilidade, eram apontadas pela Diretoria de Viação como parte do estudo permanente do rio e necessárias para complementar as reformas que estavam sendo feitas nas eclusas da barragem. As alegações da diretoria ao chefe da 2ª seção serviam para justificar os lançamentos na contabilidade da Diretoria de Viação, pois os serviços de dragagem tinham despesas próprias incluídas na Comissão de dragagens.³⁶¹ Portanto, em realidade o balanço não correspondia à movimentação da barragem, pois incluía gastos que deveriam ser lançados em outra pasta.

As reparações de caráter urgente iniciadas, em 1927, prosseguiram no ano seguinte. O projeto foi concluído em 1928 e previa a construção de uma barragem móvel inteiramente nova e duas vezes maior, como também se destinava a dar maior profundidade à navegação entre Porto Alegre e São Sebastião do Caí.³⁶² O trecho beneficiado com a melhoria era o mais movimentado e o que mais interessava ao tráfego de abastecimento ao porto de Porto Alegre, cujas obras da parte destinada às embarcações fluviais estavam concluídas.

Findo o governo Borges, Vargas assumiu a Presidência e iniciou no Rio Grande do Sul um novo estilo administrativo que visava atender aos vários segmentos sociais e econômicos do estado. A barragem Rio Branco se incluía nas reivindicações dos navegadores, intendentess e produtores de diversos municípios. No governo Vargas, iniciaram as obras de reconstrução da barragem Rio Branco.

Em 1931, a barragem passou a operar já com as novas estruturas. A reforma total procedida na barragem permitiu a passagem de embarcações de maior envergadura e com maior rapidez, pois a nova comporta represava um maior volume de águas. O trecho do leito do rio entre São Sebastião do Caí e Porto Alegre também sofreu modificações melhorando a navegabilidade, mas o restante dos percursos continuou apresentando as mesmas dificuldades identificadas no século XIX.³⁶³

Retomando o projeto de Ligação Porto Alegre-Torres, a primeira constatação é que, na década de 1920, ocorreram algumas dificuldades no prosseguimento das obras do canal. Porém essas dificuldades, diferentemente das questões de ordem técnica dos períodos

³⁶¹ Relatório Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas enviado ao Presidente do Estado Borges de Medeiros pelo secretário de obras Dr. Augusto Pestana, em 25 de julho de 1927. Relatos de: Meireles Leite engenheiro chefe da Comissão de Dragagens, p. 266. Raul Bordini, chefe da 2ª seção – interino, p. 308.

³⁶² Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Pública apresentado ao Presidente Getulio Vargas pelo secretário de obras públicas João Fernandes Moreira. Em 25 de julho de 1929. Seção Diretoria de viação fluvial – Adolfo L. Mariante responsável técnico dos serviços da barragem, p. 39

³⁶³ Notas sobre a Barragem Rio Branco. Documento Pasta do rio Caí. 1930. Biblioteca da SPH. D.E.P.R.C. Gabinete de Planejamento e Coordenação.

anteriores, correram por conta dos incidentes político-sociais. Tratava-se da revolução de 1923. Nessa ocasião, os serviços de melhorias das condições dos canais foram interrompidos e a ferrovia, entre Conceição do Arroio e Palmares, que já estava instalada, chegou a sofrer avarias.³⁶⁴ Todo o processo de reconstrução de alguns trechos adiou a conclusão do projeto.

Contudo, em 1926, já se encontravam oito portos em funcionamento nas lagoas do litoral norte, recebendo terminais de estrada da serra e da própria região. Nos percursos, apareciam os diversos produtos daquele intercâmbio e com grande movimentação de embarcações e de trabalhadores. Os principais produtos eram os derivados de cana, farinha de mandioca, banha, milho, feijão, madeira, porcos vivos, mel, melado e arroz que abasteciam o comércio da área e já se destinavam à exportação.³⁶⁵ O transporte da produção era sustentado pelo Estado.

“A exportação prevalecia sobre a importação, mas as despesas superavam a receita”. Essa era a situação econômica, revelada pela Secretaria da Fazenda, que o governo do estado vinha administrando no litoral norte. O prejuízo preocupava o Estado, mas o secretário de obras apregoava que, mesmo com prejuízos, tinham que contabilizar como vantagem os melhoramentos nos transportes.

As causas para o déficit eram várias. Entre elas, principalmente, o preço e gastos com o combustível empregado na navegação e o grande número de embarcações em más condições. Além do déficit no próprio balanço, a Secretaria da Fazenda comparou a sua receita à da empresa Edmundo Dreher & Cia, que realizava o transporte hidroviário entre Palmares do Sul e Porto Alegre, verificando que essa apresentava um rendimento maior.

A diretoria de Viação Fluvial explicava as diferenças dos serviços prestados pelo Estado e por uma empresa particular. Os serviços do Estado incluíam a arrecadação das mercadorias de porto em porto, a responsabilidade da dragagem e limpeza das vias e conservação da via férrea. À empresa Dreher cabia apenas embarcar as mercadorias em Palmares do Sul e transportá-las até Porto Alegre. Aos serviços, a diretoria, acrescentava como positivo o seguinte aspecto: “O desenvolvimento da região como consequência da aplicação de verbas e da boa administração que tinha por objetivo mais amplo tornar praticáveis as comunicações, revertendo em benefícios econômicos para as referidas regiões”. Somavam-se a esses argumentos econômicos os de cunho ideológicos, sempre habilmente usados pelo diretor de viação fluvial, de que o Estado, como tal, não podia visar apenas ao

³⁶⁴ SILVA, op. cit., p. 100-5.

³⁶⁵ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1927.

lucro ao dar atendimento a uma região.³⁶⁶

Os gastos de transportes ligados ao projeto do litoral norte tornaram-se avultados e o Estado acabou por transferir por arrendamento as responsabilidades do serviço na região. A 22 de abril de 1929, a firma Edmundo Dreher & Cia arrendou os Serviços de Transportes entre Palmares e Torres. Com a morte de Edmundo Dreher, em 1930, seu filho Bernardo Dreher assumiu o contrato do Serviço de Transporte Porto Alegre-Torres, que compreendia a linha de Conceição do Arroio a Torres. Outra firma registrada como Irmãos Dreher continuou com a linha Palmares a Porto Alegre. A família Dreher assegurava, assim, o controle comercial naquela região, pois estavam, ainda, associados a uma usina de açúcar e uma destilaria de álcool. Porém os acontecimentos de 1929-30, marcados pela crise econômica mundial, a revolução de 30 e a política nordestina açucareira, afetaram os negócios de forma geral, atingindo drasticamente a empresa Dreher.³⁶⁷ Aos poucos, os serviços das empresas foram ficando precários causando o descontentamento dos usuários. A situação levou o Estado a reassumir tais serviços no início da década de 30.

Enquanto as questões a respeito do comércio iam sendo resolvidas seguiam as discussões a respeito das obras propriamente. Todo o interesse nas obras para a concretização do canal entre Porto Alegre e Torres se justificava tendo em vista a construção do porto de São Domingos das Torres. Nesse sentido, pouco foi realizado na década de 20. Getúlio Vargas, em 1928, ao assumir a presidência do Estado, resgatou o projeto. Nesse momento, os argumentos para justificar o empreendimento eram os mesmos usados pela secretaria de obras, através da Diretoria de Viação Fluvial quando deu início aos trabalhos de canalização das lagoas e estudo do rio Gravataí, ou seja, o encurtamento das distâncias entre Porto Alegre e o centro do país, através de um porto no norte do estado, que daria incremento à produção serrana.

Getúlio Vargas procurou negociar junto ao Governo Federal os recursos financeiros para a construção do porto de Torres e conjuntamente o porto de Pelotas. As negociações entre o governo gaúcho e o governo federal foram tensas, mas em 16 de novembro de 1928 foi assinado o decreto relativo à construção do porto de Pelotas e lavrada a minuta do contrato para o porto de Torres. Esses atos significaram uma vitória do governo gaúcho que enfrentava resistência na Câmara para o investimento de recursos federais no Rio Grande do Sul.³⁶⁸

No âmbito riograndense, a conquista de Vargas foi recebida com entusiasmo na

³⁶⁶ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas enviado ao Presidente do Estado Dr. Getúlio Dorneles Vargas pelo secretário de Estado das Obras Públicas, eng. João Fernandes Moreira em 29 jul. 1929, p. 29

³⁶⁷ SILVA, op.cit., p. 117-22.

³⁶⁸ AXT, 2001, p. 255-6

Assembléia, mas encontrou resistência na secretaria de obras, justamente na Diretoria de Viação Fluvial. O então diretor Torres Gonçalves argumentou que o projeto era insustentável, pois “além de parte da iniciativa privada não se sensibilizar com a concorrência exercida ao porto de Rio Grande, agora sob gestão pública, a produção sul-riograndense não apresentava volume suficiente para dar suporte a dois portos marítimos.”³⁶⁹ Além desses argumentos, havia o do engenheiro da secção, João Lüderitz, a respeito da consolidação da obra propriamente, agora analisada pela secretaria já com a experiência da construção da barra de Rio Grande, ciente de que as dificuldades técnicas seriam as mesmas ou maiores do que as enfrentadas no porto da região sul.³⁷⁰

Aos poucos os trabalhos de construção do Canal de ligação de Porto Alegre a Torres foram abandonados e o pessoal técnico convocado para trabalhar em duas frentes; na desobstrução dos canais do Guaíba e nas obras do porto da capital, pois, ao iniciar a década de 20, eram esses de fato os meios de ligação do estado, através do porto de Rio Grande, com o comércio externo. Os serviços e obras citados integravam o projeto “Porto Alegre porto de mar” que também tinha destaque na secretaria de obras e junto ao governo do Rio Grande do Sul.

A inauguração do porto de Porto Alegre ocorrida em 1921 em realidade encerrou uma etapa de realização das obras para o projeto Porto Alegre porto de mar. No decorrer da década de 1920, a preocupação ficou com os serviços de desobstrução dos canais do Guaíba e da lagoa dos Patos. Foram justamente esses serviços, inerentes aos objetivos do porto, que permitiram a abertura, em 1930, do porto de Porto Alegre à navegação transatlântica. Esse processo finalizava uma etapa do programa da navegação interior.

Nesse ano, 1930, também foi tomada uma medida de ordem administrativa para o porto. Foi criada a Interventoria, órgão responsável pelo atendimento ao público e às empresas que utilizavam o porto e seus serviços. O Interventor nomeado respondia por um cargo de confiança do governo e não era necessariamente um técnico.

Em 1931, foi apresentada uma reivindicação dos técnicos da administração do porto, junto à Interventoria, para que se estabelecesse uma ligação entre o transporte por água e o terrestre. Essa era, afirmavam, a verdadeira finalidade dos portos, ou seja, permitir a integração dos pontos extremos das vias com o interior dos territórios. A medida previa

³⁶⁹ Idem, p. 256.

³⁷⁰ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas de 1929. Sobre as dificuldades técnicas o engenheiro atentava para a modificação das marés observadas, na desembocadura do rio Mampituba, ao longo dos anos em que trabalhavam no projeto do canal. As modificações eram tão significativas que os estudos tinham que ser refeitos a cada estação.

propriamente a ligação entre o porto e a estação férrea que havia sido inaugurada em 1929 nas margens do Guaíba em frente à Praça Navegantes. Pretendiam, assim, “evitar as baldeações das cargas e de passageiros que afluíam ao porto, bem como dotar o tráfego de rapidez, agilidade e economia”. Para as empresas de navegação interior, esse ponto era essencial, visto que transportavam produtos perecíveis da agricultura e da produção animal oriundos da região colonial e, já a essa época, da costa do Guaíba e da lagoa dos Patos. Além disso, a maioria das cargas destinava-se a abastecer o mercado consumidor e exportador de Porto Alegre. Por esse aspecto, às reivindicações dos técnicos e navegadores incluiu-se a dos comerciantes da capital.³⁷¹ Em maio de 1930, foi inaugurada a linha férrea entre o porto e a estação férrea Navegantes.³⁷²

A construção das docas fluviais também teve prosseguimento. Em dezembro de 1931, a 3ª doca estava concluída entre outras obras. Nessa fase foram interrompidas, pois se encontravam no ponto onde deveria ser construído o Frigorífico previsto desde o início do projeto e que dependia de concorrência pública. Em continuidade a essa melhoria, que se destinavam à navegação fluvial, foram construídos dois armazéns, iniciados em 13 de junho de 1931 e concluídos no ano seguinte.³⁷³

Continuaram os serviços de conservação e dragagens dos canais interiores.³⁷⁴ Ao mesmo tempo em que era efetuada a dragagem procediam aos aterros no cais utilizando o material retirado do primeiro serviço. Diversos desses serviços de dragagens eram encaminhados à diretoria de viação fluvial através da Interventoria por empresas particulares, em geral de navegação, mas também de outros ramos, que custeavam parte ou todo o serviço solicitado. A Interventoria entendia que essas empresas eram as principais interessadas nas benfeitorias solicitadas e deveriam, por isso, assumir parte dos custos na sua realização.³⁷⁵ Assim, os serviços do porto se estendiam a particulares e se estabelecia um outro canal de

³⁷¹ Navegação Interior, Obras Portuárias na Capital, Viação Fluvial, Documento avulso. Pasta Rio Guaíba 1930 a 1943. Gabinete de Planejamento e Coordenação D. E. P. R. C – Biblioteca da SPH.

³⁷² A informação sobre a Estação Férrea propriamente se encontra em: FRANCO, Sergio da Costa. **Porto Alegre: Guia Histórico**. Porto Alegre: Ed. da Universidade, 1992.

³⁷³ Navegação Interior, Obras Portuárias na Capital, Viação Fluvial, Documento avulso. Pasta Rio Guaíba 1930 a 1943.

³⁷⁴ Idem. Como consequência destes trabalhos que aprofundaram os canais para 5,5 metros (navegação de 17 pés) tornou-se necessário o aprofundamento da bacia do porto da capital para os trechos destinados a navegação de cabotagem (de porto em porto no mesmo país) onde os fundos eram limitados a 4,5 metros. Grande parte deste serviço foi efetivado em 1931 e 1932.

³⁷⁵ Navegação Interior, Obras Portuárias na Capital, Viação Fluvial, Documento avulso. Pasta Rio Guaíba 1930 a 1943. “Assim em 1931 e 1932 foram realizados serviços de dragagem para a firma Alfredo Mello & Cia, com a abertura do canal Furado Grande nas ilhas fronteiras a capital. Para a firma Bernardo Dreher, concessionária dos Serviços de Transportes Ferroviários e Lacustres, da região do litoral norte. Também para a firma Corrêa e Irmãos foram realizados trabalhos na ilha Grande dos Marinheiros. Atenderam ainda a empresa Azevedo Bento & Cia e a Cia Lloyd Nacional, sendo este para desencilhe de uma embarcação da empresa. E foi aberto um canal em Tapes para a Cia Arrozreira Brasileira.”

relação com as empresas, através da Interventoria.

Ao final da Primeira República estava concluído o porto da capital. Tecnicamente o porto estava preparado para receber as embarcações transatlânticas, mas por outro lado foram tomadas medidas político-administrativas que incentivaram as mesmas a baldear as cargas em Rio Grande. Quanto à navegação fluvial, também foram tomadas medidas que dificultavam as suas operações no porto de Porto Alegre. Essas questões serão analisadas mais a frente neste capítulo.

Todas as obras e serviços até aqui analisadas integravam projetos que visavam solucionar os problemas viários do Rio Grande do Sul. Por sua vez esses projetos estavam previstos no Plano Geral de Viação do Estado de 1913-14, que contemplava o transporte fluvial e lacustre.³⁷⁶ Passados 10 anos da elaboração do Plano de Viação, portanto antes do término do período por nós analisado, esse plano já suscitava revisões. Na década de 1920, o Plano elaborado em 1913-14, já não satisfazia às necessidades. O problema que se apresentava nesse período, além das dificuldades de circulação pela deficiência viária, relacionava-se com as novas formas de forças motrizes para o transporte que começavam a ser projetadas.

Em 1923, iniciaram os estudos para a organização ou revisão do Plano de Viação. Nesse momento os técnicos discutiam acerca de dois aspectos considerados fundamentais para a viação. O primeiro era sobre a natureza das máquinas das locomotivas a serem incentivadas, a vapor ou elétrica. A partir da adoção de uma ou outra dependiam as condições técnicas dos traçados e o aproveitamento da rede existente e o estabelecimento de outras indústrias, como a extrativa de carvão e o aproveitamento do potencial hidráulico; o segundo aspecto dizia respeito à escolha dos locais que serviriam de pontos de convergências das grandes linhas.

Esse aspecto era considerado mais importante que o primeiro, pois disso dependia a solução econômica dos transportes com ou sem eletrificação. Dois locais eram apontados: A capital, por sua localização em relação à ligação com o interior pelos rios e pelas estradas de ferro e a ligação indireta com o oceano através das lagoas. Consideravam, ainda, para o destaque da cidade o seu desenvolvimento urbano, industrial e demográfico e a sua importância política. O outro local era Rio Grande, que se *tivesse seu porto bem aparelhado*, enfatizavam os técnicos, com o complemento da barra, seria *a larga e mais importante porta*

³⁷⁶ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1914. Decreto n. 2062 que amplia o Plano de Viação Geral do Estado. 6 de Fevereiro de 1914, p. 509-10.

de comunicação do Rio Grande do Sul com outros estados e países.³⁷⁷ Assim, alguns aspectos mudaram no plano de viação, mas em essência procurava ainda integrar regionalmente o Rio Grande do Sul através das cidades que representavam os pontos de convergência já tradicionais, a cidade de Rio Grande e de Porto Alegre, e da mesma forma com o exterior. Também foi nesse sentido que se desenvolveram as políticas que definiriam as medidas a serem executadas de 1920 a 30, em relação aos transportes como veremos mais adiante.

Portanto, outras questões surgiam no setor de transporte do Rio Grande do Sul e as melhorias para as vias fluviais, que já ocorriam de forma secundária, foram se tornando mais morosas. No âmbito prático, ou seja, em relação às obras, o governo do estado continuou com certa inoperância adiando a conclusão dos projetos, mesmo aqueles que já se arrastavam desde o início da instalação do governo republicano. Ao se encerrar o período da Primeira República, as vias fluviais continuavam praticamente nas mesmas condições do final do século XIX. A navegação continuava com suas atividades, mas já evidenciava muitos sinais de dificuldades. Além das condições de navegabilidade dos rios, os aspectos da postura política e econômica do governo, que foram mudando, também vieram a colaborar para a percepção de uma crise nesse setor envolvendo também a navegação lacustre.

Mesmo com alguns percalços localizados ou de dificuldade de exportar algum produto, a economia da região centro-norte do estado cresceu ao longo de todo o período da Primeira República. A diferença do peso econômico entre o norte e o sul era marcante. O norte, ao final do período, era bastante povoado e o crescimento populacional que acompanhava sua valorização econômica dava significação não apenas à economia regional, mas a todo o Estado.

Apesar desse quadro econômico que se mostrava favorável ao desenvolvimento da navegação fluvial, havia muitas insatisfações por parte dos empresários. Apesar das empresas trabalharem com rotas específicas de transporte e especializações de cargas algumas, dificuldades foram surgindo e tomando proporções maiores.

Essas dificuldades, em parte, ainda estavam ligadas às más condições de navegabilidade das vias fluviais e lacustres. Temos também que considerar que, os projetos Porto Alegre porto de mar e o do Canal de ligação Porto Alegre a Torres consumiram grande período de trabalho, quantias monetárias significativas dos cofres do estado e emprego de mão-de-obra especializada. Esses visavam em sua conclusão à melhoria das comunicações

³⁷⁷ Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1924.

externas para o Rio Grande do Sul. Mesmo que tais projetos incluíssem as vias fluviais e lacustres, os serviços nos rios e nas lagoas eram tratados de forma secundária e, não chegaram a resultados plenos para a melhoria da navegação interna.

A navegação fluvial e a navegação lacustre, por serem vias de abastecimento para os portos marítimos, deveriam receber melhorias integrando os projetos como canalização, caso do rio Taquari, dragagens e retificação nos rio Gravataí e dos Sinos. No final do período, ocorreu a dragagem dos canais de navegação do Guaíba de forma mais sistematizada. Fora isso, como se verificou, os trabalhos foram esporádicos e insuficientes. Além desses fatores intrínsecos à navegação, havia os extrínsecos, mas pertinentes, como as obras e encampação das vias férreas e do porto e da barra de Rio Grande onde se concentraram os esforços políticos do Estado para a melhoria dos transportes.

Sobre a situação das vias de navegação as informações apontavam que “Os baixios de areia e de cascalhos, as pedras, as cachoeiras e as árvores encalhadas constituem um estorvo à navegação nas estações de seca.”³⁷⁸ Essas condições foram registradas, de forma geral para todos os rios, em 1927. Percebe-se que eram muito semelhantes às registradas desde o início da navegação empresarial na metade do século XIX.

Os entraves à navegação, apesar das dificuldades, não eram mais um obstáculo à navegação fluvial uma vez, que os trajetos eram bastante conhecidos pelos práticos das empresas. Os trajetos aptos para a navegação nos rios e lagoas passaram a ser publicados em forma de roteiros. Esses eram elaborados por marinheiros da capitania dos portos e marujos da marinha.³⁷⁹ O conteúdo descrito de forma técnica, levava em conta o próprio conhecimento dos navegadores e era colocado posteriormente, como manuais, à disposição das empresas de navegação. Essa iniciativa da Capitania dos portos demonstra que, efetivamente as condições dos rios para a navegação interior continuavam as mesmas e, diante das constantes reclamações dos empresários do setor de navegação, foi tomada essa medida.

A situação das vias de navegação pode ser resumida no seguinte quadro: para navegar no rio Jacuí, por exemplo, no mesmo período citado acima, nas estações da seca desde Porto Alegre até Cachoeira, as embarcações o faziam com utilização de reboques. De Cachoeira para a serra, a navegação continuava precária e somente possível nos períodos das cheias e com embarcações de pequeno calado. No rio Caí a navegação de Porto Alegre até São Sebastião do Caí era franca durante todo o ano devido à barragem Rio Branco. Já, para o

³⁷⁸ SAMPAIO, op. cit., 1912. Edição revista e ampliada por BRANDÃO, Luis Lacer. 1927.

³⁷⁹ Idem.

porto de Feliz, somente nas águas cheias, mas neste período não seguiam as embarcações de passageiros, pois não davam passagem na ponte da localidade. Mas, em qualquer percurso ou período das águas, era necessário conhecer bem o trajeto, em cujo percurso persistiam as voltas e os baixios.

