



Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul

O COMÉRCIO E A BARRA DO RIO GRANDE DO SUL, 1850-1900:

Raphael Copstein (*)

Esta é uma concisa abordagem da atuação de elementos naturais que, no passado, incidiram de forma prejudicial sobre o transporte rio-grandense e se refletiram sensivelmente na atividade comercial. As dificuldades ambientais apresentadas pela Barra do Rio Grande do Sul, limitantes das possibilidades mercantis da Província, surgem, em certas fontes, como favorecedoras da expansão do contrabando em benefício de soberania alheia.

A seqüência objetiva examinar ação humana enfrentando escoamento de produção por hidrovia em condições desfavoráveis e a busca de soluções às inconveniências de ordem natural e social. Desses componentes, a desfavorabilidade natural pertence ao pretérito, o que coloca o tema na esfera da Geoistória.

Ao Poder Nacional, pelos dispositivos legais, competia a iniciativa de examinar, projetar e levar a efeito ou delegar a execução das obras destinadas a amoldar a natureza às necessidades provinciais. A finalização da tarefa favoreceria ao Governo pelo aumento da arrecadação e ao comércio pela facilidade e regularização do trânsito marítimo.

A presente versão limitar-se-á a apreciar fatos e medidas ocorridas, particularmente no último quartel do século XIX, quando foi traçado o projeto eliminador dos estorvos que barravam o bom êxito da navegação e, portanto, das relações comerciais. Justifica-se a escolha do período, baseado em Carvalho (1927, p.36), que informava não ter feito o Governo melhoramento algum até então, na barra rio-grandina por estar condenada. Pretendia-se resolver a dificuldade com a abertura de um porto em Torres.

Estado e negociantes em grosso deixaram documentos que sustentarão o presente trabalho. As classes conservadoras, representadas pelas Associações Comerciais do Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, as mais interessadas, com destaque para a primeira, com denodo e habilidade, interferiram insistente e ininterruptamente junto aos poderes constituídos para a resolução do que foi o magno problema da Província. Das penas dos responsáveis por essas associações, brotaram escritos que causam admiração pela quantidade e qualidade das análises, como pelos argumentos despendidos.

Em virtude da instabilidade da Barra do Rio Grande do Sul, dificultando a atividade náutica indispensável ao comércio, travou-se uma luta titânica entre elementos naturais e a vontade humana. Não foi um triunfo fácil. Exigiu estudo e competência na feitura do projeto vencedor, recursos e capacidade técnica na execução.

A efetivação bem sucedida das obras da barra, reclamadas insistentemente pela economia gaúcha, levou mais tempo do que a sociedade poderia ter desejado. Se os resultados não satisfizeram totalmente as esperanças há muito alimentadas pelo comércio, o crédito corresponde ao exagero. A antevisão de Bicalho, de um futuro porto do Rio Grande como um novo Liverpool (Rel. A. Comercial 1884/1886, p.14. Obras do Porto e Barra, vol. III p. 139), foi evidente excesso do otimismo.

O Projeto dominador da insurgência da barra resultou de estudos de técnicos levados a efeito por patrícios que orgulham a Engenharia brasileira.

O feito material pertence a Compagnie Française du Port de Ri, Grande do Sul. Sem ter apregoado o merecido destaque, a obra é uma das grandes realizações do engenho humano da primeira metade do século XX. Mas até a sua concretização, muita água rolou pela barra. Devido à formação geológica e a fenômenos meteorológicos dominantes na área costeira rio-grandense,

as comunicações provinciais com o Oceano Atlântico processaram-se, durante longo período, com dificuldades. O assoreamento dos canais de acesso à barra limitava os calados dos navios. Ventos, impedindo entrada ou saída de barcos, juntavam-se no embarço a uma navegação franca. Não foi por nada que a entrada gaúcha foi conhecida no período colonial como Barra Diabólica, alcunha devida a Gomes Freire, e, posteriormente, como o terror de todos os marinheiros.