Nos roteiros eram apontados os locais considerados de muito perigo para a navegação e exigiam muita habilidade do condutor. Assim ocorria também no rio dos Sinos. Nas águas cheias, a navegação seguia franca até São Leopoldo, e os vapores de roda, já uma adaptação, seguiam até o porto da Paciência em Taquara, mas nas secas a navegação ainda era precária mesmo até São Leopoldo. No rio Gravataí, os piores trechos ainda se encontravam na altura nos baixios da Cachoeira e da Cachoeirinha. Nesse rio já havia três pontes, uma da estrada de ferro e duas de estrada de rodagem entre a capital e as vilas de Gravataí e Canoas. Todas representavam um grande estorvo à navegação uma vez que em suas construções não era avaliada a altura das embarcações e a relação com a elevação e a baixa das águas nas diferentes épocas do ano. Nesse rio, no trajeto entre a vila de Gravataí e Porto Alegre, a navegação principal era para o transporte de farinha de mandioca e carvão. Porém, no transporte de carvão, o produto não se dirigia para o porto e sim diretamente para a usina e com subsídios do governo.³⁸⁰

No Guaíba, onde a navegação apresentava grande movimento pelas embarcações que chegavam pelos rios do interior, pela lagoa dos Patos vindos do sul e pelo canal Itapoã, do norte, o trajeto já se fazia com algumas melhorias de sinalização por bóias, faroletes e balizas além do aprofundamento dos canais de navegação.³⁸¹

Portanto, as condições das vias de navegação, que na maioria dos rios continuava em seu estado natural, não era mais em si um problema que não pudesse ser superado. Outras situações foram surgindo que interferiam no transporte fluvial, como a construção de pontes. Em alguns casos, como se verificou no rio Gravataí, quando o Estado autorizou a construção das pontes não considerou a altura necessária para a passagem de embarcações. As empresas de navegação, por sua vez, também não atentaram para a necessidade de adaptações das embarcações para esta realidade.

³⁸⁰ Idem, *Ibidem*

³⁸¹ SAMPAIO, op. cit., 1912.

4.3 ENCAMPAÇÕES, POLÍTICA FISCAL E PORTUÁRIA: MEDIDAS DO SETOR PÚBLICO EM RELAÇÃO AOS TRANSPORTES E A REAÇÃO DO SETOR PRIVADO

Mesmo com os problemas que persistiam nas vias fluviais e os novos que se apresentaram, a preocupação dos empresários da navegação voltou-se, neste período, para as novas medidas do governo em relação aos transportes, como os impostos, as encampações e sobre a utilização dos portos, medidas essas que, direta ou indiretamente tiveram implicações sobre a navegação fluvial.

A política fiscal sofreu sua alteração mais significativa com a Reforma de 1902, quando ocorreu a isenção ou a redução das taxas sobre as vendas externas da produção do Rio Grande do Sul. A medida visava incentivar a produção para a exportação. A taxa não era uniforme, havendo uma dose de protecionismo para alguns produtos. Até 1913, ano da Revisão Tributária, estavam isentos de taxas a maioria dos produtos oriundos da agropecuária colonial. No final da Primeira República, estavam completamente isentos de taxas todos os produtos destinados à exportação. Dos produtos da agropecuária colonial apenas a banha não estava isenta do imposto de exportação, mas tinha ano a ano diminuído o valor do imposto de exportação sobre esse produto.³⁸² Como a produção da agropecuária era transportada através dos rios para Porto Alegre, tais medidas favoreceram as atividades da navegação fluvial.

Ocorrendo a desoneração de alguns produtos e a diminuição de taxa sobre outros, o Estado viu-se na necessidade de buscar outras formas de arrecadação para a manutenção dos serviços que o Governo deveria manter.

Dada a essa situação, o governo criou impostos e taxas de forma a compensar a arrecadação, os chamados mecanismos de compensação fiscal³⁸³. Entre os que atingiram os negócios ligados à navegação fluvial estava a Taxa de Profissão, criada em 1908, a Taxa sobre as exportações efetuadas pela Barra do Estado, em 1910, a Taxa adicional sobre as exportação de Porto Alegre e Pelotas no mesmo ano e a Taxa do cais de Porto Alegre que entrou em vigor em 1915. Por fim, um tributo ligado diretamente ao transporte, o Imposto de Viação em 1924, que também era arrecadado pelo governo federal.³⁸⁴

As embarcações que trafegavam pelo Rio Grande do Sul estavam sujeitas, desde 1910,

³⁸² CARVALHO, op. cit., 1998.

³⁸³ Idem. O imposto de Territorial e o de Transmissão de Propriedade, juntamente com o Imposto sobre a exportação eram a principal fonte de arrecadação do Estado para a manutenção dos serviços, tais como a segurança, educação, saúde e infra-estrutura. Com a diminuição das taxas do imposto de exportação e a desoneração de outros o governo se viu na contingência de completar o orçamento, daí a criação de mecanismos de compensação fiscal.

³⁸⁴ Ibidem.

aos Impostos de viação federal e as Taxa de capatazias. Havia ainda as taxas municipais cobradas pelas câmaras quando as intendências promoviam melhorias nas vias de navegação e, a partir de 1915, a Taxa de utilização de cais nos porto de Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas.

O porto de Porto Alegre, para o qual o setor de navegação aguardava a conclusão das obras como uma solução para a operacionalização dos serviços no cais, tornou-se o foco de uma grande celeuma entre as empresas de navegação e o Governo do Estado. Em 1911, concluída a primeira etapa do cais de Porto Alegre, com a construção de duas docas, o governo tratou de impedir a construção de trapiches na área pública. A intenção era pressionar as embarcações a utilizar as docas do porto. As empresas, no entanto, passaram a utilizar os serviços de canoas para intermediar as mercadorias entre as embarcações e os armazéns. Com os serviços das canoas, porém, ocorria congestionamento no cais, uma vez que as duas docas eram insuficientes para todo o movimento. Isso demandava atrasos e prejuízos às empresas de navegação e ao comércio.³⁸⁵

Havia pressão, desde essa época, por parte dos serviços de fiscalização do porto, para que as companhias utilizassem o cais do Estado. Os navegadores resistiam e questionavam tal medida. Jacob Becker, da Soc. Navegação Becker & Cia., empresa de navegação que operava no rio Jacuí, consultou, em 1914, sobre a obrigatoriedade de atracação dos vapores de sua firma no referido cais. Na realidade o descontentamento também era causado pelas taxas cobradas pelo Estado no porto no valor de 2\$500 por tonelada para o embarque e desembarque de mercadorias. Os barcos que percorriam os rios interiores, que estavam sujeitos a vários impostos, para fugir de mais um encargo apelaram ao espírito republicano do diretor Faria Santos, sugerindo o “mal econômico e principalmente moral que esta obrigação traria, pois contrariava os princípios republicanos concernentes à liberdade comercial”³⁸⁶. Em resposta, a Diretoria de Viação Fluvial informou “não existir lei neste sentido”. Da mesma forma os navegadores não se sentiam obrigados a depositar suas mercadorias no armazém do Estado.³⁸⁷

Esse ato isolado de um empresário da navegação demonstra que as empresas não

³⁸⁵ Memorial apresentado ao Benemérito Governo do Estado em 30 de maio de 1930 pelos Armadores Rio-Grandenses ao Exmo Sr. Dr. Getúlio Dornelles Vargas. Porto Alegre: Globo. 1930. Documento elaborado pelas empresas ligadas à navegação, fluviais e lacustres, que operavam no porto da capital. Os empresários, baseados em dados sobre os impostos e taxas, apresentavam a situação de dificuldade que a atividade e as empresas vinham enfrentando desde a época de inauguração do porto, em 1921.

³⁸⁶ Diretoria de Obras Públicas, Diretoria de Viação Fluvial, 2ª secção. Minutas dezembro de 1914 e janeiro de 1915. Requerimento de Jacob Becker & Cia.; Correspondência de Faria Lemos ao Secretario de Obras Públicas em 5 de janeiro de 1915. Doc. OP 075.

³⁸⁷ Idem.

possuíam uma forma de reivindicar em nome de toda a classe, embora o problema, é claro, atingisse a todos os praticantes da navegação. A busca de solução para os problemas se dava de forma pontual, ou seja, à medida que iam ocorrendo e por reclamações individuais.

A forma de constituição das empresas em companhias e sociedades anônimas que inicialmente surgiu como alternativa de investimento e expansão da área de atuação permitiu uma maior interação entre os empresários. As reuniões de acionistas, além das discussões afins, possibilitaram também as discussões sobre os problemas comuns de todos que se inseriram nessa atividade, como as condições das vias e, principalmente, a questão dos impostos e taxas que incidiam sobre a navegação fluvial e lacustre. Foi a partir dessas reuniões que se organizou, em 1919, a Liga da Navegação Rio-Grandense.³⁸⁸

A Liga surgiu justamente no momento em que se avolumavam os impostos e em que o governo do Estado havia promovido a encampação da via férrea e do porto e barra de Rio Grande. Esses dois fatores conjugados fizeram surgir a necessidade de organização, que até então os empresários da navegação não tinham evidenciado na defesa de seus interesses.

A Liga se concretizou na prática da seguinte forma: “Em uma das salas dos escritórios da firma Edmundo Dreher & Cia realizou-se [...] a reunião dos proprietários de embarcações empregadas na navegação fluvial e residentes na capital a fim de constituírem definitivamente a Liga para a defesa de seus interesses.” A Liga era uma associação corporativista que se propunha a estabelecer uma representatividade “nas relações com; - a administração pública federal, estadual e municipal, - com outras associações congêneres da República e com – quaisquer terceiros em geral, objetivando a proteção dos interesses dos proprietários de embarcações.”³⁸⁹

Pelos objetivos da associação, deduzimos que o setor passava por dificuldade e que essas dificuldades já estavam bem presentes aos empresários. Eles passaram a ver na associação um meio de enfrentá-las nas intermediações com as autoridades quando da promulgação de leis ou elaboração de projetos que atingissem os seus interesses. O governo do Estado havia efetivado em 1920 a encampação da via férrea e do porto e da barra de Rio Grande e, anteriormente, em 1911, a encampação da barragem Rio Branco. O Estado era também o administrador do porto de Porto Alegre e de Pelotas. Os praticantes da navegação perceberam que todos os meios de efetivar a sua atividade ou relacionados a ela, como a concorrência da via férrea e a utilização dos portos se encontravam sob controle do Estado.

³⁸⁸ TRANSCRIÇÃO da Ata de criação da Liga da Navegação Rio-Grandense e dos Estatutos. **Correio do Povo**, 23 de janeiro de 1920, p. 19.

³⁸⁹ Idem.

Da mesma forma se fazia necessário estabelecer vínculos com outras entidades de classe para compartilhar problemas e soluções em comum. Tal era essa necessidade que a finalidade da associação e os seus objetivos foram transcritos como itens de seu estatuto.

No grupo de fundadores da associação que formou a Liga da Navegação Rio-Grandense em 1919, aparecem as empresas J. Becker e cia, Arnt e Cia., Companhia de navegação Pedras Brancas, Lemmertz e irmãos, Pedro Blauth e Cia., Ricardo Tavares da navegação R. Tavares, Edmundo Dreher e Cia., Wiedmann & Maekmer, Jacó Luiz Schilling, da Cia. Schilling de navegação, Cia. de Navegação Michaelsen, Blauth Grohl e Cia., entre outros empresários da navegação e do comércio, que eram acionistas em empresas.³⁹⁰ O que verificamos é que as empresas listadas atuavam umas na navegação fluvial e outras na lacustre e muitas eram ligadas ao comércio. O ponto em comum de interesse era a questão dos impostos sobre os transportes e o de atracação nos portos, especialmente, o que se referia ao porto de Porto Alegre a que todas as embarcações acessavam.³⁹¹

Os empresários passaram desde então a tratar os problemas do setor e buscar as soluções na relação com o Estado através de reivindicações junto aos órgãos competentes, ou seja, Secretaria da Fazenda, Secretaria de Obras ou Diretoria do Porto através da Liga e não mais individualmente. Com a criação da Liga, os associados apregoavam à época que “descortina-se uma nova fase para a marinha mercante fluvial deste estado, atendendo a coesão que demonstram vivamente seus principais esteios, reunindo-se indistintamente, sem cor política, sem idéias nativistas, para colimar o fim grandiloquo da navegação, mergulhada, até então, na modéstia de seus incorporadores.”³⁹²

As palavras usadas na ata de abertura dos trabalhos da Liga demonstram que os empresários da navegação estavam cientes de sua participação e importância na economia do estado e que até então estavam sujeitos ao fluxo do processo econômico dirigido pelo Estado. Também fica evidente que, para eles, a operacionalidade da navegação interior era fruto dos praticantes da atividade de forma individual. Com a criação da Liga contavam com um novo instrumento para melhorar as condições da navegação e desenvolvê-la.

A ação dos empresários, que até então ocorria através da formação de uma rede entre as diversas empresas de navegação e destas com as casas de comércio na capital e no interior, já não se mostrava suficiente para enfrentar os problemas que surgiam no campo comercial e econômico. Tampouco foi eficiente frente à posição do Estado, manifestada pelos impostos e

³⁹⁰ TRANSCRIÇÃO... *Correio do Povo*, op. cit., 1920.

³⁹¹ Idem.

³⁹² Idem, *ibidem*.

regras na utilização dos portos, no início dos anos vinte. A coesão era uma maneira de buscar a verdadeira solução que, independente de opção político-partidária, passava pela busca de uma adequada relação com o Estado.

Aliás, nos discursos da associação, um dos pontos sempre destacados era que acima de ideais particulares ou políticos deveriam estar os interesses da navegação. Também alertavam que a busca da defesa dos interesses seriam feitos sempre à “luz da lei e da ordem”. Sendo assim a Liga se fazia representar legalmente pelo seu diretor, cargo eletivo, e por seu consultor jurídico, este um profissional contratado. Para representar formalmente a Liga frente às autoridades foi convidado o capitão-tenente Lace Brandão, delegado da Capitania dos portos, evidenciando definitivamente a necessidade de relação profissional e técnica com o setor público.³⁹³

Os encaminhamentos de petições e de reivindicações da associação eram dirigidos mais comumente à Secretaria da Fazenda, pois seus principais problemas se centravam nas dificuldades financeiras e a causa apontada era a política fiscal adotada pelo Estado. Em seguida, vinham as reivindicações em relação à utilização dos portos e a concorrência da via férrea. Mesmo com a crise na economia gaúcha nos anos vinte, mais especificamente em 1920 e 21 e durante a Revolução de 1923, as exportações demonstram que os produtos da região centro-norte continuavam importantes na participação na economia do estado, pois a crise principal atingiu a exportação do charque.

Mesmo dentro deste contexto a navegação fluvial se mantinha em constante atividade. Porém, a política do governo de encampação e a administração dos portos e da rede ferroviária avultou as dívidas do Estado que havia recorrido a empréstimos estrangeiros. Com a diminuição das exportações, a arrecadação fiscal, que já desonerava a maioria dos produtos de exportação, tendeu a cair ainda mais. Daí a necessidade do governo em estimular uma política tributária mais agressiva e pelos mesmos motivos passou a adotar uma política portuária diferenciada em comparação a outros portos do Brasil.

Em relação aos portos, logo após a assinatura do contrato de transferência do porto e da barra de Rio Grande ao Estado, o governo tomou medidas de ordem administrativa, quais sejam: permitiu a abertura do porto velho ao tráfego fluvial, a concessão de armazenagem livre por um mês para as mercadorias procedentes do interior do estado, vindas por via fluvial e destinadas a re-exportação e à isenção das taxas de capatazias para as mercadorias baldeadas em Rio Grande com destino a Porto Alegre.³⁹⁴

³⁹³ TRANSCRIÇÃO... *Correio do Povo*, op. cit., 1920.

³⁹⁴ DOMINGUES, Hercílio I. *Contribuição ao estudo do regime de Portos e o exemplo do Rio Grande do Sul*.

Diante das medidas tomadas pelo governo, os empresários da navegação interior, tanto a lacustre como a fluvial tomaram uma nova atitude, na forma de agir, com a criação da Liga, na busca de soluções para os problemas, pois as dificuldades se avultaram.

Como verificamos, desde a década de 1910, muitas empresas que atendiam as vias fluviais - o Guaíba e a lagoa dos Patos - realizavam operações em conjunto buscando a viabilidade das operações e a manutenção de seus serviços. Os empresários da navegação frente à política portuária adotada pelo governo, a partir de 1920-21, reuniram-se como uma Representação em nome dos Armadores das Navegações Fluvial e Lacustre do Rio Grande do Sul, e sob essa denominação passaram a apresentar reivindicações ao governo do Estado. Entre as alegações a Representação apontava que as medidas em relação ao porto de Rio Grande não visavam benefícios à navegação interior.³⁹⁵

Analisando os argumentos da administração do porto percebemos que esses aspectos objetivavam garantir carga para os navios marítimos que desembarcavam mercadorias no porto de Rio Grande quando de seu retorno ao seu lugar de origem, pois sem frete de retorno garantido o porto vinha perdendo competitividade.³⁹⁶ Cientes disso os empresários da navegação interior passaram a reivindicar equidade para o porto de Porto Alegre, o que entendiam, realmente traria vantagens às suas atividades. E, ainda, acusavam que no uso do porto velho em Rio Grande, para as operações dos navios de navegação fluvial permaneciam as taxas de atracação e de utilização do cais, e que essas eram proporcionalmente mais onerosas para a pequena navegação do que para a navegação de longo curso e, por fim, que as embarcações menores foram afastadas do porto novo aonde já vinham realizando operações, sugestionadas a operar no porto velho.³⁹⁷

A questão sobre o porto de Rio Grande se ligava à diminuição da movimentação que vinha ocorrendo desde 1918. Havia diminuído consideravelmente as embarcações para o serviço de mercadorias na lagoa dos Patos, o que comprometia o escoamento da produção riograndense. Por isso, as referidas medidas foram adotadas após a encampação de setores do transporte pelo Estado. Para o governo do Estado, o problema estava assentado nas elevadas taxas cobradas pela Companhia Francesa que administrava o porto anteriormente.

As companhias de navegação, de certa forma burlavam a administração da Cie Française. Até 1920 realizavam a seguinte operação: uma vez realizado o comércio faziam a armazenagem em Porto Alegre e Pelotas sem a intermediação em Rio Grande. As empresas

Porto Alegre: A Federação, 1927.

³⁹⁵ Idem.

³⁹⁶ DOMINGUES, op. cit., 1927.

³⁹⁷ Memorial dos Armadores das Navegações Fluvial e Lacustre do Rio Grande do Sul, op. cit., 1930.

comercializavam diretamente com as praças de exportação dessas cidades. As mercadorias seguiam em navios e estes pagavam apenas as taxas de praticagem da barra, uma vez que não utilizavam os serviços do porto de Rio Grande.³⁹⁸ Assim, as embarcações não estavam sujeitas às taxas cobradas pela companhia que administrava o porto.

Mesmo com a política portuária adotada na administração do governo, foi a exportação pelo porto da capital que continuou a ser representativa na pauta do estado. No início dos anos de 1920 a arrecadação de Porto Alegre apresentava um crescimento de 24.2% em relação a 1913, enquanto Rio Grande tinha um decréscimo de 5.2% no mesmo período. Enquanto Porto Alegre representava, em 1927, 43,2% da arrecadação do estado, a arrecadação de Rio Grande não era mais do que 4,6% desse total. O acréscimo para as exportações na zona sul veio com um produto da indústria de alimentos; as carnes congeladas e outros derivados que, em 1929, representavam 6% das exportações totais do estado.³⁹⁹

A partir de 1921 o tráfego fluvial que utilizava o porto de Rio Grande aumentou, mas ocorreu muita oscilação na tonelagem até 1925 sendo a máxima de 97.578 toneladas em 1921 e a mínima de 41.409 em 1924 e fechando com 44.180 em 1925. O produto responsável pelo pico de 1921 foi o arroz.⁴⁰⁰ Mas, comparando com as exportações por Porto Alegre, os percentuais para Rio Grande ainda eram menores, representavam 43% da pauta de exportação do estado o restante era exportado pelo porto da capital.⁴⁰¹

As medidas para a revitalização do porto velho de Rio Grande beneficiaram os produtores de arroz. As lavouras haviam se capitalizado e se expandido de Cachoeira para São Lourenço, Pelotas e proximidades. As companhias de transporte de arroz se especializaram para o transporte da produção e, como vimos, havia o consórcio entre produção e transporte. Os incentivos à produção e exportação de arroz retraíram a produção agrícola diversificada. Esse aspecto da economia do Rio Grande do Sul no início dos anos vinte causou, aos poucos, uma baixa na atividade de transporte fluvial, mas aumentou o movimento para aquelas companhias que transportavam arroz. Porém a Liga da Navegação do Rio Grande do Sul congregando a navegação fluvial e a lacustre, via a problemática como um todo e esta era uma forma de reforçar a classe em suas reivindicações junto ao governo do Estado.

O governo do Estado, ao iniciar a década de 1920, estava vivenciando os problemas políticos que desencadeariam a Revolução de 1923. O aumento do tráfego no porto de Rio

³⁹⁸ DOMINGUES, op. cit., 1927.

³⁹⁹ CARVALHO, op. cit., 1998.

⁴⁰⁰ Relatório da Administração do Porto de Porto Alegre. Dados referentes a 1927-1936. Exemplar datilografado. Biblioteca do S.P.H. - D.E.P.R.C, Gabinete de Planejamento e Coordenação.

⁴⁰¹ CARVALHO, op. cit., 1998.

Grande era uma alternativa de conciliação com a oposição centrada na zona sul. Paralelamente, o reaparecimento de mercadorias nos mercados consumidores mostrava uma melhoria no sistema de circulação interna do Rio Grande do Sul.

Porém esse aspecto não satisfazia as companhias de navegação, ainda mais que logo após a inauguração do porto de Porto Alegre, em 1921, foi estabelecida a obrigatoriedade do serviço de carga e descarga nas docas do porto. Essa medida, que já era ventilada desde 1911, causou uma reação mais eloqüente por parte dos empresários da navegação fluvial e também da lacustre. Dois problemas eram apontados pelos empresários para as reclamações que faziam em relação a essa obrigatoriedade. O primeiro, como já vimos, se ligava à estrutura e à movimentação portuária com prejuízos à economia e ao comércio em geral, pois ocorreria congestionamento, uma vez que apenas duas docas estavam concluídas à época e não eram suficientes para dar vazão ao tráfego. O segundo problema apontado dizia respeito ao prejuízo das companhias de navegação com o acréscimo de novas tributações.⁴⁰² Essa medida, por outro lado, acabava por reforçar o incentivo para as embarcações com destino à zona sul do estado a armazenar no porto velho de Rio Grande, atendendo às intenções do governo.

No final dos anos vinte, Getúlio Vargas já como presidente do Estado, realizou uma reorganização econômica e política. As medidas tomadas tais como facilidade de créditos e abaixamento das tarifas ferroviárias visavam satisfazer os interesses dos pecuaristas e incentivar o escoamento da produção pelo porto de Rio Grande. Essas medidas não alcançavam os produtores da região centro norte, que também passavam por dificuldades. Mas esses não tiveram força política durante todo o período da Primeira República. Outra característica do governo de Vargas foi o incentivo à formação de corporações sindicalistas. Nesse sentido, o único grupo organizado na área da produção colonial era o dos produtores de banha e a Liga da navegação que reunia os navegadores dos rios interiores e da navegação lacustre.

Para entendermos a situação dos transportes fluviais no final da Primeira República, temos que considerar aquelas condições econômicas e políticas vigentes expostas acima. Essas podem ser traduzidas pelos incentivos a alguns setores e à política de tributação adotada. Os produtos, que eram transportados pelas vias fluviais e lacustres, não se beneficiaram pela política de Vargas com exceção do arroz. Nesse contexto, a consequência foi a falta de cargas e uma estagnação nos negócios. Porém a principal razão de reivindicações do setor da navegação interior era a questão fiscal e a política portuária.

⁴⁰² Memorial dos Armadores das Navegações Fluvial e Lacustre, op. cit., 1930.

Nesse contexto, o quesito que foi por assim dizer a “gota d’água” foi a “obrigatoriedade” de atracação nas docas do porto de Porto Alegre. A Taxa do cais de Porto Alegre vigorava desde 1915, a obrigatoriedade era ventilada desde 1911. A grande celeuma entre o governo e os empresários da navegação, que já se delineava desde as primeiras instalações do porto de Porto Alegre, foi exposta com o Decreto de maio de 1930 que tornou, finalmente, obrigatório o uso das docas e dos armazéns do estado no porto de Porto Alegre.⁴⁰³

Uma vez determinada por lei a obrigatoriedade de armazenar nas docas do estado as companhias que trafegavam nos rios e na lagoa dos Patos pagariam as taxas de armazéns duas vezes porque, mesmo sendo o frete feito muitas vezes pela mesma companhia, as embarcações eram diferentes. Por motivos técnicos de praticagem de navegação nos rios e lagoas, havia a baldeação dos produtos em Porto Alegre da embarcação que chegava pelo rio para a embarcação que seguiria pela lagoa para Rio Grande. Já as companhias que possuíam instalações próprias arcariam com as despesas de seus prédios e mais as despesas de taxas nas docas do estado.

Somados todos os impostos, a situação para as companhias de navegação era a seguinte: Por exemplo, a empresa Companhia de Navegação Becker Ltda, em 1929, apresentou em seu balanço; - o preço do frete por saco de arroz beneficiado, com 60 kg de Cachoeira para o porto da capital era de 1\$500. Deste deduzia por tonelada – imposto de viação federal, 2\$000, imposto de viação estadual, 1\$500, taxa de capatazia, 3\$000 e projetavam uma taxa de utilização do cais de 1\$250. Estes impostos totalizavam 7\$750 por tonelada, ou seja, \$465 por saco de 60 kg. Somavam-se a esses as taxas de atracação que era por metro linear ocupado, as despesas com serviços extraordinários fora do horário regular do porto, os impostos estaduais sob o título de Indústrias e Profissões cobrados pela Mesa de Rendas da capital e as Exatorias estaduais nos diversos municípios onde as companhias tivessem agências oficiais, os impostos cobrados pelas municipalidades sob o mesmo título de Indústria e Profissões, os emolumentos pagos diariamente à Capitania dos Portos pela fiscalização que a mesma exercia sobre a navegação, os selos pagos à Alfândega para os passes. Assim, de 1\$500 cobrados em um saco de 60 kg, \$565 eram para as despesas de imposto e taxas sobre comércio e navegação.⁴⁰⁴

Além das despesas com impostos, havia outras próprias da atividade. Seguindo o mesmo exemplo; dos \$935 restantes deduziam as despesas com os profissionais a bordo, combustível, manutenção do material flutuante e das próprias embarcações que eram anuais

⁴⁰³ Memorial dos Armadores das Navegações Fluvial e Lacustre op. cit., 1930; DOMINGUES, op. cit., 1927.

⁴⁰⁴ Memorial dos Armadores das Navegações Fluvial e Lacustre, op. cit., 1930.

por determinação de fiscalização da Capitania dos Portos, despesas com o pessoal dos trapiches, agências e de escritório e da administração da companhia.⁴⁰⁵

Se o panorama já era ruim no transporte de arroz, a situação se agravava em relação aos produtos de menos valoração, pois o valor dos impostos era fixo por tonelada transportada. Se pegarmos a Companhia de Navegação Blauth que transportava cereais da produção colonial com um frete de \$600 o saco de 60 kg e estava sujeita aos mesmos \$565 de pagamento de impostos por saco restava conseqüentemente \$035 para custear as outras despesas citadas. Neste caso, o imposto consumiria 95% do valor arrecadado. Em situação semelhante se encontravam as companhias de navegação que transportavam arroz com casca pelo Jacuí e também recebiam \$600 por saco de 60kg e estavam sujeitos a igual porcentagem de 95% de impostos e taxas sobre o frete aludido.⁴⁰⁶

A tudo isso se somava ainda a retração dos produtos da agricultura colonial diversificada, o carro-chefe da movimentação do transporte fluvial. O que ocorreu de 1920 a 1930 foi o aumento da circulação de alguns produtos que tinham sua produção regionalizada. Esses representavam mais de 50% da pauta de exportação do estado. Continuaram a ser representativos a banha, da região do Caí e do Taquari, a farinha de mandioca de Gravataí e dos Sinos, junto com o fumo, da área do rio Pardo. Todos esses oriundos das pequenas propriedades e mais o arroz da lavoura capitalista. A variada gama de produtos que circulavam no início do século XX aparece apenas nos pequenos tráfegos, ou seja, entre os portos intermediários. As companhias de navegação mesmo havendo se adaptado a essa conjuntura econômica, se ressentiram dessa mudança.

Neste período, ocorria o aumento da produção de bens de consumo no Rio Grande do Sul. A deficiente rede de transportes em nível nacional dificultava a entrada de bens oriundos de outros estados no mercado gaúcho. A indústria regional já vinha provendo as necessidades internas com a produção de alimentos, vestuário, embarcações e do que necessitava. No final da década de 1920, as importações superaram as exportações, pois a demanda interna, mesmo com o crescimento acelerado da produção, superava a produção.⁴⁰⁷ Essa conjuntura também colaborou com a retração na movimentação da atividade de navegação fluvial.

Diante desse quadro, as companhias de navegação recorreram ao governo pedindo medidas que amenizassem as dificuldades. A primeira alegação se referia a abolição do

⁴⁰⁵ Idem.

⁴⁰⁶ Ibidem.

⁴⁰⁷ Sobre essa conjuntura ver: HERRLEIN, Junior Ronaldo. **Rio Grande do Sul, 1889-1930: um outro capitalismo no Brasil meridional?** Campinas: Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP, 2000. Tese de Doutorado; REICHEL, op. cit., 1979.

decreto de 1930 que obrigava a atracação no cais dos portos do estado, especialmente no porto de Porto Alegre onde mantinham a maioria de suas operações. Argumentavam que há muito tentavam não onerar os fretes suportando a carga tributária sem repassar os custos aos produtores, o que por sua vez recairia sobre o valor final do produto, o que prejudicaria as exportações.⁴⁰⁸ Para apresentar suas reivindicações as empresa de navegação organizaram uma Representação dos Armadores Rio-grandenses. As empresas que constam na Representação são as mesmas que compunham a Liga, porém o encaminhamento dos pedidos ocorreu em nome das próprias empresas e não em nome da Liga da Navegação Rio-grandense.

Em audiências com a administração do porto e o delegado da Capatazia dos Portos, a Representação dos empresários refutou os argumentos do governo de que a cobrança das taxas que pretendiam com o decreto de 10 de maio de 1930 serviria para cobrir os gastos com as despesas e manutenção do cais e não aufeririam lucros ao Estado. Segundo os armadores, tais serviços eram realizados nos trapiches particulares normalmente pela metade do valor que pretendia a administração do porto e, em alguns casos, até por um terço dos valores.⁴⁰⁹

O próprio administrador do porto, Hercílio Domingues, havia declarado quando da publicação dos decretos de modificações da política portuária em 1927 que “a maior parte dos recursos necessários às obras portuárias deve ser trazida da renda ordinária do Estado ou das municipalidades e departamentos a que semelhantes melhoramentos aproveitem.”⁴¹⁰ Usando esse tipo de argumento e comprovando através de cálculos da movimentação das empresas que essas realizavam serviços mais compensatórios em seus próprios trapiches, os armadores pediam a redução da Taxa de Atracação em relação à taxa cobrada para navegação de cabotagem. A situação passava a ser analisada pelos Serviços das Hidrovias, órgão criado no final da Primeira República.

Nesse caso, da cobrança de taxa atracagem nos portos, o problema era também de ordem técnica além do financeiro e já remontava às reivindicações dos praticantes da navegação interior de 1923 em relação à cobrança no porto velho de Rio Grande. Ocorria da seguinte forma; a taxa de atracação era cobrada por metro linear. As embarcações da navegação fluvial e da pequena navegação lacustre deveriam pagar, segundo o decreto, 50% do valor pago pelas embarcações da navegação de cabotagem.

⁴⁰⁸ REPRESENTAÇÃO DOS ARMADORES DAS NAVEGAÇÕES FLUVIAL E LACUSTRE DO RIO GRANDE DO SUL, *Ata s/n*. Ata de apresentação Presidente do Estado em 30 de maio de 1930 para entrega pessoal ao Exmo. Snr. Dr. Getúlio Dornelles Vargas. Anexo ao Memorial dos Armadores das Navegações Fluvial e Lacustre, 1930 Biblioteca da S.P.H- D.E.P.R.C.

⁴⁰⁹ Memorial dos Armadores das Navegações Fluvial e Lacustre, op. cit., 1930.

⁴¹⁰ DOMINGUES, op. cit., 1927.

A taxa tinha por finalidade a “conservação do cais e retribuição aos serviços prestados pelo Governo nos avultados dispêndios que faz, com os permanentes trabalhos de dragagens ou desobstrução dos canais interiores.” Era arrecadada indistintamente de todas as embarcações que utilizavam o cais com a diferença de 50% do valor entre a navegação de cabotagem⁴¹¹ para a fluvial em favor da segunda.

Os proprietários das embarcações fluviais, no entanto, alegavam que “quem bem aproveita os dispêndios feitos pelo Governo nos trabalhos de canalização do rio Guaíba e lagoas não é a navegação fluvial e sim a de cabotagem e a internacional.” E não perdiam a oportunidade para falar de uma antiga celeuma; a navegabilidade dos rios interiores, com o seguinte argumento: “os nossos barcos são de insignificante calado e só teriam vantagem si tais trabalhos fossem efetuados nos rios Taquari, Jacuí Caí, Sinos e Gravataí, onde existe grande número de cachoeiras e baixios que muito dificultam a navegação fluvial, durante quase todo o ano”, sendo por isso, no entendimento destes, irrelevante o desconto para as embarcações fluviais, pois esse melhoramento não tinha implicações para elas.⁴¹²

Segundo os praticantes da navegação fluvial, os técnicos do serviço do porto do Estado não consideraram a capacidade de carga dos dois tipos de embarcação. Duas embarcações, uma da navegação de cabotagem e outra da fluvial com a mesma metragem diferiam não em 50% da capacidade, mas em 75%. A reivindicação dos armadores era de que as empresas por eles representadas pagassem então 25% do valor estipulado à navegação de cabotagem. A administração do porto alegou que a taxa era cobrada sobre a embarcação e não sobre a carga. Não foi levado em conta que as embarcações que percorriam as vias fluviais interiores eram construídas para o tráfego fluvial e não em consideração ao movimento de cargas ou à capacidade de cargas de uma ou outra zona de produção. A construção das embarcações se baseava nos volumes de água dos rios interiores, a fim de que pudessem trafegar o ano todo e não só nas estações das cheias dos rios. Assim, segundo os armadores, o principal problema era o insignificante calado das embarcações, motivo pelo qual o seu comprimento não correspondia à tonelagem ou capacidade.⁴¹³

Havia, portanto, um impasse entre os armadores da navegação e a administração do porto. Os praticantes da navegação lembravam às autoridades o precário estado dos rios que não tiveram melhoramentos técnicos faltando realmente empenho e participação do governo neste aspecto. O novo decreto levava em conta apenas as condições do porto e não as

⁴¹¹ Navegação de Cabotagem: navegação mercante entre portos do mesmo país.

⁴¹² DOMINGUES, op. cit., 1927.

⁴¹³ Memorial dos Armadores das Navegações Fluvial e Lacustre, op. cit., 1930.

condições de navegabilidade dos rios interiores.

Outros pontos eram tidos como fatores de desestabilização para a navegação fluvial e a pequena navegação lacustre. Entre eles estava a questão do Imposto de Viação, criado em 1924. Esse imposto, calculado sobre os valores das cargas, era cobrado quando as mercadorias davam entrada no porto procedentes do interior. Esse mesmo imposto recaía sobre a saída de mercadorias destinadas aos portos do norte do Brasil e embarcadas pelos exportadores.

Como a maioria dos produtos transportados pela navegação fluvial das diversas zonas produtoras e centralizados em Porto Alegre se destinava a exportação, ocorria de muitas vezes a mesma mercadoria ser taxada duplamente por conta dessa transação. O imposto nesse formato era cobrado pelo Governo do Estado. O Governo Federal também cobrava idêntico imposto através da Delegacia Fiscal, mas isentava o reembarque quando comprovado o dito imposto de entrada e ainda isentava uma série de produtos mesmo sem comprovação. Alegando que queriam evitar as formalidades que as diferentes isenções acarretariam, uma representação dos Armadores solicitava a redução do imposto em 50% sobre todos os produtos nas cargas destinadas à exportação.⁴¹⁴

Além das taxas e impostos que se impunham pelas transações comerciais e os próprios da atividade em seu tráfego e nos portos, outros aspectos causavam prejuízo para a navegação fluvial no porto de Porto Alegre. Eram apontados pelos armadores; os serviços de guindastes, que eram insuficientes para atender a demanda; a falta de segurança causada por obras inconclusas nas novas docas e; a dificuldade de operacionalização nestas, uma vez que o local possuía apenas dois armazéns, não comportando todas as embarcações que afluíam obrigatoriamente até o local. Argumentavam, ainda, que a carga tributária havia excedido a capacidade das empresas.⁴¹⁵

Diante das alegações, apresentadas pela Representação das empresas de navegação, sobre os motivos das dificuldades que as empresas de navegação vinham enfrentando, o secretário da Fazenda do Estado, Dr. Osvaldo Aranha, concedeu-lhes audiências na busca de uma alternativa que satisfizesse ambas as partes, ou seja, as empresas e o Estado. A Secretaria da Fazenda solicitou ao Interventor do porto uma análise técnica da situação.

Segundo a análise, realizada, em 1929, com dados, desde 1921, quando o porto de Porto Alegre foi inaugurado, o movimento das embarcações havia aumentado e as cargas

⁴¹⁴ Idem

⁴¹⁵ REPRESENTAÇÃO DOS ARMADORES DAS NAVEGAÇÕES FLUVIAL E LACUSTRE DO RIO GRANDE DO SUL. *Ata s/n*. Ata de apresentação ao Benemérito Governo do Estado em 30 de maio de 1930.

transportadas apresentaram crescimento. Portanto o lucro das empresas, seguindo o volume médio de toneladas transportadas por cada barco, pelos cálculos, também tinha de ser crescente. Também por essa análise, desenvolvida pelo Serviço Hidroviário, outro fator que demonstrava a infundada insatisfação dos armadores era a quantidade de cargas de retorno. Tecnicamente esse item era significativo em qualquer sistema de transporte. No caso das expedidas de Porto Alegre para o interior pelas vias fluviais, tinham melhorado consideravelmente.⁴¹⁶

Contudo, esses dados eram baseados em cálculos que demonstravam a média anual de todo o movimento fluvial no porto por tonelagem de registro, que eram, em suma, valores proporcionais às dimensões dos barcos. Em realidade os transportes fluviais estavam sujeitos aos períodos de safra e entressafra da produção. Os meses de maior movimentação eram os de colheita, maio, junho e julho. Por outro lado os meses de importação máxima eram os de outubro e dezembro. Havia uma disparidade na ocupação da capacidade das embarcações o que em média diminuía a lucratividade dos transportes fluviais, pois nas viagens do interior para Porto Alegre e vice-versa nem sempre a capacidade da embarcação estava suprida, mas as despesas de serviços e manutenção continuavam as mesmas.

Além da disparidade nos meses de pico da exportação e importação, a importação era pouco representativa. Em 1927, a importação transportada pela vias fluviais representou apenas 9,1% sobre as exportações. Isso quer dizer que as embarcações subiam os rios com mais de 90% da capacidade ociosa.⁴¹⁷

Isso ocorria em parte porque nesse período, como vimos, a concorrência da via férrea já se fazia sentir pelas diferenças de taxas nos fretes, uma vez que o governo subsidiava os abatimentos desse transporte. A malha ferroviária se expandiu justamente onde havia o transporte fluvial. Sob o governo republicano estendeu-se a Taquara em 1903, chegando a Canela em 1924. Na área do Caí, o ramal para Porto Alegre ficou concluído em 1910 como também o ramal para Caxias do Sul (anexo, fig.11). Também temos que considerar que, ao

⁴¹⁶ Relatório dos serviços do porto de Porto Alegre, apresentado ao Diretor Geral dos Portos Hercílio Domingues, pelo engenheiro chefe do Serviço Hidroviário. Jorge Porto, em 1931. Exemplar datilografado - Biblioteca da S.P.H – Planejamento e coordenação. Este documento se dirige ao diretor da seguinte forma: “Tenho a honra de devolver, junto com minha opinião a respeito, por vós pedida, as sugestões apresentadas pelo Sindicato dos Armadores Fluviais e Lacustres ao senhor Interventor. [...] Ao mesmo tempo tomo a liberdade de pedir-vos encaminheis ao Senhor Secretário, em devolução, Memorial do mesmo sindicato, que recebi de mãos próprias, com pedido de opinar sobre o mesmo. [...] A opinião dos S.H. é apresentada simultaneamente quer sobre as sugestões quer sobre o Memorial, designações a um e a outro documento.” - Convém esclarecer que no Memorial, que também é citado neste capítulo, não se encontra nenhuma alusão à organização dos empresários como um sindicato e sim como uma Representação. Encontramos dados de que o sindicato da Navegação Fluvial foi registrado em 1933 e o dos Armadores fluviais e lacustre em 1934.

⁴¹⁷ Idem.

longo da década de 1920, as antigas vilas onde se iniciou a navegação fluvial e que possuíam portos, eram cidades e concentravam as atividades comerciais polarizando a sua área. Possuíam depósitos atacadistas que abasteciam o comércio local. [embora a navegação fluvial mantivesse suas atividades não havia mais um comércio contínuo com a capital.]⁴¹⁸

Outra questão abordada nos reclames dos empresários da navegação dizia respeito às taxas cobradas na barragem Rio Branco. Como as empresas foram se adaptando com diferentes embarcações para diferentes tipos de cargas, as cobranças diferenciadas na barragem influíram sobre elas. As embarcações que realizavam o transporte de carga comum – gêneros da agricultura - eram os vapores. Transportavam também passageiros. As reclamações de seus proprietários eram constantes em função das taxas e impostos que pagavam. O transporte de material terroso – areia, tijolos, telhas - era feito pelas chamadas chatas, embarcações que se assemelhavam a uma balsa com depósito, ou compartimento de carga fechado. Essas embarcações eram rebocadas pelos vapores. Normalmente as empresas de navegação possuíam os dois tipos de embarcação. Ao longo dos anos 20, a tendência foi aumentar as cargas de material terroso que, como vimos, não tiveram redução nas taxas, mas já pagavam um valor inferior aos vapores de cargas comuns e de passageiros. Portanto diminuía a arrecadação na barragem enquanto, da mesma forma, os proprietários de embarcações continuavam insatisfeitos.⁴¹⁹

Quanto à questão que mais interessava à navegação fluvial, ou seja, os impostos, os técnicos do Estado analisaram o que se relacionava aos impostos estaduais. Baseado em números do S.H - Serviços Hidroviários -, os técnicos concluíram que em 1922 as embarcações pagavam em operações no porto um valor de 30\$000 ao ano. Segundo o levantamento dos armadores em 1930, no exemplo da Cia. Becker, pagava 7\$750 por tonelada em apenas uma operação. Os serviços do porto alegavam que o aumento do valor do tributo ocorria em função do aumento do movimento e das cargas, como aludido anteriormente e que assim sendo não houve aumento real de taxas.⁴²⁰

Dentre as insatisfações dos empresários da navegação fluvial não poderia estar ausente a comparação deste meio de transporte com os da via terrestre. “A falta de equidade entre os vários meios de transportes” era uma reclamação que vinha de longa data desde que se iniciou a concorrência pelos fretes e passou a ocorrer de forma mais relevante com a encampação

⁴¹⁸ Sobre a via férrea: KLIEMANN, op. cit., 1977. Sobre a polarização de algumas cidades do interior através do comércio expusemos no capítulo I os casos de São Leopoldo, Taquara, Lajeado e São Sebastião do Caí.

⁴¹⁹ Sobre os valores das Taxas ver capítulo II. Sobre as alegações dos empresários; constam no Memorial de 1930, onde além das taxas reclamam das condições da barragem em 1929, mas esta obra sofreu uma reforma em 1930.

⁴²⁰ Trecho elaborado a partir de: Memorial dos Armadores, 1930 e Relatório do Serviço Hidroviário - S.H, 1931.

pelo governo da via férrea.

A via fluvial, confirmadamente, ainda detinha a preferência do comércio em toda a zona do estado, servida pelas vias fluviais, mesmo com a concorrência simultânea de outros meios de transporte, que, no final dos anos de 1920, já era também feita pelo transporte rodoviário. Porém o principal concorrente em relação à esfera governamental era mesmo a via férrea. Reclamava o setor da navegação que nem os impostos e taxas eram equânimes e nem a fiscalização se fazia com o mesmo rigor entre o transporte fluvial e o ferroviário e, ainda, que as somas que o Estado aplicava no sistema ferroviário de transporte não eram compensadas pelo tráfego que este apresentava. Em contrapartida, as verbas destinadas à navegação eram aplicadas de forma permanentes na desobstrução dos canais interiores, benefícios alheios à navegação fluvial.

Sobre esta concorrência os empresários da navegação fluvial ao se dirigirem ao Governo, o faziam de forma a apontar o problema, mas sem fechar a possibilidade de um diálogo: “Entretanto, enquanto o benemérito Governo do Estado preocupado com o progresso e desenvolvimento do Rio Grande despense fabulosas quantias com os sistemas rodoviário e ferroviário, a navegação fluvial, parte principal dos transportes e via de comunicação primacial de comunicação, não tem sido bafejada com esse mesmo carinho e proteção.”⁴²¹

Sobre esse aspecto a posição dos técnicos do estado, expostas nos estudos dos serviços do porto, estava em consonância com as reclamações dos empresários da navegação. Os meticulosos cálculos técnicos desenvolvidos pelo departamento de Serviços Hidroviários não deixavam dúvidas de que as embarcações eram taxadas sobremaneira, isso observado o aumento real dos valores pagos em impostos sobre as mercadorias transportadas ou em comparação com a via férrea.