Com o emprego do vapor d'água na propulsão marítima, regularizaram-se as linhas de navegação e ampliaram-se as capacidades de carga dos navios. Novas instalações portuárias tornaram-se exigências do transporte oceânico. O porto do Rio Grande do Sul desaparelhado para enfrentar essas demandas, às quais se acresciam as prejudiciais condições peculiares enumeradas, passou a sofrer restrições dos armadores e das companhias de navegação. As dificuldades encareciam os fretes e transtornavam o bom andamento do comércio provincial. Os problemas portuários não constituíam particularidade do ancoradouro rio-grandense, inseriam-se no conjunto nacional e arrastaram-se pelo tempo afora. A primeira legislação nacional referente à modernização data de 1869, porém, ainda em 1895, no Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas, lê-se:

(...) o estado quase primitivo dos portos da República, onde a míngua de meios seguros e acelerados para o movimento de mercadorias, agrava as despesas da importação e da exportação impedindo ao fisco a devida arrecadação dos direitos aduaneiros. (p.163)

Da precária situação gaúcha beneficiavam-se os portos de Montevideu e Buenos Aires. Da Argentina o contrabando vinha por Monte Casseros, atravessava o rio Uruguai e entrava por Uruguaiana com completa conivência das autoridades aduaneiras (Cezar, 1888, p.17/18). O Uruguai, apertado entre duas soberanias mais poderosas e rivais, tendo entrado em um período de tranqüilidade interna, buscou organizar-se de modo a desfrutar independência econômica mesmo à custa dos vizinhos. A Capital Uruguaiana passou a dispor de um porto com boas instalações e como decorrência, tarifas bem mais em conta do que as rio-grandinas. Aproveitando as deficiências de acesso ao embarcadouro sul-brasileiro, tornou-se o escoadouro de apreciável parte da exportação rio-grandense. Favoreceu-se, também, através de significativo contrabando, da importação com sérios prejuízos para o comércio regular e para os cofres da fazenda nacional. Por volta de 1888, ampliou as instalações aduaneiras, estabelecendo-as em Santo Eugênio(Artigas), em frente a Quaraí, Rivera, diante de Santana do Livramento e na atual Rio Branco, diante de Jaguarão (Cezar, p.49).

A prática de comércio clandestino com o Prata era bastante antiga. Surgida com a ocupação portuguesa do território, fazia-se, então, nos dois sentidos. Não se filiava, inicialmente, às dificuldades da navegação.

No início do século XIX, o contrabando, segundo Relatório da Associação Comercial rio-grandina, tem campeado triunfalmente em nossas fronteiras (1889 p.18). E continuou campeando e provocando reações do comércio, mesmo após o fim daquele século. Esse sério problema perversor do comércio legal que assolou o Rio Grande do Sul, não pode ser ignorado pelos liames que o amarravam às dificuldades da barra. Não cessou com a regularização do transporte marítimo, sua ação, porém, foi minorada. Constituiu-se em preocupação constante das Classes Conservadoras, representadas pelas Associações Comerciais. Manifestaram-se através de inúmeros memoriais às autoridades como se constata nas atas das sessões das respectivas Diretorias. Visando sua distribuição as Associações pelotense porto-alegrense e rio-grandina subscreveram exemplares de Contrabando oficial, livro que enfeixou artigos sobre o assunto, publicados na Folha da Tarde de Porto Alegre.

Diante da realidade então existente, concorda-se com o pensamento dos comerciantes rio-grandinos, manifestado através de sua Associação maior:

(...) que esse trafego ilícito jamais chegaria ao ponto a que atingiu se para isso não houvessem os nossos governos contribuído eficazmente. Pela protelação do melhoramento definitivo da nossa barra (..) Op. cit., 1889, p. 19).

Um retrospecto da situação existente mostraria que além das dificuldades naturais, o contrabando cevou-se na omissão da autoridade. O incentivo à prática ilegal, na fronteira brasileira gozava do beneplácito de funcionários corruptos e como afirmou o Inspetor da Tesouraria, Bernardo de Castilho Maia, que por profissão deveria conhecer bem o assunto: o contrabando não se extingue porque é sustentado pelos políticos de ambos os partidos. (Cezar 1888, p. 94).