O S. H. chegou a calcular um aumento de 184 vezes mais entre 1923 e 1929 no valor do custo da tonelada transportada por km, ou seja, foi de 3r\$ para 550r\$. Nesses valores estavam incluídos apenas taxas, impostos e emolumentos no percurso, enquanto os transportes ferroviários e rodoviários nada pagavam. Somavam-se a esses ainda os gastos portuários, com o agravante de que, mesmo que as embarcações não utilizassem as instalações públicas, preferindo os trapiches privados, estavam sujeitas à taxa de capatazia, que, afinal, resultavam em pagamento de serviço não prestado. E o departamento não deixava de observar em seus estudos o fato de que as vias férreas e rodoviárias surgiram com grandes investimentos do Governo, enquanto que a fluvial era uma via natural e na qual, praticamente, ao longo dos

⁴²¹ Representação dos Armadores das Navegações Fluvial e Lacustre do Rio Grande do Sul, op. cit., 1930.

diferentes governos, nada fora investido. E concluía, “Além da injustiça de pagarem o que não recebem, há a de não haver incidência de tal taxa sobre os demais veículos”, que também desembarcavam as mercadorias no porto.⁴²²

Na avaliação dos Serviços Hidroviários, para bem compreender a situação da navegação fluvial, não bastava analisar o problema apenas sob o foco de um dos interessados, no caso os empresários da navegação – transportador -. Seria necessário estudar o problema sob o ponto de vista de outros interessados, o produtor e ainda o consumidor e a outra parte inerente às negociações, o Governo.

Até então o Governo só havia encarado o problema dos transportes sob o ponto de vista fiscal. De parte do Governo era ainda apontado que as Representações dos Armadores era “a voz” das companhias de navegação mais “fortes”, “cuja voz ecoa constantemente em toda a parte”, mas deveriam ser ouvidos os pequenos proprietários de uma única embarcação, “cuja voz não se ergue nunca, a ponto de ser ouvida”. Também não havia uma representação para os produtores, a parte importante economicamente, e a que mais sofria com os altos custos dos fretes. Incluíam, entre os interessados, as prefeituras dos municípios servidos por rios navegáveis e mesmo as Associações comerciais.⁴²³

Com os argumentos acima, os representantes do governo tentavam, por um lado, avaliar a questão do transporte sob o enfoque econômico dando uma maior abrangência para a questão relacionando todos os setores que envolvem a produção, distribuição, o consumo e a legislação. Mas, por outro lado, desviavam a atenção do foco do problema intrínseco à navegação para outras instâncias não atendendo a nenhuma reivindicação da classe já organizada. Sob o ponto de vista da economia eram de fato as companhias de navegação que movimentavam a produção exercendo uma forte atuação na diversificação da pauta de exportação do Estado e no aumento de seu volume e ainda eram elas que arcavam com a maior carga de impostos.

Frente às dificuldades que comprovadamente a navegação fluvial enfrentava, os empresários do setor reunidos em nome dos “Armadores das navegações fluvial e lacustre” tentaram sensibilizar o governo, chamando a atenção sobre os problemas “na expectativa de que o Governo de V. Exa tomará em consideração a nossa precária e insustentável situação econômica”, e apontavam algumas soluções. É claro que as sugestões elaboradas e enviadas aos órgãos competentes, no sentido de amenizar as dificuldades da navegação interior, recaiam principalmente na redução e abatimento dos impostos. Da mesma forma o governo

⁴²² Relatório dos Serviços Hidroviários - S.H., 1931.

⁴²³ Idem.

refutava os argumentos apresentados. Em relação à cobrança da taxa de capatazia, por exemplo, ou seja, a taxa alfandegária que era considerada injusta pelos empresários da navegação, foi solicitada à administração do porto, em petição, a redução ou isenção quando o cais público não fosse utilizado.⁴²⁴

A resposta foi de que “O Governo não quer, de modo algum, auferir lucros com a prestação deste serviço à navegação, pois pelos seus cálculos, ele simplesmente exige da navegação o justo valor das despesas que tem, com a efetivação dos serviços de capatazia, propriamente ditos.”⁴²⁵ Transparece na mensagem que o governo não poderia dispensar esses tributos entendidos como a fonte para a manutenção do serviço, que, em suma, era o de fiscalizar. Nesse ponto, a interferência do Estado aparece no sentido burocrático. O mesmo ocorreu em relação aos demais impostos, que permaneceram inalterados, ultrapassando com os mesmos padrões o período da Primeira República.

A situação foi ficando insustentável para as empresas de navegação. A precariedade nos negócios levava os armadores fluviais e lacustres a vender algumas de suas embarcações a um preço inferior de 20 a 30% do que realmente valiam, mas, mesmo sujeitando-se a este prejuízo, não encontravam compradores. Empresas e particulares mantinham as embarcações paradas nos trapiches e portos dos rios interiores, pois, com a retração da oferta de produtos, o frete com capacidade de cargas incompletas não cobria os custos de viagem até Porto Alegre.⁴²⁶

Por outro lado havia enormes problemas com a frota da navegação fluvial nas operações de viagem.

O início das operações, por volta de 1850, ocorria nos cursos inferiores dos rios, até onde se estendia a colonização e a produção. Os barcos adquiridos possuíam um calado condizente com o percurso. Com o avanço da colonização, de 1880 a 1900, para os cursos superiores desses mesmos rios, onde eles são muito mais rasos, as empresas alongaram suas linhas usando barcos com calado mais rasos a fim de vencer os baixios. Por volta dos anos de 1920, o processo de viagem ainda era o mesmo. As cargas desciam até os portos situados nos cursos inferiores onde eram transportadas para os barcos maiores, que as conduziam até Porto Alegre. Utilizava, assim, em uma viagem, duas tonelagens de barcos para conduzir a mesma carga o que, logicamente, baixava o aproveitamento dos mesmos. Em outros casos, muitas embarcações eram adaptadas para percorrer diferentes trechos e níveis dos rios, sendo que

⁴²⁴ Memorial dos Armadores da Navegação Fluvial e Lacustre, 1930.

⁴²⁵ Relatório dos Serviços Hidroviários do porto de Porto Alegre - S.H., 1931.

⁴²⁶ Memorial dos Armadores das navegações Fluvial e Lacustre, 1930.

este trabalho era feito sem técnica ou precisão já pela falta de especialistas no ramo.

Portanto, todo o investimento que as empresas fizeram adaptando-se com diferentes tipos e tamanhos de embarcações para diferentes produtos e percurso dos rios foi, mais tarde, quando ocorreu uma retração de fretes e aumento de custos pela incidência de taxas, a causa de seus prejuízos.

Quanto à frota da navegação fluvial, o quadro não era mais animador do que as condições financeiras. Ao iniciar a década de 1930 alguns vapores que navegavam pelos rios datavam da época do Império tendo os mais novos acima de 20 anos. As embarcações com motores a combustão interna possuíam motores adaptados e consumiam excesso de combustível. Devido às condições de navegabilidade que enfrentavam, as embarcações necessitavam de constantes reparos e trabalhos mecânicos. Apesar de todo esse quadro deficitário e de seus efeitos para as empresas e proprietários de embarcações, reconhecidamente a navegação continuava seus serviços com eficiência e segurança. Na opinião de técnicos do S.H. a frota “está adaptada às condições da navegabilidade presente dos rios, mais vale que ela assim fique que modificá-la antes de melhorar os rios, para depois modificá-la de novo, quando forem melhorados. Lógico é esperar até que se estabeleçam com firmeza e segurança as condições técnicas próxima-futuros dos nossos rios e canais e então cuidar das modificações pelas quais deva passar a batelagem a usá-los.”⁴²⁷

A avaliação dos técnicos dos serviços portuários apenas confirma o descaso do governo com a atividade e o reconhecimento com o estado precário dos rios em relação à navegabilidade. As condições descritas também demonstram a falta de profissionalismo das empresas que se desenvolveram baseadas em condições econômicas favoráveis e, ainda que tivessem superado e se adaptado à condições adversas não investiram o suficiente na renovação da frota. O trecho, portanto, expõe claramente as falhas que ambos os lados, iniciativa privada, no caso as próprias empresas e o setor público, ou seja, os governos tiveram em relação à navegação fluvial.

Ao iniciar o período de governo republicano, os praticantes da navegação fluvial tiveram como preocupação a organização das empresas sob a legislação e condições vigentes. Esse aspecto mostrou que a atividade já se encontrava bastante estruturada, pois diversas empresas se organizaram e se constituíram no período. A navegação fluvial que já dominava o transporte da região centro-norte com a capital desde 1850 continuou da mesma forma com uma importante atuação na economia do Rio Grande do Sul e integrou outros ramos de

⁴²⁷ Relatório dos Serviços Hidroviários do porto de Porto Alegre - S. H., 1931.

atividades que estavam presentes no cotidiano da sociedade. Por outro lado também verificamos que, mesmo assim, as obras e serviços das hidrovias não se desenvolveram satisfatoriamente. Os projetos que haviam se iniciado com o governo republicano não tiveram conclusão.

Através da formação de companhias de navegação, os empresários do ramo passaram a ter também uma visão dos problemas que começavam a se evidenciar. Esses problemas, embora tenham se iniciado em 1915 com a Taxa de utilização do porto de Porto Alegre, ficaram perceptíveis aos empresários a partir da encampação da via férrea e do porto e da barra de Rio Grande pelo governo do Estado. Nessa época foi organizada a Liga da Navegação Rio-grandense como o objetivo de congregar as empresas de navegação fluviais e lacustres na defesa de seus interesses revelando, pela primeira vez, uma organização da classe na busca de solução para os problemas em comum. Porém, quando os problemas mais se agravaram, a Liga não se mostrou suficiente para a solução dos problemas frente ao Governo do Estado, visto que as empresas constituíram, posteriormente, uma representação para isso.

Inicialmente, as reivindicações dos proprietários e das empresas de navegação junto ao governo ainda se concentravam nas melhorias nas vias fluviais. O Governo voltou sua atenção, no que se referia aos transportes, à via férrea e à política portuária. Acresceu-se a isso à questão das encampações a retração enfrentada na agricultura a partir de 1921.

As principais reivindicações dos empresários da navegação fluvial, a partir de então se centralizaram na tentativa de redução dos impostos e taxas que oneravam a navegação e na busca de mudanças nas medidas em relação à política portuária adotada pelo Estado. Isso ocorreu porque foi a partir desse período que a atividade mais se ressentiu da política fiscal com os impostos de viação e taxas sobre a atividade comercial.

As dificuldades do setor da navegação fluvial e a falta de repercussão junto ao governo levaram à formação da representação dos Armadores das navegações Fluvial e Lacustre do Rio Grande do Sul reunindo a navegação interior. As dificuldades haviam chegado ao ápice com as taxas e a obrigatoriedade das operações nos cais e docas públicas junto ao porto de Porto Alegre, local para onde convergia toda a navegação interior.

Em meio a tudo isso se alterava também a prática política no Rio Grande do Sul. O PRR no início dos anos 20 enfrentou maior resistência de parte dos adversários. Esse aspecto levou à Revolução de 1923, que direcionou as mudanças na condução da economia do estado. Essas mudanças, que incluíram as medidas em relação a utilização dos portos, não foi favorável à navegação fluvial e à lacustre.

Ao longo da década de 1920, os problemas pertinentes à atividade de navegação

interior aumentaram. Em razão da própria diminuição de cargas, as empresas não investiram nas embarcações que a essas alturas estavam obsoletas. Ao se encerrar a Primeira República, estavam expostas as falhas e a responsabilidade de cada um destes setores, público e privado no declínio dessa atividade. A crise se evidenciou ao longo dos anos 20.

A crise no setor de navegação fluvial só tendeu a se agravar, pois a atividade perdia cada vez mais em competitividade com os outros tipos de transportes. Podemos considerar que a navegação fluvial na forma empresarial e integrada à economia do Estado alcançou seu auge no início dos anos 20 vindo a ocorrer uma estagnação ao longo daquela década.

CONCLUSÃO

Ao realizar a análise do desenvolvimento da navegação fluvial nos rios interligados com o Guaíba constatamos que, inicialmente, a atividade surgiu ligada à expansão da colonização alemã, que ocorreu na área delimitada junto às vias fluviais dos rios dos Sinos, Caí e Taquari, ou seja, próximas a Porto Alegre.

Desde a fase de instalação dos primeiros núcleos coloniais, em 1824, até a expansão da colonização por toda a área dos rios que formam a bacia do Guaíba, os núcleos que mais prosperaram foram os que se localizavam junto às vias fluviais. Desses núcleos surgiram cidades que determinaram a ocupação do espaço.

A principal atividade nas colônias que integravam um núcleo colonial era a agricultura, mas paralelas a ela sempre houve atividades complementares como a manufatura da própria produção agrícola e o comércio dos excedentes. Com a expansão da área da colonização, desde 1860, ocorreu um intercâmbio na economia da região centro-norte do estado. Às atividades de comercialização e de transporte da área de colonização se integrou a área do centro do estado através da via do rio Jacuí. Esta, considerada, no período, uma das mais importantes vias de comunicação do Rio Grande do Sul. Nesse processo, integrou-se a produção e o comércio da área do rio Gravataí pela sua proximidade com a capital e também por sua ligação como o Guaíba.

As características em comum das áreas servidas pelas vias fluviais analisadas neste estudo, como a economia baseada na agricultura e na pequena propriedade, e a expansão da ocupação que ocorreu ao logo das terras servidas por uma via fluvial nos permitiram caracterizar essas áreas como uma região, levando em conta outras peculiaridades, como a polarização que a cidade de Porto Alegre exerceu sobre ela. Essa polarização ocorreu em função do comércio. Na fase inicial dos transportes fluviais, como citamos, o comércio ocorria entre as áreas produtoras, passando a ocorrer, com o crescimento da produção um

comércio interno entre essas e Porto Alegre.

Porto Alegre, localizada junto ao Guaíba, encontrava-se em um estado de relativa estagnação econômica e demográfica desde a década de 20, do século XIX. As cidades de Rio Grande e Pelotas superaram a capital em exportações, destacando-se a produção da zona sul do Estado, que era baseada na pecuária. O escoamento da produção agrícola das áreas das vias fluviais para a cidade de Porto Alegre fez com que essa se tornasse o centro receptor da região centro-norte para consumo e exportação. A produção, que chegava pelas vias fluviais ao porto da capital, favoreceu a sua recuperação econômica. A movimentação no porto e o surgimento de estabelecimentos que se ligavam comercialmente com as áreas produtoras permitiram à capital a retomada de sua característica de cidade comercial no final do período Imperial.

A produção chegava a Porto Alegre através da navegação fluvial, principal meio de transporte no período. As rotas praticadas pelas embarcações demonstram que ocorria um comércio triangular entre as áreas produtoras e entre essas e outras áreas produtoras do Rio Grande do Sul tendo como ponto de articulação a cidade de Porto Alegre. Quanto às ligações comerciais entre a região centro-norte e a zona pecuarista do sul, as rotas fluviais demonstraram que estas eram esporádicas e de pouca expressão quantitativa, e que também ocorriam via Porto Alegre. Portanto a cidade era a principal beneficiária desse processo.

A navegação fluvial, tanto para o transporte de cargas da produção agrícola como para o transporte de passageiros, era realizada por pessoas ligadas ao interior do estado. Ou seja, a operacionalização da navegação fluvial se iniciou com a iniciativa privada, incentivada, inicialmente, pela necessidade de escoar a produção e de se deslocar em uma área que não apresentava outro meio de transporte mais eficaz. De atividade complementar ao comércio, esse ramo desenvolveu-se até a formação de empresas que, inicialmente, tiveram uma constituição familiar. Em 1850, já era possível identificar empresas de navegação em todos os rios que se ligam ao Guaíba.

Apesar da importância das vias fluviais no processo de expansão da economia do centro-norte, desde 1850 pela ligação estabelecida com Porto Alegre, essas receberam poucos investimentos em obras ou serviços para a melhoria das condições de navegabilidade. Os Relatórios oficiais consultados confirmam a importância das vias fluviais como meio de comunicação e transporte. Apontam a necessidade de melhorias das condições de navegabilidade dos rios. Para isso, eram necessárias obras de retificação em “voltas” que alguns rios apresentavam e barragens que permitissem a navegação de barcos de maior calado, ou seja, de maior porte. Essas medidas permitiriam atender às crescentes necessidades de transporte entre a região centro-norte e a capital.

Essas melhorias eram de responsabilidade da administração pública, tanto municipal como provincial. Assim, a atividade, desde seu início, necessitava da atuação do setor público para sua operacionalização, pois a própria concessão de uso das vias para a navegação comercial, as embarcações de particulares, era de competência do setor público. Somente o rio Caí foi beneficiado com o início de construção de uma barragem já no final do século XIX. As alegações para os poucos investimentos no setor eram a falta de verbas e de pessoal habilitado.

Contrapondo-se às alegações das autoridades, os praticantes da navegação fluvial reclamavam as melhorias dos rios com base no imposto fluvial que lhes era cobrado e que deveria ser destinado a esse fim. Porém os recursos angariados eram aplicados em melhorias na Barra de Rio Grande e no Canal São Gonçalo. O referido imposto mais servia a discussões na Assembléia Legislativa e entre as diferentes esferas governamentais (municipais, estaduais e nacionais) do que às necessárias melhorias.

No final do século XIX, estava estabelecido um plano de linhas ferroviárias, tendo Porto Alegre como centro irradiador e receptor. A capital a essas alturas já havia recuperado sua economia e sua posição de destaque no Rio Grande do Sul e já representava mais do que o centro de uma área restrita, a centro-norte, preparando-se para a hegemonia econômica através da industrialização. A navegação fluvial até esse momento havia cumprido seu papel frente ao seu centro, a capital.

A partir de 1870, o transporte fluvial passou a sofrer a concorrência da via férrea no que se refere à aplicação de recursos provenientes dos cofres públicos. A instalação da estrada de ferro em 1874, no trecho entre Porto Alegre e São Leopoldo demonstra a importância do trecho para o comércio e comunicações, mas também evidencia a falta de planejamento viário pelos governantes, pois ela seguiu o mesmo itinerário do rio dos Sinos onde já havia um transporte efetivo. A via férrea consumiu grandes somas de verbas públicas, mas não retirou o movimento das embarcações, pelo menos nas primeiras décadas de sua instalação. A concorrência da via férrea ao transporte fluvial persistiu por todo o período da análise.

Contudo, pelo que podemos verificar, efetivou-se a ligação entre a região colonial e Porto Alegre, e essa ligação foi garantida, por mais de meio século, pela navegação fluvial, que dotou a cidade de condições de articular economicamente as duas metades do território do Rio Grande do Sul, o que definitivamente ocorreu no início do século XX. A navegação fluvial era praticada por empresas e particulares, mas o melhoramento das condições das vias fluviais dependia de obras e serviços a cargo do governo. Para as duas partes seriam interessantes as melhorias; para a primeira, significava melhores condições de trabalho e mais

lucratividade e, para a segunda, significava o incentivo ao crescimento da economia do estado. Da participação de ambos dependia, então, o desenvolvimento dessa atividade.

No final do Império, o Rio Grande do Sul apresentava maiores divergências político-partidárias do que os outros estados do Brasil. Com o advento da República, a administração do Rio Grande do Sul passou por modificações maiores do que as ocorridas nas demais províncias em função dessas divergências. Esse contexto se refletiu na organização da administração que instituiu um governo com bases filosóficas do positivismo.

O PRR, ao assumir o poder no Rio Grande do Sul, tornou-se o partido hegemônico por longos anos. O partido demonstrava, na sua prática administrativa e em sua ideologia, a filosofia positivista com seu conteúdo autoritário. Esse autoritarismo referia-se à eliminação da oposição política que resultou em duas revoluções no período de pouco mais de 30 anos. A filosofia positivista estava presente na Constituição Rio-Grandense de 1891, redigida pelo próprio Presidente do Estado Júlio de Castilhos. Basicamente essa Constituição concentrava os poderes nas mãos do Presidente do Estado e tinha como objetivo a garantia da “Ordem” e do “Progresso”. Para garantir esse pressuposto, o governo tratava de eliminar a oposição e atuar em setores estratégicos da economia.

Outra característica do governo do PRR, dentro de sua atuação, era estender sua abrangência para aqueles setores tidos como estratégicos, retirando a competência dos municípios e até do governo federal. No setor de transportes, esse aspecto ficou bastante evidente, chegando à encampação de obras e serviços do setor. Isso também justifica que nossa análise, para a operacionalização da navegação fluvial, tenha se dado em relação ao setor público muito mais na atuação do governo do Estado do que das Intendências, ou do poder legislativo.

No campo econômico, no período que corresponde ao final do Império e à instalação da República no Rio Grande do Sul, a tradicional economia gaúcha, baseada na grande propriedade rural, ligada à criação de gado e à charqueada, atividade característica da Campanha na zona sul, passava por dificuldades. Por outro lado, como já demonstramos, ocorria o desenvolvimento da agricultura, no centro-norte do Rio Grande do Sul, apoiada na pequena propriedade e na policultura. A agricultura teve condições de exportar seus produtos para outras regiões tendo Porto Alegre como centro receptor e distribuidor.

Esse contexto continuou favorável para a navegação fluvial. A atividade que já se encontrava organizada, teve com o crescimento da economia da região centro-norte um campo fértil para seu desenvolvimento. Os relatórios das Secretarias de Estado e os depoimentos de viajantes confirmam o grande movimento de embarcações que trafegavam

nos rios em direção ao porto de Porto Alegre. As embarcações superavam todas as dificuldades nos trajetos, que, além das más condições dos rios, eram salpicados de pequenos portos intermediários. Eram, enfim, as embarcações de particulares e de empresas privadas que movimentavam a economia do centro-norte do estado.

Mas o setor público demonstrou preocupação com os problemas dos transportes. Esse era um dos setores entendidos como estratégicos para o desenvolvimento da economia e, portanto, uma área onde o governo deveria atuar diretamente ou como gerenciador. O governo do PRR, quando da instalação de sua administração, tomou medidas para o setor e, ciente da importância do transporte fluvial na economia do Rio Grande do Sul, também a contemplou nessas medidas.

Uma das primeiras medidas foi a criação das “Comissões de Estudos dos rios dos Sinos, Taquari, Jacuí e Gravataí”. Com isso o governo chamava a si a responsabilidade de melhorar uma das vias que, até então, era uma das mais importantes no estado, a fluvial, e que, na relação capital-interior, ainda representava uma das vias principais, mesmo com a linha férrea já em funcionamento. Agindo dessa forma, cumpria-se a função do Estado, dentro do pensamento positivista que “consiste em assegurar a ordem material e a liberdade para permitir o espontâneo desenvolvimento individual e o livre exame”. A intervenção do Estado deveria ocorrer no sentido de remover os obstáculos que impossibilitassem o setor privado de obter mais lucratividade.⁴²⁸ Assim, o governo criaria a infra-estrutura necessária para que as empresas de iniciativa privada desenvolvessem suas atividades. O resultado, previam, seria o crescimento da economia do Rio Grande do Sul.

Quanto ao rio Caí, não foi criada uma comissão para seu estudo e melhorias, pois tratava disso, por concessão, o engenheiro Costa Gama desde 1889. A concessão foi atribuída ainda pela Assembléia Provincial, mas teve continuidade com o governo republicano. Em 1892, o governador provisório do Estado aprovou o projeto de melhoria da navegação do Caí por meio da construção de duas barragens. Posteriormente à aprovação do projeto, o concessionário, engenheiro Costa Gama, transferiu seus direitos à “Companhia Melhoramentos do Caí”. A condução da questão da barragem do rio Caí, por parte do governo, demonstrou que este buscava uma relação com a iniciativa privada para estabelecer as melhorias necessárias nos transportes. O Estado participava como o cessionário, ou seja, continuava como detentor do projeto e da propriedade, no caso de obras, não se retirava do setor, mas não as executava diretamente.

⁴²⁸ PESAVENTO, op.cit.,1993, p. 210/13.

Porém, o governo, mesmo com uma atuação bem delimitada em relação às vias fluviais, efetivadas pelas comissões de estudos dos rios, fez com que estas tivessem curta duração. A extinção das comissões de estudos dos rios interiores ocorreu no governo de Borges de Medeiros que representava a continuidade do governo de Júlio de Castilhos. No campo econômico, Borges de Medeiros defendia que o Estado deveria presidir o livre jogo das forças econômicas, exercendo “uma ação reguladora na medida das necessidades indicadas pelo bem público”. Portanto, era condizente com o postulado positivista, pelo menos nas formulações teóricas.

Mas a extinção das comissões de melhoramento dos rios não significou a retirada do poder público do setor. Os Relatórios dos Negócios das Obras Públicas revelam que havia uma preocupação dos órgãos da administração do Estado com a navegabilidade dos rios interligados com o Guaíba, embora os serviços tivessem sido suspensos.

Também temos que observar que, nesse período, além do próprio desenvolvimento da economia, algumas medidas políticas do governo do estado foram favoráveis às operações da navegação fluvial. Em 1902, entrou em vigor a Política Fiscal que isentava de taxas os produtos destinados à exportação. Ocorreu um significativo incremento da produção e da exportação dos produtos da agricultura da região centro-norte. O pólo geográfico e econômico desse processo continuou sendo a cidade de Porto Alegre, uma vez que, em consequência do aumento da produção no centro-norte, aumentava o movimento no porto de Porto Alegre para onde convergia a produção.

Diante das dificuldades que o setor de transporte apresentava foi criada, na administração republicana do estado, a Diretoria de Viação em 1904. Assumiu a pasta o engenheiro Faria Santos. As comissões de estudos dos rios passaram a ser administradas por essa diretoria, mas, mesmo com a criação desse órgão, havia desentendimento sobre o andamento dos serviços, o que dificultava a sua plena execução. Um dos aspectos dessas divergências dizia respeito à participação da iniciativa privada na execução de obras públicas e posterior exploração dos serviços. O diretor de viação, Faria Santos, era contra essa participação e alegava em seus argumentos a ideologia do partido, de que os bens públicos deveriam ser conduzidos pelo governo do estado diretamente. Entendia o diretor que de outra forma, se o Estado entregasse setores públicos para a iniciativa privada, mesmo por concessões, estaria auxiliando apenas o crescimento da indústria capitalista e não a socialização dos bens públicos.

Quanto aos problemas viários e a busca de soluções, a instalação da estrada de ferro no trecho entre Porto Alegre e São Leopoldo foi criticada pelas autoridades do Rio Grande do

Sul, tanto do executivo como pelos técnicos da Secretaria de Obras. Constatamos isso pelos citados Relatórios. Portanto, a execução dessa obra foi discutida desde o Império, na sua instalação, e no governo republicano, quando ocorreu o seu prolongamento. Uma das manifestações de críticas ao sistema de transporte mais favorecido no período imperial – o ferroviário - ficava evidente nos Relatórios da Secretaria de Estado dos Negócios do Interior e Exterior, pois era essa pasta que, por realizar os levantamentos dos dados da produção e exportação, conhecia a participação dos meios de transportes no crescimento da economia do estado. E, é claro, outro órgão que se manifestava contra os investimentos no transportes ferroviários era a Secretaria de Obras e o próprio diretor de viação.

Entendiam os técnicos das secretarias que, devido ao tipo de produção e à forma como a população ocupava a zona produtora no Rio Grande do Sul, o transporte mais viável era o fluvial e não o transporte ferroviário. Os saldos apresentados pela via férrea eram insignificantes para o Estado. Mas a argumentação do governo era de que isso ocorria pelas baixas taxas cambiais, pois a rede era operada por uma empresa estrangeira. Contava-se com a alta do câmbio para diminuir o ônus do Estado com a empresa e também com o aumento do tráfego, quando a estrada de ferro se constituísse em um malha que se estenderia por todo o estado. O governo continuou investindo nesse transporte por todo o período em detrimento das vias fluviais.

Em 1908, Carlos Barbosa assumiu o governo do Estado. Ele era mais pragmático em relação aos ideais positivistas do que seus antecessores. Isso se revela nas definições de seu governo para o que consideravam como *bem público* e na difícil relação estabelecida com as empresas cessionárias de obras públicas. Faria Santos encontrou maior respaldo nesse governo para suas idéias. Nesse governo, em 1911, ocorreu a encampação da barragem Rio Branco pelo governo do Estado. Esse ato teve a efetiva participação do diretor de viação fluvial, Farias Santos, um entusiasta defensor da atuação direta do Estado nas obras e serviços de infra-estrutura.

A encampação da barragem Rio Branco, além dos motivos explicados com base nos princípios republicanos, integrou um conjunto de serviços e obras projetados à época para o setor de navegação fluvial, bem como a operacionalidade desses serviços que resumiremos mais adiante. A encampação da barragem Rio Branco ocorreu após sucessivas revisões nos contratos, em 1898, 1904 e o aditamento de 1907, com a empresa concessionária e esta foi sendo pressionada a melhorar os serviços e a diminuir os valores das taxas cobradas das embarcações. Nesse sentido, a Diretoria de Viação consultava os praticantes da navegação fluvial sobre a satisfação dos serviços e usava as reclamações dos comandantes e dos

empresários da navegação como argumento para a encampação. A alegação final foi que a empresa não cumpriu os contratos.

A Diretoria de Viação, enquanto uma representação do setor público, interveio na relação do governo do estado com uma empresa privada e retirou esta do setor. O outro lado dos interessados, os praticantes da navegação, tinham na Diretoria, ou mais especificamente na pessoa do diretor Faria Santos, um canal para suas manifestações. Mas esse episódio e essa forma de se relacionar com o governo não se mostraram sempre eficientes aos interesses dos praticantes da navegação fluvial. As manifestações ocorriam por consulta das próprias secretarias do Estado, quando estas desejavam conduzir alguma questão, como no exemplo da barragem Rio Branco, ou de forma individual e pontuais pelos navegadores quando ocorria um problema específico. Não existia uma consciência da classe - empresas e particulares - que efetuavam a navegação e nenhuma manifestação que nos indique que houvesse uma visão abrangente dos problemas do setor.

No desenrolar da instalação da administração do governo republicano no Estado, foi criada, em 1912, a Diretoria de Viação Fluvial, órgão da Secretaria de Obras que cuidava especificamente das obras relativas às vias fluviais. Esse ato também ocorreu no governo de Carlos Barbosa, reforçando a participação de Faria Santos no governo, pois esse engenheiro assumiu a Viação Fluvial.

Também era muito atuante em todo o período, no Estado republicano, a Secretaria de Negócios do Interior e do Exterior, especialmente a diretoria de Estatística. Um dos objetivos desse sistema era garantir a arrecadação ou controlar a isenção dos impostos e taxas, pois, ao longo de todo o período da Primeira República, a política fiscal foi um dos pontos essenciais do governo dentro do *orçamento equilibrado*. Essas duas vias do governo influíam na navegação fluvial, uma com o controle e a outra com os projetos.

Com o retorno de Borges de Medeiros ao governo, em 1913, ocorreu a elaboração e implantação do Plano Geral de Viação do Estado, demonstrando que o setor de transporte necessitava de atenção e medidas práticas. Em 1913, o Presidente do Estado já dispunha de muitos elementos para compor o Plano Geral de Viação do Estado, que foi promulgado em 19 de abril pelo Decreto nº 1.958. O Plano de Viação abordava a utilização de diferentes formas viárias, incluindo a fluvial. Aponta a intenção de interligar essas diferentes vias para um melhor aproveitamento dos transportes e circulação. Quanto às vias fluviais, reconhece-a como competência do Estado. E não estava descartada a possibilidade da participação da iniciativa privada na execução das obras, mas mantendo o serviço e a administração sob o controle do Estado.

Nesse período (1913-1920), os produtos da produção colonial crescem substancialmente na pauta de exportação do Rio Grande do Sul. O índice de crescimento supera os produtos da campanha. Na Diretoria de Viação Fluvial, os projetos Porto Alegre porto de mar e o Canal de Ligação Porto Alegre-Torres estavam em andamento. Quanto às obras do porto e barra de Rio Grande e de desobstrução dos canais interiores, que também se arrastavam desde o período do governo imperial, o governo gaúcho passou a exercer, a partir de 1916, pressão junto ao governo Federal para rever e reverter os contratos com as companhias francesas. Nesse processo, a participação de Faria Santos junto ao governo do estado foi evidenciada.

Os projetos que já se delineavam dentro da Diretoria de Viação Fluvial encontravam respaldo no Plano de Viação. Os dois principais eram o Porto Alegre porto de mar e o Canal de Ligação Porto Alegre a Torres. Fazia parte também desse plano a encampação da barragem Rio Branco no rio Caí.

Quanto aos projetos, vimos que o Porto Alegre porto de mar foi se desenvolvendo. Em 1912, foram inauguradas as novas docas. O Estado assume o porto por entender que os portos eram matéria pertinente ao governo do Estado e não do município. Esses atos coincidem com a criação da Diretoria de Viação Fluvial no governo de Carlos Barbosa e confirmam a abrangência que o Estado vai assumindo no setor de transportes. Essas medidas iriam ter grande reflexo sobre a navegação fluvial e na própria relação entre o governo e os praticantes da navegação, pois exporia outra posição do governo do estado - a política fiscal sobre serviços e profissões.

As obras, contudo, beneficiaram a navegação fluvial, pois uma delas era específica para as embarcações que chegavam dos rios interiores. Mas, se a infra-estrutura começava a melhorar, algumas medidas vinham contra a prática exercida no porto desde meados do século XIX. Com a inauguração do porto e a administração dos serviços pelo Estado, começou a ser cogitada a obrigatoriedade de atracação nos cais estadual. Acontece que, desde o início do governo republicano, as empresas de navegação haviam se organizado legalmente e estruturalmente em Porto Alegre. As empresas mais tradicionais e as com melhor condição financeira possuíam depósitos e trapiches próprios ao longo da orla do Guaíba. A obrigatoriedade de atracação no porto da capital causou reclamações junto à Diretoria de Viação Fluvial, e como a matéria não estivesse legislada, continuaram os serviços nos trapiches particulares que na realidade concorriam com os do estado. Por trás da obrigatoriedade estava a cobrança de taxas de parte do governo.

O projeto Porto Alegre porto de mar teve mais obras efetuadas em 1915 e 1916.

Continuaram como inerentes a essa obra o aprofundamento dos canais do Guaíba que permitissem a navegação de navios transatlânticos, que era, em suma, o fim do projeto. Em 1921, foi inaugurado o porto e, segundo a sua administração, estava apto a receber os navios que vinham do porto de Rio Grande. Porém nessa época, estavam ocorrendo mudanças políticas e econômicas no estado que vão desencadear uma nova política para os portos. Esse processo conduziu os praticantes da navegação para outro tipo de relação com o Estado.

O projeto do Canal de Ligação Porto Alegre-Torres era uma obra que tinha como perspectiva em sua conclusão a ligação direta entre a capital e o futuro porto de São Domingos das Torres. Dentro desse trajeto do canal, o projeto visava integrar a economia do litoral norte com a capital. O projeto apresentava duas etapas distintas: uma era a ligação através das lagoas à localidade de Torres com a cidade de Conceição do Arroio e a outra etapa ligaria essa cidade com Porto Alegre. Essa última etapa era o canal propriamente que se estabeleceria através do rio Gravataí com as duas cidades. Os serviços tiveram mais incentivo a partir de 1915, apesar do projeto existir desde o período imperial. Para a primeira etapa, as dificuldades foram mais de ordem do sistema de transporte do que as obras, embora essas apresentassem inúmeras dificuldades pelas condições climáticas e de solo. Mas o problema dos transportes envolveu a participação da iniciativa privada no início dos anos 20 e, não conseguindo cumprir os contratos, repassou o serviço ao governo em 1930.

A segunda etapa contemplou diversos serviços e obras no rio Gravataí das quais a navegação fluvial se beneficiou. Entre os objetivos do governo estava o transporte de carvão daquela área para a capital. Como as embarcações para o carvão eram distintas das que transportavam a produção agrícola, esse transporte não se beneficiou, tanto que, na década de 20, um dos problemas para a navegação no Gravataí eram as pontes que foram construídas sobre o rio.

Enquanto o governo investia nos projetos que tinham objetivos futuros para a economia e a ligação de Porto Alegre com os portos exteriores, os praticantes da navegação usufruíam dos benefícios sem atentarem para os problemas que isso poderia suscitar. Do lado do governo, o descompasso entre as condições dos rios, as mudanças na economia, as construções de pontes, que o governo apontava e, do lado das empresas, as condições das embarcações que tinham sido adaptadas para determinadas condições dos rios e determinadas cargas.

A identificação do conjunto dos projetos da Diretoria de Viação Fluvial permite verificar a importância que este órgão teria se eles viessem a se concluir. Os projetos se ligavam um plano de estruturação de vias fluviais que seriam interligadas aos portos

marítimos e ao de Porto Alegre. Esse plano já contemplava as Comissões de Estudos dos rios e a barragem Rio Branco.

Assim, podemos afirmar que os estudos e melhoramentos dos rios encerravam uma perspectiva mais ampla na navegação fluvial do Rio Grande do Sul. Havia há muito tempo a intenção de interligar o rio Jacuí com o Ibicuí. Essa possibilidade tinha sido cogitada pelos estudos de 1867, quando do reconhecimento das vias fluviais da Província. No governo republicano, essa perspectiva se ampliou. Os engenheiros da Secretaria de Obras que atuavam na diretoria de viação e, posteriormente na diretoria de viação fluvial ambicionavam interligar as duas bacias fluviais do estado; a da lagoa dos Patos e a do Uruguai e, assim, colocá-las em contato indireto com todo o litoral. Realizaram estudos técnicos para comprovar a viabilidade de seus projetos e, ano após ano, os planos de melhoramentos da navegação fluvial e lacustre locupletavam esse objetivo. As vantagens econômicas para o estado também eram apontadas e essas manifestações acompanhavam os pareceres técnicos.

Aí é que se incluía o projeto Porto Alegre porto de mar, que daria sustentação para a rede hidroviária que se formaria no estado. Da mesma forma o projeto Canal de Ligação Porto Alegre-Torres. Esses dois só ganham sentido quando vistos no conjunto das obras. Isoladamente eles não teriam a mesma importância. O centro geo-econômico e estratégico para realizar essa operação seria Porto Alegre. Havia pareceres entusiasmados quando se tratava do assunto, de que “não existia outro lugar no mundo com as condições que Porto Alegre fora dotada do ponto de vista estratégico que lhe permitia manter comunicações com todo o estado”. Para o desenvolvimento desses projetos, as vias fluviais estavam naturalmente incluídas.

Mas, salvo alguns melhoramentos realizados no rio Caí e outros nos canais de navegações para Pelotas, Rio Grande e Jaguarão, as vias fluviais continuavam no estado com que a natureza lhes dotou mesmo estando mais avançados os conhecimentos sobre elas.

Em relação à via férrea, continuavam as discussões, devido às isenções de que gozava a viação férrea e dos quais estava privada a navegação fluvial no transporte de cargas. A Cie Auxiliaire de Chemins de Fer teve a possibilidade de criar uma série de abatimentos nos valores dos fretes e passagens. Mas os fretes com valores mais elevados e com menos abatimentos cobrados para as estações que se achavam fora da concorrência fluvial compensavam a diminuição proveniente dos abatimentos concedidos as outras. Essa medida de baixar os valores era um artifício utilizado para eliminar a concorrência. A Cie visava eliminar a única concorrência que tinha - a da via fluvial -, uma vez que era detentora de todos os ramais da rede ferroviária que faziam ligação direta com Porto Alegre, para onde se dirigia

a navegação fluvial, e não havia, nesse período, estradas de rodagem estabelecidas a ponto de representar concorrência à via férrea.

O governo federal, por sua vez, dava apoio a essas medidas. Portanto as implicações das medidas para os transportes e, em especial, ao que se referiam à via férrea alcançavam dimensões econômicas e políticas que extrapolavam o nível estadual. Era também o setor que envolvia diretamente o segmento público e as empresas privadas, não só em sua instalação, mas na exploração dos serviços, o que foi uma constante preocupação do governo do PRR.

O quadro de precariedade da viação férrea não se modificou. Para sua manutenção o governo continuou investindo em todo o período em foco, além disso, persistiram as divergências entre o governo e as empresas em função dos contratos de exploração. Em 1919, havia consenso a respeito de tal situação, o que levou o governo do Estado à encampação das vias e dos serviços.

Situação semelhante era a dos contratos para a construção e exploração do porto e da barra de Rio Grande. Essas duas obras, tidas como fundamentais ao comércio externo do Rio Grande do Sul, foram encampadas pelo Governo do Estado em 1920. O porto de Porto Alegre já estava sob a administração do Estado assim como o de Pelotas.

Esses atos se inseriam na política de *socialização dos serviços públicos*. Esse aspecto tem sido analisado pela recente historiografia referente à história do Rio Grande do Sul do período. Os estudos apontam uma especificidade na postura dos governos do Estado. Diferentemente da política liberal que dominava o pensamento político da época, as administrações do PRR optaram pela intervenção em setores onde já havia a atuação da iniciativa privada. Para alguns integrantes do próprio governo, no caso em foco, o diretor da Diretoria de Viação Fluvial, a intervenção do governo deveria ocorrer em setores de máximo interesse para a coletividade e sob esse preceito, ele colocava os transportes. Portanto, o governo invocava os fundamentos que alicerçaram a Constituição de 1891, positivismo comteano, para intervir e retirar de cena o setor privado.

Os atos de encampação de obras ligados diretamente ao setor de transportes se refletiram nos empresários da navegação fluvial.

Desde a instalação do Estado republicano, a administração atuou de maneira mais direta como fiscalizadora das atividades econômicas inclusive nas atividades das empresas privadas. Nesse sentido, ocorreu, em 1890, uma reorganização das Juntas Comerciais e das Inspetorias. Também o movimento de compra e venda passou a ser mais controlado através da Secretaria dos Negócios do Interior e do Exterior que dispunha de uma diretoria de Estatística. Um dos objetivos desse sistema era garantir a arrecadação ou controlar a isenção dos

impostos e taxas.

Contudo, nas décadas de 1890 e 1900, ocorreu um grande número de registros de empresas e entre elas foi significativo o aumento de empresas de navegação fluvial. Muitas delas se constituíram em Companhias Anônimas e, posteriormente, em 1916, como Companhias LTDA.. Esse tipo societário permitiu um contato maior dos empresários que passaram a discutir nas Assembléias das empresas, não apenas as questões legais e financeiras da empresa, mas as dificuldades que enfrentavam no desenvolvimento da atividade. Do ponto de vista que desenvolvemos esta análise, ou seja, na comparação com a navegação fluvial dos rios interligados a Porto Alegre, a encampação da viação férrea e a administração dos portos pelo governo do Estado geraram preocupação aos interesses das companhias de navegação.

Com o uso dos portos sob a administração estadual, a navegação fluvial e a pequena navegação lacustre passaram a enfrentar problemas semelhantes e passaram a se identificar como a navegação interior do Rio Grande do Sul, distinguindo-se da navegação marítima que também ocupava os portos. Desde 1915, o governo vinha adotando medidas no setor de transportes e nas taxações de mercadorias que afetavam a economia do centro-norte e, conseqüentemente, os negócios das empresas de navegação. Essa conjuntura atingiu negativamente a atividade de navegação fluvial e, pela primeira vez as empresas se associaram para defender seus interesses, formando a Liga da Navegação Riograndense.

A partir da criação dessa associação os empresários passaram a conduzir suas reclamações em nome da classe aos órgãos do governo. A Diretoria de Viação Fluvial já não conseguia estabelecer a ligação dos empresários com o governo do estado. As razões para isso eram a força de oposição política que deu novos rumos à economia e também porque a preocupação dos empresários voltou-se para a questão fiscal e a forma de administrar os portos e não mais as obras nas vias fluviais.

Nos anos de 1920, além das repercussões das políticas do governo para com os transportes e as medidas fiscais, ocorreu uma retração na economia do centro-norte do estado. A chamada crise na agricultura colonial era conseqüência de um contexto que se delineou após a I Guerra Mundial, quando os pecuaristas da zona sul clamaram por mais atenção do Governo. A crise se estendeu nos primeiros anos da década de 20. Em decorrência desse contexto, ocorreu a Revolução de 1923 que além dos fatores econômicos, teve repercussão política.

Borges de Medeiros, diante da impossibilidade de concorrer novamente ao governo do Estado, indicou seu sucessor, Getúlio Vargas, um conciliador com os pecuaristas da zona sul do estado, de onde partiram as lideranças que resultou no movimento que levou à Revolução

de 23. Foi esse contexto que somado à política fiscal afetou drasticamente a navegação fluvial.

Ao final da década de 20, impedido de reeleger-se Borges de Medeiros deixa a Presidência do Estado sendo substituído por Getúlio Vargas. Vargas era elemento da nova geração republicana. O novo governo realizou uma reorientação econômica e política em seu mandato, sendo que, no plano econômico, sua atuação foi no sentido de satisfazer os interesses dos pecuaristas tomando medidas que favoreciam o escoamento da produção pecuária pelo porto de Rio Grande. Entre as medidas foram reduzidas as taxas de armazenagens de mercadorias que permanecessem nos armazéns do porto aguardando para serem exportados. Isso contribuiu para reduzir o deslocamento dos navios que se abasteciam com produtos da pecuária para Porto Alegre e Pelotas. Esse processo era considerado antieconômico. Uma vez mantidos os estoques em Rio Grande ocorreu novo incremento nas exportações por aquele porto e no índice geral do estado.

Mesmo com essa política para os portos adotadas no final da Primeira República a quantidade dos produtos exportados pelo porto da capital continuou a ser representativa na pauta do estado. Esse era o argumento dos empresários da navegação em suas reclamações junto ao governo. As petições do setor da navegação fluvial já não se centravam na melhoria das condições dos rios para a navegabilidade das vias fluviais, mesmo que essas se encontrassem praticamente iguais às identificadas no final do período imperial. Não ocorreu uma melhoria significativa para incentivar a navegação. A navegação continuava integrada à economia do estado mesmo com as dificuldades enfrentadas. O problema mais sério ao se iniciar a década de 20 eram os inúmeros impostos e taxas a que a atividade estava submetida.

As dificuldades no setor da navegação aumentaram e a saída para muitas empresas foi dedicar-se ao transporte de arroz, produto que recebia incentivos do governo para a produção e exportação. Porém, em 1926, ocorreu uma crise no setor, que perdeu em competitividade com o arroz importado. A partir de 1927 se inicia uma série de medidas no setor portuário que altera a operacionalização dos transportes da navegação interior. A atividade se vê em iminente crise.

Desde a chegada de Getúlio Vargas na chefia do executivo, a política portuária em benefício das operações no porto de Rio Grande e as taxações sobre o uso do porto de Porto Alegre aumentam, gerando mais insatisfação por parte dos empresários da navegação interior. A política fiscal visando o incentivo à melhoria das atividades econômicas tradicionais da zona sul do estado também se intensifica. As obras de melhorias de vias fluviais são praticamente abandonadas dificultando a exportação das safras que apresentaram uma queda

na diversificação em todo o centro-norte do Rio Grande do Sul. Diante desse quadro de instabilidade os empresários da navegação fluvial apresentaram uma Representação junto ao Governo do Estado em nome dos Armadores e Empresários das Navegações Fluvial e Lacustre, congregando, assim, todo o setor diante da mais grave conjuntura enfrentada. A Representação pleiteava, principalmente, junto à administração dos portos, que diminuíssem as taxas e fossem alteradas as medidas em relação ao uso dos portos. Porém os seus argumentos eram refutados com os dados positivos que as estatísticas demonstravam a favor da atividade.

A navegação fluvial que já vinha enfrentando diversas dificuldades insere-se em um início de crise segundo seus próprios empresários.

Os novos tributos instituídos por Vargas também se vincularam à área dos transportes, como já ocorria com o imposto de Viação, desde 1924, incluindo o da via fluvial. As empresas se vêm taxadas sobremaneira. A economia da região centro-norte já não era tão dependente do comércio com Porto Alegre e a capital, por sua vez, também já dispunha de um contato direto com o comércio nacional através dos portos, o seu próprio e o de Rio Grande. Assim, as empresas de navegação faziam muitas viagens com a carga incompleta e pagavam despesas de operações que não levavam esses aspectos em conta.

A atuação do governo no setor já não interessava mais à economia do estado, pois o que o governo buscava era inserir o Rio Grande do Sul na economia do Brasil e sob esse direcionamento interessava a recuperação da pecuária da zona sul.

A situação da navegação fluvial foi se tornando tão difícil que mesmo a retomada dos projetos da Diretoria de Viação Fluvial tinha repercussão sobre a atividade.

O governo Vargas apoiou os projetos referentes à navegação fluvial que já estavam em andamento. Em seu governo, o engenheiro Torres Gonçalves passou a responder pela Diretoria de Viação Fluvial. Entre os projetos foi prevista a reforma geral da Barragem Rio Branco no rio Caí. Também o projeto do Canal de ligação Porto Alegre-Torres, que pouco havia se desenvolvido nos anos 20, foi resgatado por Vargas visando à integração com o centro do país pelo futuro porto de Torres. O porto de Porto Alegre recebeu melhorias, principalmente, para estabelecer ligação com a estrada de ferro e receber as embarcações fluviais.

O problema mais atacado pela Representação dos empresários da navegação era a situação do porto de Porto Alegre.

As embarcações estavam adaptadas para as condições dos rios e, portanto, estavam defasadas e obsoletas, uma vez que as vias não tiveram uma efetiva melhoria em todo o

período.

A crise foi perceptível nos anos 1920, mas os problemas vinham desde 1915 de forma mais direta. Somente a atitude do governo em encampar setores do transporte e as medidas em relação ao uso dos portos despertou a atenção dos empresários da navegação.

Findo o período, verificamos que o Estado na República Velha Gaúcha foi atuante, indo além das premissas que estabeleciam apenas um Estado gerenciador e fiscalizador, e agiu diretamente, no caso da navegação fluvial, realizando obras e serviços. Por outro lado, a iniciativa privada, atuou desde o início das atividades do setor e se desenvolveu nos moldes empresariais, inclusive adaptando, tanto as embarcações como a organização legal das empresas, para atender às mudanças que ocorriam na economia. A conjuntura histórica da década de 1920 evidenciou que a atividade interessava à economia regional e naquele momento, os interesses se voltavam para a economia externa. O próprio mercado regional, já desenvolvido nessa época, não necessitava de forma imprescindível dos serviços da navegação, pois a oferta de produtos se fazia localmente.

Assim, a análise desenvolvida, nos leva à conclusão de que ocorreu uma deficiente atuação tanto do governo, que não desenvolveu suficientemente a infra-estrutura necessária nas vias fluviais, como dos empresários, que não buscaram alternativas de produtos fora da agricultura e da pecuária, como na produção da indústria que se desenvolvia nos anos de 1920 a 1930, para enfrentar as mudanças que se apresentavam na economia. O setor público e o privado não desenvolveram as condições necessárias para a continuidade da navegação fluvial nos moldes empresariais para o transporte comercial.

REFERÊNCIAS

ALBERTI, Verena. **História oral** - A Experiência de CPDOC. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1990.

A GÊNESE do Estado burocrático – burguês no Rio Grande do Sul (1889 – 1929). São Paulo: USP 2001. Tese de Doutorado.

AGUIAR, Lacy Maria. e CASADO, Irene. **Taquara de Tristão Monteiro**. Porto Alegre: Palloti, 1986.

AMADO, Janaína (org.) e FERREIRA, Marieta de Moraes (org.) **Usos e abusos da história oral**. Rio de Janeiro: Fundação Getúlio Vargas, 1996.

AMADO, Janaína. **História e região**. Reconhecendo e construindo espaços. In: República em Migalhas. História Regional e Local. SILVA, Marcos A da (Coord.) São Paulo; Marco Zero, 1990.

ANAIS do 1º Simpósio de História da Imigração e Colonização Alemã no Rio Grande do Sul. São Leopoldo: Rotermund. 1974. Apresentação de Telmo Lauro Müller.

ANAIS do 2º Simpósio de História da Imigração e Colonização Alemã no Rio Grande do Sul. São Leopoldo: Rotermund - Museu Visconde de São Leopoldo, 1976.

ANAIS do 4º Simpósio de História da Imigração e Colonização Alemã no Rio Grande do Sul. São Leopoldo: UNISINOS, 1980.

AXT, Gunter. **A gênese do estado burocrático-burguês no Rio Grande do Sul(1989-1929)**. São Paulo, USP. 2001. Tese de Doutorado.

_____. Contribuição ao debate historiográfico concernente ao nexos entre Estado e sociedade para o Rio Grande do Sul castilhistas-borgistas. In: **Métis**: história e cultura. Caxias do Sul: EDUCS, 2002.

_____. Política portuária e de navegação e a formação do Estado do Rio Grande do Sul. In: TARGA, Luiz Roberto Pecoits (org.). **Breve inventário de temas do sul**. Porto Alegre: editora da Universidade - UNIVATES, FEE, 1998.

AZAMBUJA, Darcy. **Teoria geral do estado**. Porto Alegre: Globo, 2001.

BECKER, Klaus. Os primeiros alemães no município de Montenegro. vol. I. In: KAUTSMANN, Maria Elenice Müller (org.). **Montenegro de Ontem e de Hoje**. São Leopoldo: Rottermund, 1979.

BEIGUELMANN, Paula. **A crise do escravismo e a grande imigração**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

CASTRO, Antônio Barros de. **Sete ensaios sobre a economia brasileira**. vol.II São Paulo/Rio de Janeiro: Forense, 1971.

CARRION Jr., Francisco M. **RS: política econômica & alternativa**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1981.

_____. A economia do Rio Grande do Sul. Evolução Recente. In: DACANAL, José Hildebrando e GONZAGA, Sergius (org.). **RS. Economia e Política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1993.

CARVALHO, José Murilo de. **A formação das almas: o imaginário da República do Brasil**. São Paulo: Companhia de Letras, 1990.

_____. **Cidadania no Brasil: o longo caminho**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2002.

CARVALHO, Maria Lúcia Leitão. et al. Incentivos fiscais às exportações gaúchas durante a Primeira República. In: HEUSER, Siegfried Emanuel. **Mundialização, Estado e Políticas Públicas**. Porto Alegre: Ensaios FEE - Fundação de Economia e Estatística, ano 19, n. 1, 1998.

CLAVAL, Paul. **Espaço e poder**. Rio de Janeiro: Zahar, 1979. (Tradução de Waltensir Dutra).

COLLE, Eliane. Sinos avança, e mudam seus tons. **Comitesinos especial**. Novo Hamburgo: Sinos, 04 abr. 1988, p.8.

CORRAZA, Gentil; FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **A junta Comercial no Contexto da Economia do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: UFRGS, 2003.

CORREA, Silvio Marcus de Souza. et. al. **Terra de promessa: uma introdução a eco-história da colonização no Rio Grande do Sul**. Santa Cruz do Sul: Ed. Universidade de Santa Cruz do Sul, 2006.

COSTA E SILVA, Riograndino da. **São José do Taquari - História de minha terra**. Porto Alegre: Flama, 1972.

COSTA, Rogério Haesbaert. **Latifúndio e identidade regional**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988.

D'ORNELLAS, Manoelito. **O estaleiro Só & Cia dentro da História do Rio Grande**. 100 anos. Porto Alegre: Of. Gráficas da livraria do Globo, 1950.

DORNELES, Beatriz (org.). **Porto Alegre em destaque: história e cultura**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2004.

_____. **Porto Alegre em destaque: história e cultura**. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2004.

DREHER, Martin Norberto. **Igreja e germanidade**. São Leopoldo/Caxias do Sul: Sinodal/EST./EDUCS. 1984.

_____. **O fenômeno imigratório alemão para o Brasil**. In: Estudos Leopoldenses. vol.31. nº 142. São Leopoldo: UNISINOS, mai./jun., 1995.

FARIA, Octávio Augusto de. **Monografia do Município de Taquari**. Porto Alegre, I.E.L., 1981.

FÉLIX, Loiva Otero. **Coronelismo, borgismo e cooptação política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987

FERRI, Gino. **História do Rio Taquari-Antas**. Encantado: Grafen, 1991.

FILELLINI, Alfredo. **Economia do setor público**. São Paulo: Atlas, 1989.

FILHO, Valter Antônio Noal; FRANCO, Sérgio da Costa. **Viajantes olham Porto Alegre: 1890 – 1941**. Santa Maria: Anatterra, 2004.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **RS: Economia e conflitos políticos na República Velha**. Porto Alegre; Mercado Aberto, 1983.

FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre e seu comércio**. Edição comemorativa do 125º aniversário da Associação Comercial de Porto Alegre. Porto Alegre: Associação Comercial de Porto Alegre, 1983.

FRANCO, Sergio da Costa. **Porto Alegre: Guia histórico**. Porto Alegre: Editora da Universidade, 1992.

FRAQUELLI, Jane Aita. A lavoura capitalista de arroz e a crise de 1926. In: DACANAL, J. H.; GONZAGA, S. **RS: economia e política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

FURASTÉ, Pedro Augusto. **Normas Técnicas para o Trabalho Científico: Elaboração e Formatação**. Explicitação das Normas da ABNT. Porto Alegre: [s.ed.], 2006.

GANS, Magda Roswita. **Presença teuta em Porto Alegre no século XIX (1850-1889)**. Porto Alegre: Dissertação de Mestrado. Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1996.

HENKE, Germano Roberto. **A colonização de Maratá**. In: Montenegro de Ontem e de Hoje. KAUTSMANN, Maria Elenice Müller (org.). vol.3. São Leopoldo: Rottermund, 1986.

HERRLEIN, Junior Ronaldo. **Rio Grande do Sul, 1809 – 1530: um outro capitalismo no Brasil meridional?** Campinas: UNICAMP, 2000. Tese de Doutorado.

HÖRMEYER, Joseph. **O Rio Grande do Sul de 1850**. Porto Alegre. D.C. Luzzato editor/Edunisul, 1986.

KAISER, Bernard. et. al. **A geografia ativa**. São Paulo: Difusão européia do livro, 1973. (tradução de Gil Toledo, Manoel Seabra, Nelson de La Côte e Vincenzo Bochicchio).

KAUTZMANN, Maria Elenice Müller. Maratá 1979. In: _____. Montenegro de Ontem e de Hoje. São Leopoldo: Rotermund, 1986. v. 3.

KLIEMANN, Luísa H.S. **A ferrovia gaúcha e as diretrizes da ordem e progresso. 1905-1920**. Estudos Ibero-americanos. Porto Alegre: PUC, 1977, n. 2, v. 3.

LAGEMANN, Eugênio. Imigração e industrialização. In: DACANAL, José Hildebrando (org.). **RS imigração e colonização**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1992.

LANG, Alice Beatriz da Silva. Reflexões sobre a pesquisa sociológica. São Paulo, Centro de estudos rurais e urbanos. **Cadernos CERU**, n. 3, 1992.

LAZZARI, Beatriz Maria. **Imigração e ideologia**: Reação do Parlamento brasileiro à política de colonização e imigração. (1850-1875). Caxias do Sul: EST/UCS, 1980.

MARTIN, Hardy Elmiro. **Santa Cruz do Sul**: da colônia a freguesia, 1849 – 1859. Santa Cruz do Sul: Associação Pró-Ensino em Santa Cruz do Sul, 1979. Coleção Historia de Santa Cruz do Sul, v. 2.

MAUCH, Cláudia; VASCONCELLOS, Naira (org.). **Os alemães no sul do Brasil**: Cultura - etnicidade - história. Canoas: ULBRA, 1994.

MEIHY, José Carlos Sebe Bom. **Definindo História Oral e Memória**. São Paulo, Centro de Estudos Rurais e Urbanos. **Cadernos CERU**, n. 5, s. 2, 1994.

MENEGAT, Rualdo. **Atlas ambiental de Porto Alegre** (Coordenador Geral). Porto Alegre: UFRGS, 1998.

MINELLA, Ary César. Reforma Tributária: A implantação do imposto territorial no Rio Grande do Sul. In: LANGEMANN, E. (org.). **Rio Grande do Sul**: 150 anos de finanças públicas. Porto Alegre: Fundação de Economia e Estatística, 1985.

MOEHLECKE, Germano Oscar. **Estrada de ferro**: Contribuição para a história da Primeira Ferrovia do Rio Grande do Sul. São Leopoldo: Gráfica Rotermund, 2004.

_____. **São Leopoldo**: Obras e iniciativas públicas. São Leopoldo: Rotermund, 1998.

MONTEIRO, Hamilton M. **Brasil Império**. São Paulo: Ática, 1986.

_____. **Brasil República**. São Paulo: Ática, 1986.

MOTTER, Ana Elisete. **As relações entre as bancadas teuta e luso brasileira na Assembléia provincial. (1888-1889)**. São Leopoldo: UNISINOS, 1999. Dissertação de Mestrado.

MOURE, Telmo. A inserção da economia imigrante na economia gaúcha. In: DACANAL, José Hildebrando (org.). **RS imigração e colonização**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1992.

MULHAL, Michael G. **O Rio Grande do Sul e suas colônias alemãs**. Porto Alegre: Bells, 1974.

MÜLLER, Telmo Lauro. **Colônia Alemã - 160 anos de história**. Caxias do Sul: EST/EDUCS, 1984.

_____. Arnt, um nome evocativo. **Correio do Povo**. Porto Alegre, 18 jan. 1976, p.19.

NAVEGAÇÃO Pelo Sinos foi partida para desenvolvimento de Taquara. **Jornal Paranhama**. Especial Velho mundo novo. Taquara, 26 set. 1997, p.13.

NORA, Pierre. Entre memória e história. A problemática dos lugares. **Revista Projeto História**. Revista do P.P.G.H.- PUC. São Paulo, 1993. v.10.

O AÇORIANO. Ano I, Taquari, 10 de novembro de 1978.

OBERACKER JR, Carlos H. **A contribuição teuta à formação da nação brasileira**. Rio de Janeiro: Presença, 1985. v.2.

OS Navegadores descobrem as águas do Taquari. **Zero Hora especial origens do Rio Grande**. Porto Alegre, 04 dez. 1996, p.48.

PELLANDA, Ernesto. A. J. **Renner um capitão da indústria**. Porto Alegre: Editora Of. Graf. da Livraria do Globo - Barcellos, Bertaso & Cia, 1944.

_____. **Quarenta anos Renner indústria de vestuário**: Uma organização vertical sem similar em nosso país ou no exterior. Porto Alegre: Editora Of. Graf. da Livraria do Globo - Barcellos, Bertaso & Cia, 1952.

PEREIRA, José Matias. **Finanças públicas. A política orçamentária no Brasil**. São Paulo: Atlas, 1999.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **República velha gaúcha - Estado autoritário e economia**. In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (org.). **RS Economia e política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

_____. **A República Velha Gaúcha**: charqueadas, frigoríficos, criadores. Porto Alegre: Movimento/IEL, 1980.

_____. **A Revolução Federalista**. São Paulo: Brasiliense, 1983.

_____. **Pecuária e Indústria**. Formas de realização do capitalismo na sociedade gaúcha no século XIX. Porto Alegre: Movimento, 1986.

PETRONE, Maria Thereza Schorer. **O imigrante e a pequena propriedade**. São Paulo: Brasiliense, 1982

PETRY, Leopoldo. **São Leopoldo -1864/1964** - Centenário da cidade. São Leopoldo: Rotermund, 1964.

PICCOLO, Helga Iracema Landgraf. (org.) **Coletânea de discursos parlamentares da Assembléia Legislativa da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul**. (1835-1889). Porto Alegre: Assembléia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, 1998. v.1.

PICCOLO, Helga Iracema Landgraf. **A política Riograndense no Império**. In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (org.). **RS economia e política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

PIMENTEL, Fortunato. Aspectos gerais de São Sebastião do Caí. Separata. **Revista Agrônômica**, n. 46. Porto Alegre: Typ. Gundlach, out. 1946.

PINTO, Céli R. Jardim. **Contribuição ao estudo da formação do Partido Republicano Riograndense (1882-1937)**. Porto Alegre: UFRGS, 1979. Dissertação de Mestrado em Ciências Políticas.

PIRES, Saldino Antonio. **Charqueadas: sua origem, sua história, sua gente**. Charqueadas: Prefeitura de Charqueadas, [s.d.].

PREFEITURA MUNICIPAL DE CACHOEIRINHA. **Memória de Cachoeirinha**. Cachoeirinha: [s.ed.], 1990.

PUHL, José. Melhor aproveitamento da rede fluvial do Rio Grande do Sul. **Revista Trimestral da PUC**. Porto Alegre: Veritas, dez./1984. v. 29, n. 116.

RAMBO, Arthur Blasio. **O associativismo teuto-brasileiro e os primórdios do cooperativismo no Brasil**. São Leopoldo: Eduni/sul, 1988.

RAMBO, Pe. Balduino. **A Imigração Alemã**. In: Enciclopédia Riograndense. Vol.1. O Rio Grande Antigo. BECKER, Klaus.(org.) Canoas: Regional, 1956.

RECKZIEGEL, Ana Luiza Setti; FELIZ, Loiva Otero (org.). **RS: 200 anos definindo espaços na história nacional**. Passo Fundo: UPF, 2002.

REICHEL, Heloisa Jochims. A Industrialização no Rio Grande do Sul na República Velha. In: RS DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (org.). **Economia e Política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

REINHEIMER Dalva (org.). **Terra, gente e fé: aspectos históricos de Taquara do Mundo Novo**. Taquara: FACCAT, 2005.

REINHEIMER, Dalva Neraci. **As colônias alemãs, rios e Porto Alegre: estudo sobre imigração alemã e navegação fluvial no Rio Grande do Sul (1850-1900)**. São Leopoldo: UNISINOS, 1999. Dissertação de Mestrado.

ROCHE, Jean. **A colonização alemã e o Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Globo, 1969. v. 1 e 2. (Tradução de Emery Ruas).

ROLLEMBERG, Denise. **Que história é essa**. Novos temas e novos problemas em história. Rio de Janeiro: Dumará, 1994.

RÜDIGER, Francisco Ricardo. **Paradigmas do estudo da história**. Porto Alegre: IEL/IGEL, 1991.

SANTO, Miguel Frederico do Espírito. **A abertura da barra do Rio Grande**. Porto Alegre: BRDE/Palloti 1982.

SANTOS, Milton **Espaço e Método**. São Paulo: Nobel, 1985.

_____. **Por uma geografia nova**. Da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo: Hucitec, 1996.

SCHEIN, Adriana. Navegação ficou na memória dos que viveram das águas do Sinos. **Comitesinos especial**. Novo Hamburgo: Sinos, 04 abr. 1988, p.4-5.

SCHIERHOLT, José Alfredo. **Lajeado I**. Lajeado: Ed.do autor com apoio FATES e Prefeitura Municipal de Lajeado, 1992.

SCHILLING, Walter. Está na saudade. **O Açoriano**. Taquari, 10/nov./1978, p.6/7.

SCHUCH, Ângela Shumacher; SANMARTIN Ione. **Cachoeira do Sul em busca de sua história**. Cachoeira do Sul: Prefeitura Municipal de Cachoeira do Sul, 1991.

SEYFERTH, Giralda. Etnicidade, pluralismo e imigração no Brasil. In: REICHEL, Heloisa Jochimis; GUTFREIND, Ieda **América Platina e Históriaografia**. São Leopoldo: UNISINOS, 1996.

_____. **A colonização alemã no Vale do Itajaí-Mirim**. Porto Alegre: Movimento/SAB, 1974.

SILVA, Elmar Manique da. Ligações externas da economia gaúcha. (1736-1890). In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (org.) **RS economia e política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

SILVA, Marina Raymundo. **Navegação Lacustre Osório-Torres**. Cópia heliográfica da Biblioteca Municipal Fernandes Bastos. Osório: [s.d].

SINGER, Paul. **Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana**. Análise da Evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1977.

SOARES, Mozart Pereira. **O positivismo no Brasil 200 anos de Augusto Conte**. Porto Alegre: Editora da Universidade AGE, 1998.

SPALDING, Walter. **Pequena História de Porto Alegre**. Porto Alegre: Sulina, 1967.

STONE, Lawrence. O ressurgimento da história narrativa. Reflexos sobre uma nova história. **Primavera**, n. 2-3, 1991.

TAMBARA, Elomar. **RS: modernização & crise na agricultura**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1985.

TARGA, Luiz Roberto Pecoits. **Breve inventário de temas do sul**. Porto Alegre: UFRGS, 1998.

TEIXEIRA, Danton. **A navegação fluvial e lacustre do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Centro cívico e social do Rio Grande do Sul, 1954.

TELLES, Leandro Silva. **Heinz Von Ortenberg**, médico do Kaiser e de Santa Cruz. Santa Cruz do Sul: APESC, 1980.

TRIBUNAL Regional do Trabalho. Memorial da Justiça do Trabalho, 4ª região, disponível em: <www.trt4.gov.br/memorial>. Acesso em: 5 jul. 2007.

TRINDADE, Helgio. Aspectos políticos do sistema partidário republicano riograndense (1882-1937). In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius (org.). **RS economia e política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

UNIVERSIDADE DO VALE DOS SINOS CENTRO DE CIENCIAS HUMANAS.
Programa de Pós-graduação em História. **Estudos Leopoldenses**. Série História, n. 2, 1999.
v. 3.

VIZENTINI, Paulo F. **A crise dos anos 20: conflitos e transição**. Porto Alegre: UFRGS, 1992.

FONTES BIBLIOGRÁFICAS DE ÉPOCA

BAGUET, A. Viagem ao Rio Grande do Sul. Florianópolis: PARULA, 1997.

BRASIL, Assis J.F. de. **Ditadura, Parlamentarismo e Democracia**. Porto Alegre: Globo, 1908.

BUCCELLI, Vittorio C. **Un viaggio a Rio Grande del Sud**. Milano: L. F. Pallestrini, 1906.

CORREIO DO POVO, [s.d.], 1976, p. 19.

COSTA, Alfredo R. (org.) **Obra histórica, descritiva e ilustrada. Município de Taquary**. Cópia Restaurada do Museu de Taquari. Taquari: [s.ed.], 1922.

DOMINGUES, Hercilio I. **Contribuição ao estudo do regimento de portos e o exemplo do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Federação, 1927

GOTTSELIG, Carlos W. **Grande Álbum de Montenegro** - Comemorativo da 1ª exposição-feira comercial, industrial, agropecuária e frutícola e da instalação do “Orange Packing-House”. Montenegro: [s.ed.], 1933.

HUNDERT Jahre Deuschtum in Rio Grande do Sul. 1824-1924. Herausgegeben vom “Verband Deutscher Bereine.” Porto Alegre: Typ. do Centro, 1924.

LINHAS de navegação. **Almanache do Correio do Povo**. Ano 15º. Porto Alegre: Globo, 1930. p.199-202.

MEDEIROS, Antônio Augusto Borges de. **O poder moderador na República Presidencial: um anteprojeto da Constituição brasileira**. Reimpressão com atualização ortográfica. Porto Alegre: Assembléia Legislativa, 1993.

MORÉ, Jean Charles. **De la colonisation, dens la province de St. Pierre de Rio Grande do Sul**, Hambourg: Imprimerie de Langhorn, 1869.

SAMPAIO, Mário de Oliveira. **Roteiro lacustre e fluvial do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Escola de Engenharia de Porto Alegre, 1912.

SAINT-HILAIRE, Auguste de. **Viagem ao Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1987. Estante Riograndense União de Seguros – ERUS.

FONTES OFICIAIS CONSULTADAS

1. Instrução para limpeza do rio Jacuhy. Pasta da Secretaria de Obras. Documentos avulsos nº 379. Maço O.P.15. Ofício de Manuel Soares Lisboa, 1858. A.H.R.S
2. Relatório e Falas do Presidente da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul. Relatório enviado a Assembléia Provincial pelo Conselheiro Ângelo Moniz da Silva Ferraz em 22 de abril de 1858. Porto Alegre. Typographia do Jornal do Commercio, 1858. A.L.E.-S.C.
3. Relatório com que o Conselheiro Barão de Muritiba entregou a Presidência da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul ao Exmo. Comandante das Armas, Conselheiro e General Jeronymo Francisco Coelho. 28 de abril de 1856. Typographia do Jornal do Commercio A.L.E.-S.C.
4. Exploração de Rios. Lagos e Bahias da Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul. Enviado ao Presidente da Província, Desembargador Francisco de Assis Pereira Rocha, pelo Tenente-coronel Jose Maria Pereira de Campos. Alto Uruguay, 26 de maio de 1862. Anexo ao Relatório / Fala do Vice-Presidente da Província de 1867. A.L.E.-S.C.
5. Relatório e Falas do Presidente da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul. Relatório enviado a Assembléia Provincial pelo Conselheiro Joaquim Antão Fernandes Leão para 1860/1864. Porto Alegre. Typographia do Jornal do Commercio, 1864. A.L.E.-S.C.
6. Falla com que o Vice-Presidente da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul, Dr. Antonio Augusto Pereira da Cunha passou a administração ao Exmo. Sr. Dr. Francisco Ignacio Marcondes Homem de Mello em 1867. Porto Alegre. Typographia do Jornal do Commercio, 1867. A.L.E.-S.C.
7. Relatório com que o Exmo.Sr.Dr.Francisco Ignacio Marcondes Homem de Mello passou a administração d'esta Província ao Exmo.Sr.Dr. Joaquim Vieira da Cunha - 1º Vice-presidente - no dia 13 de abril do anno de 1868. Porto Alegre. Typographia do Jornal do Commercio. 1868. A.L.E./S.C.
8. Relatório com que o Exm. Sr. Dr. Antonio Pinto Silva Presidente desta Província passou o administração da mesma ao Exm. Sr. Dr. Israel Rodrigues Barcellos em 20 de maio de 1869. Typographia do Jornal do Commercio.A.L.E.-S.C.

9. Falla com que o Exmo. Sr. Dr. João Pedro Carvalho de Moraes abriu a 1ª Sessão da 15ª Legislatura da Assembleia Legislativa Provincial em 1º/03/1873. Porto Alegre. Typographia do “Constitucional”, 1873. A.L.E.-S.C.
10. Relatório apresentado a S.Ex. o Sr. Presidente da Província Dr. João Pedro Carvalho de Moraes, por Domingos Francisco dos Santos, diretor da repartição de obras públicas. Anexo ao Rellatorio de 1873. Porto Alegre. Typographia do “Constitucional”, 1873. A.L.E.-S.C
11. Relatório com que o Exmo. Sr. Dr. Rodrigo de Azambuja Villanova passou a administração da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul a S.Ex. o Sr. Barão de Santa Thecla, 1º Vice-presidente da Provincia em 9/8/1888. Porto Alegre. Officinas Typographicas do Conservador, 1889. B.P.E.-R.S.
12. Relatório apresentado ao Exmo.Sr. Joaquim Jacintho de Mendonça, 3º Vice-presidente, por S.Ex. Dr. Rodrigo de Azambuja Villanova, ao passar-lhe a administração da Província de São Pedro do Rio Grande do Sul em 27 de outubro de 1887. Porto Alegre. Officinas Typographicas do Conservador, 1888. A.L.E.-S.C.
13. Relatório apresentado ao Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, Sr.Dr. Julio Prates de Castilhos, pelo Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, João Pereira Parobé em 17/09/1891. Porto Alegre. Officinas Typographicas d’A Federação, 1892 – Biblioteca do S.P.H. - DEPRC.
14. Relatório da secretaria de Estado das Obras Publicas apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo secretario de Estado João Pereira Parobe em 17 de julho de 1895. Porto Alegre Officinas Graphicas da Livraria do Globo – L. P. Barcellos & Cia. Biblioteca do S.P.H. - DEPRC
15. Anexo nº 4. Estado do Rio Grande do Sul. Secretaria do Estado dos Negócios das obras Publicas, Diretoria de Viação em Porto Alegre, 17/6/1895. Biblioteca do S.P.H. - DEPRC
16. Relatório apresentado ao Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, Sr.Dr. Julio Prates de Castilhos, pelo Secretário de Estado dos Negócios das Obras Públicas, João Pereira Parobé em 15 de julho de 1897. Porto Alegre. Officinas Typographicas d’A Federação, 1897 - Biblioteca do S.P.H. - DEPRC
17. Relatório dos Negócios das Obras Publicas do Estado do Rio Grande do Sul apresentado ao Secretário de Estado João José Pereira Parobé, pelo Diretor de Viação J.L. de Faria Santos em 1º/07/1897. Porto Alegre. Officinas Typographicas d’A Federação, 1898. B.P.E.-RS.
18. Decreto n 155 de 4 de marco de 1898 foi extinta a “Comissão de estudo do rio dos Sinos” passando os serviços de sua competência a “Comissão de estudos e obras”.Conforme Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas de 1898. Biblioteca do S.P.H. - DEPRC

19. Relatório dos Negócios das Obras Públicas, apresentado ao Exmo.Sr. Desembargador Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, pelo Secretário de Estado João José Pereira Parobé em 30/07/1898. Porto Alegre. Officinas Typographicas d'A Federação, 1898. B.P.E.-R.S.
20. Relatório dos Negócios das Obras Públicas apresentado ao Exmo. Dr. Desembargador Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo secretário de Estado João José Pereira Parobé em 31/07/1899. Porto Alegre. Officinas Typographicas d'A Federação, 1899. B.P.E.-R.S.
21. Relatório da secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas apresentado ao Exmo. Sr. Desembargador Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo secretário de Estado João José Pereira Parobé em 31/7/1900. Porto Alegre Officinas Graphicas d` A Federação, 1900. Biblioteca do S.P.H. - DEPRC
22. Relatório da secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas apresentado ao Exmo. Sr. Desembargador Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo secretário de Estado João José Pereira Parobé em 31/7/1901. Porto Alegre Officinas Typographicas d` A Federação, 1901. Biblioteca do S.P.H. - DEPRC
23. Carta de Borges de Medeiros (Porto Alegre) ao Capitão Jonathas da Costa Monteiro (Alegrete), em 13 de junho de 1904. Minuta que trata da navegação do rio Uruguai, colonização de uma légua e a instalação de uma usina de açúcar. I.H.G.R.S – Arquivo Borges de Medeiros. Sem catalogação.
24. Relatório da secretaria de Estado dos Negócios das Obras Publica apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Carlos Barbosa Gonçalves Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo secretário de Estado Candido José de Godoy em 28/8/1908 Porto Alegre Officinas Graphicas da Livraria do Globo – L. P. Barcellos & Cia, 1908. Biblioteca do S.P.H. - DEPRC
25. Relatório da Secretaria dos Negócios das Obras Públicas, apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Carlos Barbosa Gonçalves Presidente do Estado do Rio Grande do Sul, pelo Secretário de Estado Candido Jose Godoy. 1910. Porto Alegre. Officinas Typographicas d'A Federação. B.P.E.-RS.
26. Relatório da secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Carlos Barbosa Gonçalves Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo secretario de Estado Candido José de Godoy em 8/9/1911. Porto Alegre Officinas Graphicas da Livraria do Globo – L. P. Barcellos & Cia, 1911. Biblioteca do S.P.H. - DEPRC
27. Algumas notas sobre o desenvolvimento industrial do Rio Grande do Sul. Diretoria de terras e colonização. Carlos Torres Gonçalves. 8 de setembro de 1911. Documentos avulsos. Gabinete de Planejamento e Coordenação. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C

28. Relatório dos Negócios das Obras Públicas apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Carlos Barbosa Gonçalves pelo secretário D'Estado Candido José de Godoy em 13/09/1912. Porto Alegre e Santa Maria. Typ.da Livraria do Globo, 1912. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
29. A viação interior do Estado. Carta ao Dr. Borges de Medeiros, enviada pelo diretor da Diretoria de Viação Fluvial, J. L. Faria Santos. Porto Alegre, 19/1/1913. Gabinete de Planejamento e Coordenação. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
30. Barragem do Rio Taquary e Canal de Porto Alegre e Torres. Conceição do Arroio, 25 de Junho de 1913. Relatório do Engenheiro Costa Gama, encarregado de Serviço ao diretor da Viação Fluvial Faria Santos. Documento Pasta do Rio Taquari. Gabinete de Planejamento e Coordenação. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
31. Barragens do Rio Taquary. 13/9/1912. Gabinete de Planejamento e Coordenação. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
32. Barragem do Rio Taquary e Canal de Porto Alegre a Torres. Carta ao Dr. A. A. Borges de Medeiros. Dados da navegação fluvial. N° de embarção P.239. 23/6/1913. Gabinete de Planejamento e Coordenação. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
33. Mensagem enviada a Assembléia dos representantes do Estado dório Grande do Sul pelo presidente Antonio Augusto Borges de Medeiros na 1ª sessão ordinária da 7 legislatura em 20 se setembro de 1913. Porto Alegre – Officinas Graphics da Livraria do Globo. A.L.E.-S.C.
34. Relatório da secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo secretário de Estado João José Pereira Parobé em 19/12/1913. Porto Alegre Officinas Graphics da Livraria do Globo – L. P. Barcellos & Cia. A.L.E.-S.C.
35. Relatório da secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo secretário de Estado João José Pereira Parobé em 25/8/1914. Porto Alegre Officinas Graphics da Livraria do Globo – L. P. Barcellos & Cia. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
36. Relatório da secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas apresentado ao Exmo. Sr. General Salvador Ayres Pinheiro Machado, Vice-presidente, em exercício, do Estado do Rio Grande do Sul pelo secretário do Estado Engenheiro João José Pereira Parobé em 31/8/1915. Porto Alegre Officinas Graphics d' A Federação, 1915. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
37. Relatório sobre os portos de Rio de Janeiro, Buenos – Ayres, Montevidéo e Rio Grande, apresentado ao Cidadão Dr. Protasio Antonio Alves, Secretario de Estado dos Negócios das Obras Públicas, em 15 de marco de 1916, por J. L. Faria Santos, Diretor de Viação Fluvial. Porto Alegre, 15/03/1916. Anexo ao Relatório da Secretaria de 1916. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C

38. Barragem Rio Branco, no Cahy. Por Goldophim Torres Ramos, 2º condutor ao diretor da viação fluvial Dr. João Luiz de Faria Santos. Porto Alegre, 30/6/1916. – documento pasta rio Cai. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
39. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. General Salvador Ayres Pinheiro Machado, Vice-presidente, em exercício, do Estado do Rio Grande do Sul pelo Dr. Protasio Alves secretário de Estado, interino, dos Negócios das Obras Públicas em 9/9/1916. Porto Alegre Oficinas Graphics d' A Federação, 1916. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
40. Relatório apresentado ao Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul Dr. Protasio Alves secretário de Estado, interino, dos Negócios das Obras Públicas em 14/9/1917. Porto Alegre Oficinas Typographicas da Empreza Graphica Rio-Grande Editora d' O Diário 1917. A.L.E.- S.C
41. Relatório apresentado ao Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul Dr. Protasio Alves, secretário de Estado, interino, dos Negócios das Obras Públicas em 14/9/1917. Porto Alegre Oficinas Graphics d' A Federação, 1917. A.L.E.- S.C
42. Relatório apresentado pelo Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Engenheiro Ildefonso Soares Pinto secretário do Estado dos Negócios das Obras Públicas. 1918. Porto Alegre. Oficinas Graphics d' A Federação, 1918. A.L.E.- S.C
43. Relatório apresentado pelo Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Engenheiro Ildefonso Soares Pinto secretário do Estado dos Negócios das Obras Públicas. 1918. Porto Alegre. Oficinas Graphics d' A Federação, 1918
44. Canal de Porto Alegre a Torres. Relatório da secção A apresentado pelo Engenheiro Eduardo Augusto de Mattos, Chefe da secção. 1918 – 1919. Documentos avulsos. Gabinete de Planejamento e Coordenação. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
45. Relatório apresentado ao Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Engenheiro Ildefonso Soares Pinto secretário do Estado dos Negócios das Obras Públicas em 27/8/1919. Porto Alegre. Oficinas Graphics d' A Federação, 1920. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
46. Relatório apresentado ao Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Engenheiro Ildefonso Soares Pinto secretário do Estado dos Negócios das Obras Públicas em 6/8/1920. Porto Alegre. Oficinas Graphics d' A Federação, 1920. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
47. Relatório apresentado pelo Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Engenheiro Ildefonso Soares Pinto secretário do Estado dos Negócios das Obras Públicas em 15/8/1922. Porto Alegre. Oficinas Graphics d' A Federação, 1922. A.L.E. – S.C.

48. Relatório das Obras Publica apresentado ao Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Engenheiro Ildefonso Soares Pinto secretário do Estado dos Negócios das Obras Públicas em 16/8/1922. Porto Alegre. Oficinas Graphics d` A Federação, 1922. A.L.E. – S.C.
49. Relatório apresentado ao Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Engenheiro Ildefonso Soares Pinto secretário do Estado dos Negócios das Obras Públicas em 25/8/1923. Porto Alegre. Oficinas Graphics d` A Federação, 1923. A.L.E. – S.C.
50. Diretoria de Viação Fluvial. Rio Cahy – Barragem Rio Branco por Alfredo Araújo Borges – chefe da 2ª sessão. Dezembro de 1924. Pasta do rio Caí. Gabinete de Planejamento e Coordenação. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
51. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Dr. Antonio Marinho Loureiro Chaves. Secretário de Estado, interino, dos Negócios das Obras Públicas em 28/7/1924. Porto Alegre. Oficinas Graphics d` A Federação. A.L.E. – S.C.
52. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Dr. Augusto Pestana secretário de Estado, interino, dos Negócios das Obras Públicas em 15/7/1927. Porto Alegre Oficinas Graphics d` A Federação, 1927. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
53. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getulio Vargas Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Engenheiro Civil João Fernandes Moreira secretário do Estado dos Negócios das Obras Públicas em 29/7/1929. 2º volume. Porto Alegre Oficinas Graphics d` A Federação, 1929. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
54. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getulio Vargas Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Engenheiro Civil João Fernandes Moreira secretário do Estado dos Negócios das Obras Públicas em 27/8/1929. Porto Alegre Oficinas Graphics d` A Federação, 1929. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
55. Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getulio Vargas Presidente do Estado do Rio Grande do Sul pelo Engenheiro Civil João Fernandes Moreira secretário do Estado dos Negócios das Obras Públicas em 25/7/1929. Porto Alegre Oficinas Graphics d` A Federação, 1929. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
56. Relatório de Estudos dos Serviços Hidroviários - S.H - 1930 em resposta as sugestões apresentadas pelo Sindicato dos Armadores Fluviais e Lacustres ao Senhor Interventor o Engenheiro Jorge Porto chefe do S.H. Documentos avulsos. Gabinete de Planejamento e Coordenação. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
57. Utilização de vias fluviais e lacustres. Administração do Porto de Porto Alegre. - 1930. Documentos avulsos. Gabinete de Planejamento e Coordenação. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C

58. Projeto de dragagem dos Baixos do Rio dos Sinos. Pasta: 392 – 4. 2ª secção de Novembro de 1932 – 3ª via. Documentos avulsos. Gabinete de Planeamento e Coordenação. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
59. Navegação interior. Obras portuários da capital . 1930 – 1940. Viação Fluvial – Documentos avulsos. Gabinete de Planeamento e Coordenação. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C .
60. Notas históricas sobre a barragem Rio Branco. Gabinete coordenação e planeamento. Pasta no Cahy. 1930. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
61. Anais da Conferência do 1º Congresso Brasileiro da Ligação Ibicuí-Jacuí. Itaquí - DEPRC/LIONS Club de Itaquí, 1962. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
64. Diretoria de Obras Públicas, Diretoria de Viação Fluvial – 2ª secção. Minutas dezembro de 1914 e Janeiro de 1915. Requerimento de Jacob Becker & Cia. / Correspondência de Faria Lemos ao Secretario de Obras Públicas em 5 de janeiro de 1915. A.H.G.R.S. doc. OP 075.
65. Relatório da Administração do Porto de Porto Alegre. Dados referentes a 1927-1936. Exemplar datilografado. Biblioteca do S.P.H. – D.E.P.R.C- Gabinete de Planeamento e Coordenação.

FONTE NÃO OFICIAIS CONSULTADAS

1. Ata da sessão da Assembléia geral extraordinária da Companhia Transporte de Docas, realizada em 23 de outubro de 1897. Junta Comercial De Porto Alegre – Palácio do Comércio.
2. Notas, atas e ações da Companhia Blauth de navegação. Documentos do 2º Notariado de São Leopoldo. 1/1/1893, 2/1/1916 e 9/9/1921. Museu Histórico Visconde de São Leopoldo- São Leopoldo
3. Ata da sessão da Assembléia geral da Companhia Navegação do Cahy em 29/4/1985. . Junta Comercial De Porto Alegre – Palácio do Comércio.
4. Ata da sessão da Assembléia geral extraordinária da Companhia Transporte de Docas. 30/06/1894. Junta Comercial De Porto Alegre – Palácio do Comércio.
5. Ata da 5ª reunião ordinária, da Assembléia geral de acionista, da Companhia Transporte de Docas. 16/04/1896. Junta Comercial De Porto Alegre – Palácio do Comércio.
6. Ata da reunião da Assembléia geral extraordinária de acionista da companhia de navegação Alto Taquary. 9/3/1807. Junta Comercial De Porto Alegre – Palácio do Comércio..
7. Ata da sessão de Assembléia, ordinária da Companhia Transporte de Docas em Porto Alegre. 31/3/1897. Junta Comercial De Porto Alegre – Palácio do Comércio.
8. Ata da sessão da Assembléia geral extraordinária da Companhia Transporte de Docas, realizada em 26 de outubro de 1899. Junta Comercial De Porto Alegre – Palácio do Comércio.
9. Ata da sessão da Assembléia geral extraordinária da Companhia Fluvial em 20/4/1901. Junta Comercial De Porto Alegre – Palácio do Comércio.
10. Centro Cívico e Social da Produção do Rio Grande do Sul – CEVI – A navegação fluvial e lacustre do Rio Grande do Sul. General Danton Teixeira. Porto Alegre.

11. Estatutos da Companhia Transporte de Docas. Junta Comercial De Porto Alegre – Palácio do Comércio. 20/8/1891
12. Relatório da Comissão Liquidante da Companhia Transporte de Docas em 31 de julho de 1899. nº 2076. Arquivo do Palácio do Comércio Arq. nº 892 – Junta Comercial de Porto Alegre
13. Estatutos da Companhia Melhoramentos no Cahy. 20/08/1895. Junta Comercial De Porto Alegre – Palácio do Comércio. 1895.
14. Estatutos da Companhia e navegação Venâncio Ayres, Sucessora da Alta Taquary. Junta Comercial De Porto Alegre – Palácio do Comércio. 27/8/1897.
15. Estatutos da Companhia de navegação do Cahy. Junta Comercial De Porto Alegre – Palácio do Comércio.
16. Estatutos da Companhia Fluvial.. Junta Comercial De Porto Alegre – Palácio do Comércio.
17. Estatutos da Companhia Rio-Grandense de Navegação a Vapor. 20/04/1901. Junta Comercial De Porto Alegre – Palácio do Comércio.
18. Requerimento da Associação Anonyma Companhia do Jacuhy, de 18 de agosto de 1903. Arquivo do Palácio do Comércio - Junta Comercial de Porto Alegre.
19. Correio do Povo. Numero 19. Sexta –feira, 23 de janeiro de 1920. A Navegação Fluvial. A organização definitiva da Liga de Navegação Rio-Grandense.
20. Memorial apresentado ao Benemérito Governo do Estado em 30/5/1930 elaborado e entregue, pessoalmente, ao Exmo. Snr. Dr. Getulio Dornelles Vargas, Presidente do Estado pelos Armadores Rio-Grandenses,. Porto Alegre Officinas Graphics da Livraria do Globo – L. P. Barcellos & Cia. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C
21. Guia Informativo da Navegação fluvial e lacustre. Porto Alegre.1930. Biblioteca do S.P.H – D.E.P.R.C

ANEXOS

ANEXO A – Figuras



Figura 1 - As características da região centro-norte.
As áreas dos rios Jacuí, Sinos, Caí, Taquari e Gravataí e a ligação pelas vias fluviais, entre o interior e Porto Alegre.
Fonte: ROCHE, 1969, p. 111.

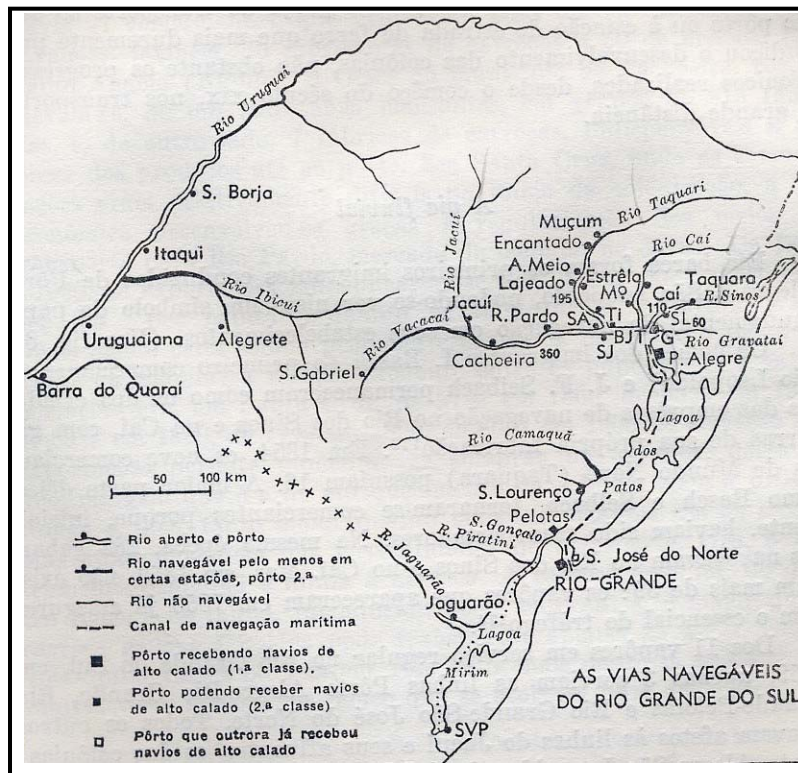


Figura 2 - As vias fluviais do Rio Grande do Sul.
Fonte: ROCHE, 1962, p. 60.



Figura 3 - Barragem Rio Branco no rio Caí. 1916. Praticagem do Vapor *Garibaldi*, São Sebastião do Caí – Porto Alegre.

Fonte: Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas, 1916.

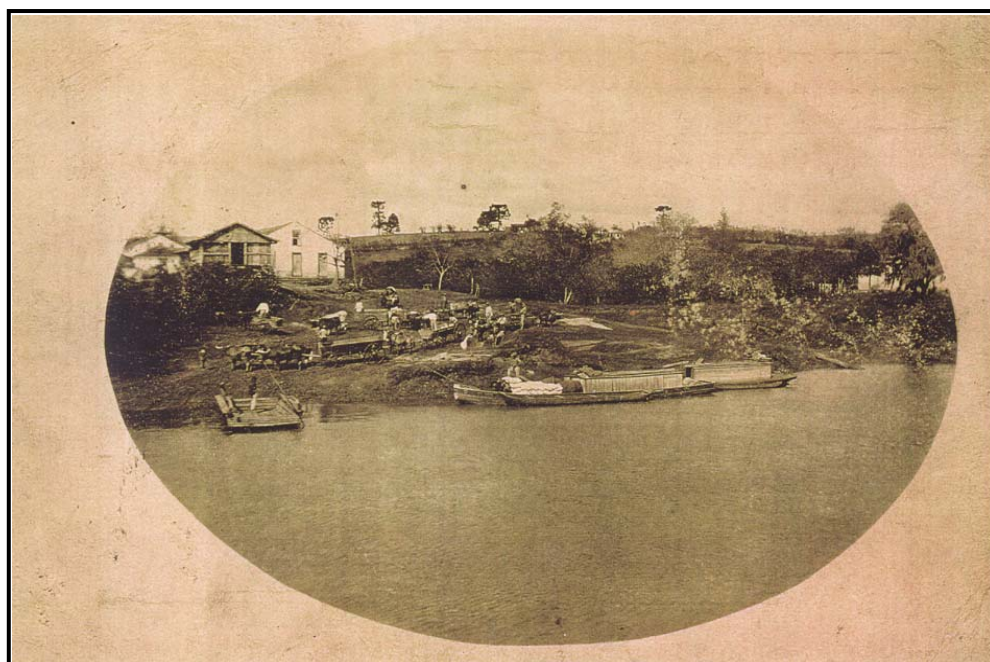


Figura 4 - Porto do Passo do Mundo Novo. Década de 1930. Carregamento de farinha de mandioca. Ao fundo Residência da família Rangel.

Fonte: Acervo M.H.M.A.T. – Taquara.



Figura 4.A - Balsa de travessia no Passo do Mundo Novo, Taquara. Rio dos Sinos.
Década de 1940.

Fonte: Acervo M.H.M.A.T – Taquara.



Figura 5 - Vapor da Companhia Blauth de Navegação. Década de 1920. Rio dos Sinos.
Fonte: Acervo M.H.V.S.L. - São Leopoldo.

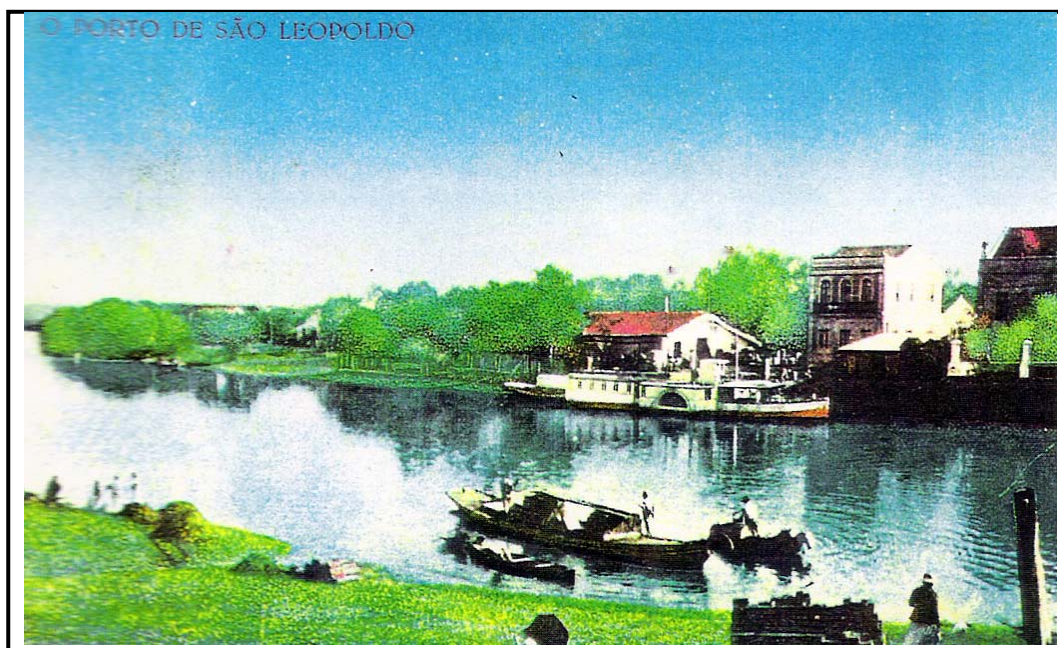


Figura 5. A - Porto de São Leopoldo.



Figura 6 - São Leopoldo. Rio dos Sinos. Ao fundo, residência da família Blauth e embarcação a vapor, da Companhia Blauth de Navegação. Década de 1930.

Fonte: Acervo M.H.V.S.L – S.L

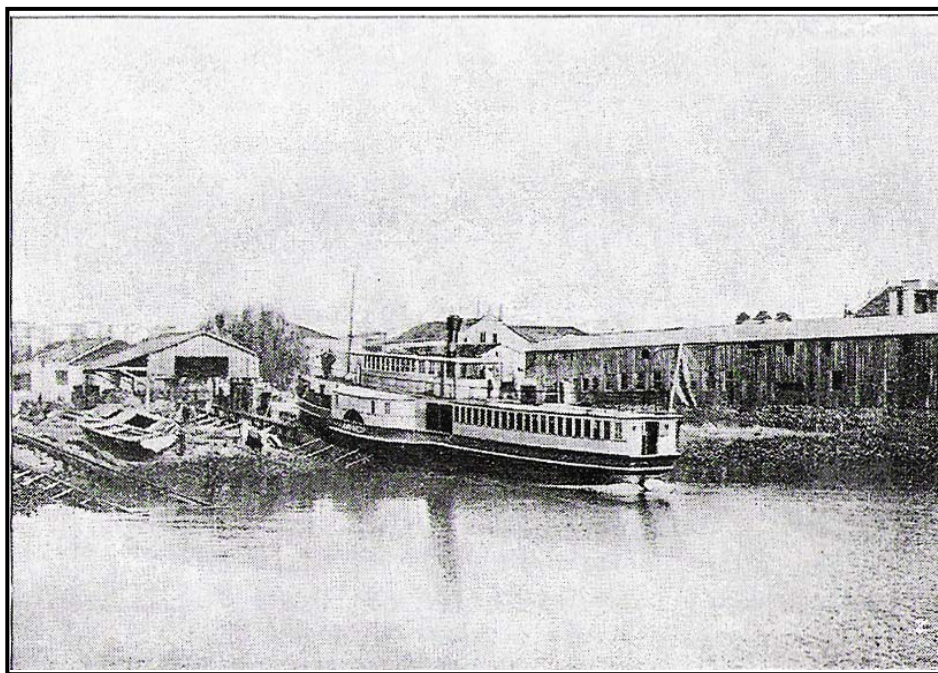


Figura 7 - Vapor *Garibaldi*. Companhia Navegação do *Cahy*. Foto de 1901.
Ancorado na Oficina L. E. Mabilde , no Guaíba.
Fonte: BUCCELLI, 1906, p. 100

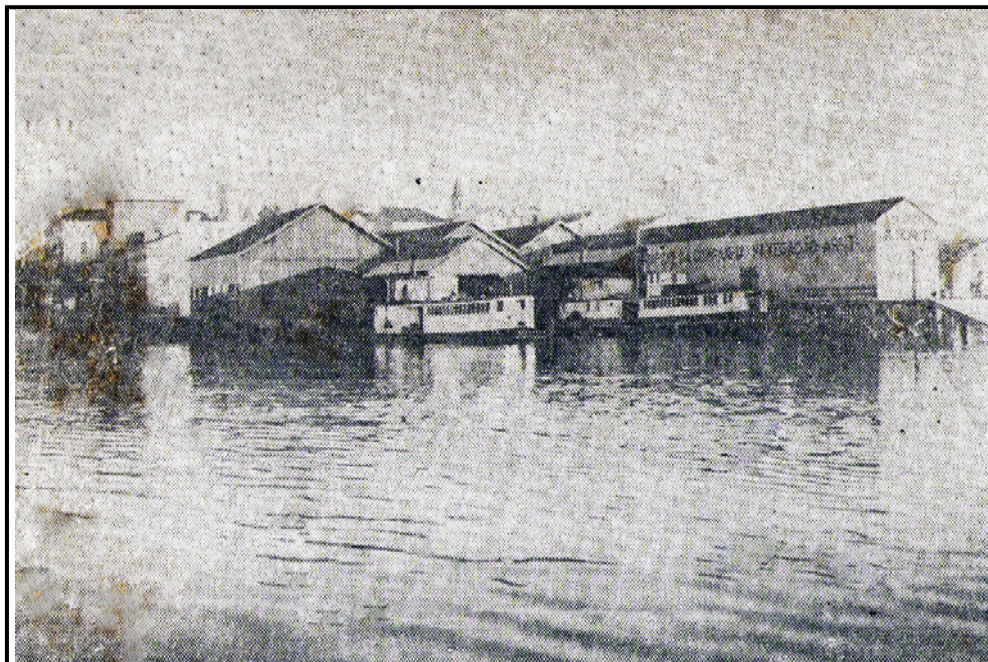


Figura 8 – Rio Guaíba. Porto Alegre. Instalações da Companhia Arnt de Navegação Ltda.
Década de 1940. Ao fundo a Igreja das Dores.
Fonte: Correio do Povo, 18 jan. 1976. p. 19.

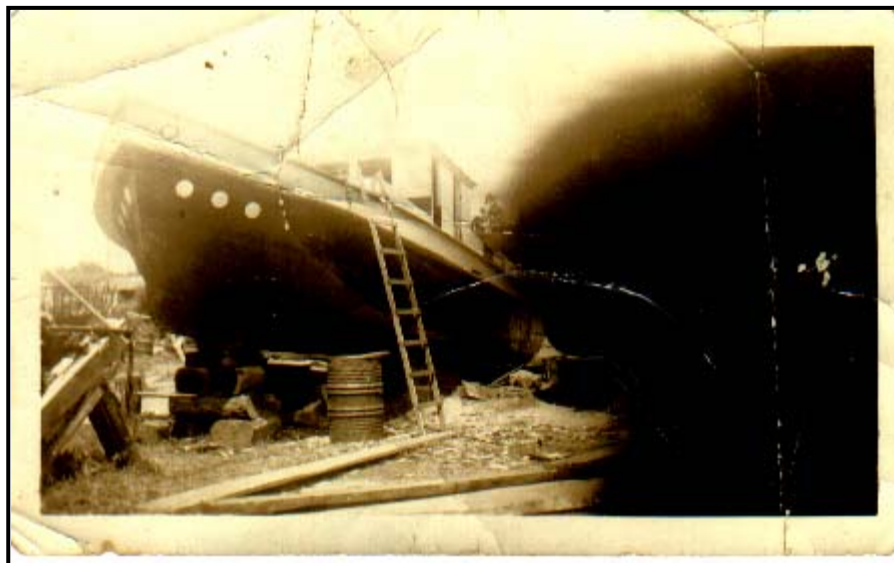


Figura 9 - Estaleiro Wichmann – Taquara
 Permaneceu ativo até 1940.
 Fonte: Acervo M.H.M.A.T. – Taquara

Viagens rápidas a Montenegro
 Navegação entre Porto Alegre e São João do Montenegro e portos intermediários feita pelo possante navio a motor «Tupy», que dispõe de ótimas accommodações para passageiros, encomendas e cargas.

Horario : Saídas de Montenegro às terças e sextas-feiras às 10 horas da manhã. Saídas de Porto Alegre às quinta-feiras e domingos às 7 horas da manhã.

Recebe cargas na praça do Corpo de Bombeiros e em qualquer trapiche, e também cargas em trânsito, não cobrando armazenagem em Montenegro, onde possui vastos armazens. Vide tabela de fretes.

José Mario Cristofari & Cia.

Figura 10 - Anúncios
 Fonte: Correio do Povo, 1920.

eclara
 de só
 rtigão
 trem,
 eres-
 legi-
 que
 go e
 e ás
 28,
 nen-
 351.
 iros
 a do
 na-
 an-
 por
 viço
 au-
 de
 en-
 ou-
 aes
 dos
 ra-
 ial

serviço.
 *
Vapor "São Gabriel" — O sr. Ricardo Tavares, proprietario de uma empresa de navegação entre Montenegro e esta capital, acaba de adquirir, por compra, o vapor "São Gabriel", que, d'ora avante substituirá o "Otto".
 O "São Gabriel", que é movido por machina de alta potencia, destina-se ao serviço de cargas e passageiros, podendo realizar viagens rapidas entre Montenegro e Porto Alegre.
 Esse vapor já se acha navegando na linha referida e observa o seguinte horario:
 Sahidas de Montenegro — ás terças e sextas-feiras, ás 11 horas da manhã.
 Sahidas de Porto Alegre — ás quintas-feiras e domingos, ás 7 horas da manhã.
 Para o annuncio que, a respeito, inserimos hoje, chamamos a attenção dos leitores.
 *

Jo
 ser
 ni
 fa
 co
 n
 d
 d
 o
 g
 a
 r
 s
 s
 z
 f
 t
 c

Figura 10.A – Anúncios
 Fonte: Correio do Povo, 1920.

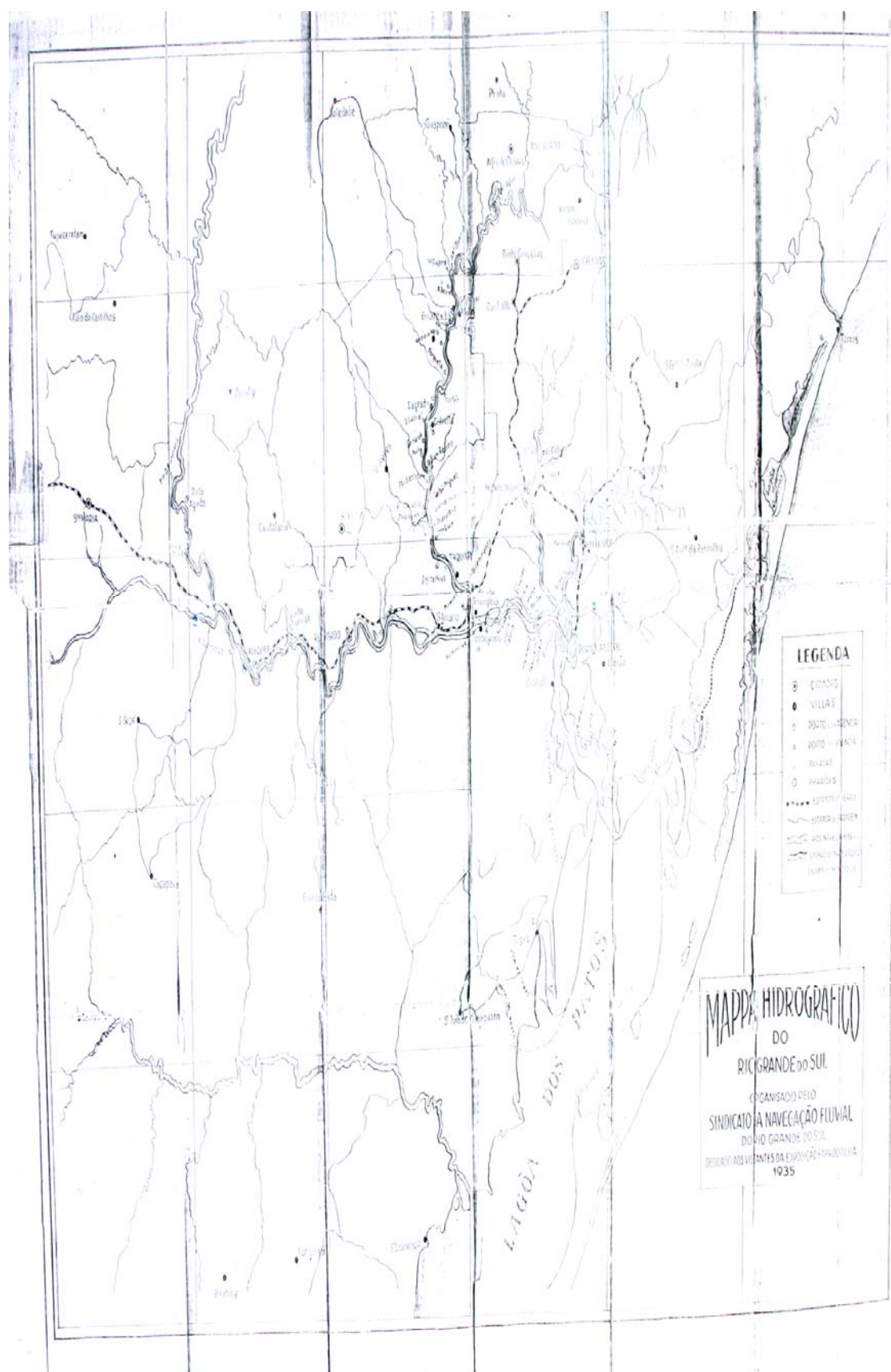


Figura 11 – Mapa Hidrográfico do Rio Grande do Sul, 1935 – Acervo da Biblioteca da S.P.H – Porto Alegre.

ANEXO B: *Termo de encampação das obras realizadas pela companhia de melhoramento no Cahy no rio desse nome*

Termo de encampação das obras realizadas pela Companhia de Melhoramento no Cahy no rio desse nome.

Aos 31 dias do mês de Dezembro de mil novecentos e dez, nesta cidade de PortoAlegre, na Secretária dos negócios das obras Públicas, compareceu perante o Sr. Dr. Candido José de Gogoy, Secretário de Estado, a comissão liquidante da Companhia Melhoramento do Rio Cahy, composta dos Sr. Dr. Álvaro Numes Pereira, Manoel Feijó e Dr. José da Costa Gama e declarou que, em virtude do despacho do Sr. Presidente, 7 de Fevereiro do ano de corrente, vinha assinar termo de encampação pelo Governo do Estado das obras realizadas pela Companhia no referido rio, sob as cláusulas seguintes.

1. A Companhia transfere ao Estado mediante a indenização de cento e cinquenta contos (150:000\$000), em títulos de 6% da dívida do Estado, as obras realizadas no rio Cahy, o material de conversação das mesmas e um terreno na barranca do rio.
2. As obras transferidas ao Estado consistem na barragem Rio Branco com sua eclusa, nos espigões, barragens submersas, diques longitudinais, canais abertos e mais obras construídas entre o porto dos Pereiras e a vila de Sebastião.
3. O material de conservação das obras consta de uma lancha de madeira com 11 metros de comprimento e cerca de 2 metros de boca, três batelões de comprimento de 3 a 6 metros e de varas e remos respectivos.

Fonte: Relatório da Secretaria dos Negócios das Obras Públicas de 1911.