Comparando os custos incidentes sobre as mercadorias nos portos de Montevidéu e Rio Grande, no último quarto do século XIX, tem-se: em navio a vela (1882), uma tonelada de carvão, pagava, de Cardiff a Rio Grande, de 45 a 50 xelins. Daquele porto à Montevidéu, o custo do transporte da mesma carga era de 24 xelins. O porte do sal proveniente de Cádiz, essencial às charqueadas atingia entre 50 e 52 xelins a tonelada, via Rio Grande; a Montevidéu chegava por 21 xelins e 6 dinheiros. (Rel. Bicalho). Silveira Martins, alguns anos depois, na sua tribuna do Senado (14/8/1888), comparando os portos de Montevidéu e Rio Grande, afirmava que o custo do seguro triplicava quando a mercadoria era despachada via Rio Grande e, generalizando o custo do transporte, acrescentava: uma tonelada de carga paga 20 xelins quando dirigida ao porto de Montevidéu, 65 xelins ao do Rio Grande e 75 xelins ao de Porto Alegre. A atividade portuária montevideana não dava tréguas à precariedade rio-grandina. Nessa época, (Rel. Associação Comercial, 1884, p.22) foram contratados melhoramentos para aquele porto no valor de 30 000:\$000 (trinta mil contos de réis) e projetavam os Orientais vias férreas direcionadas à fronteira brasileira destinadas, não oficialmente, a ampliar a ilicitude mercantil em prejuízo do comércio legalmente estabelecido.

A inércia brasileira diante da animada competição orquestrada pelo Governo Uruguaio, levou a Associação Comercial do Rio Grande a afirmar em memorial ao Ministro da Agricultura, Indústria, Comercio e Obras Públicas (Rel. de 1884 p. 23) que os empreendimentos uruguaios em direção à fronteira tendiam a separar comercialmente o Rio Grande da comunhão brasileira. Não estavam enganados os comerciantes patrícos. O senador oriental Juan Alberto Capurro em trecho de discurso disse:

Tenemos además al norte una gran provincia que está progressando mucho; la provincia de Rio Grande. Es necessário llegar a ella a todo trance com nuestros ferrocarriles. Es preciso que nuestros puertos sean un dia los de aquella provincia (...) (Espírito Santo, p. 17).

Um lustro após, nada se modificara. A situação vigente pode ser avaliada nas palavras do Senador Silveira Martins ao discursar na Câmara Alta (13 de julho de 1888) a respeito da arrecadação das alfândegas uruguaias, afirmou (...) Rio Grande em vez de uma província brasileira,[é] uma tributária, uma verdadeira dependente daquela República [Uruguai], (Anais do Senado, 1888, p.140). Se o Uruguai aproveitava as circunstâncias de forma prejudicial à economia sul-rio-grandense, defendia-se com legislação punitiva ao contrabando pelo decreto baixado em 26 de março de 1887 Prescrevia o artigo 2:

Los autores y los complices en el contrabando, á mas de las responsabilidades civiles que las leyes les imponen, quedan sujetos á las penas que establece la justicia criminal para los delitos de hurto. (Relatório,1889,p. 22)

As condições da barra e a letargia governamental brasileira favoreciam a ilegalidade comercial. Justas as posições e protestos assumidos pelos mercadores patrícos, porém, é preciso reconhecer que os fluxos comerciais, antes de se orientarem por princípios éticos, buscavam vias de menor resistência para atingir os objetivos. Os desarranjos trazidos pela barra refletiam-se nos preços das mercadorias exportadas e importadas através do porto do Rio Grande do Sul. Era mais barato remeter produtos rio-grandenses para outras províncias, via Montevidéu, do que por Rio Grande. Com todos esses percalços, o Rio Grande do Sul era, contudo, a terceira província exportadora do Império. As sérias implicações decorrentes do estado da barra exigiam providências do Governo constantemente assediado pelas classes conservadoras da Província, tendo a frente a Associação Comercial da Cidade do Rio Grande (hoje Câmara do Comércio (fundada em 1844). Os próceres da atividade mercantil estiveram incessantemente pressionando e solicitando através de bem fundamentados memoriais às autoridades competentes, as providências exigidas pelas desfavoráveis circunstâncias.

Nessa porfia pelo melhoramento da navegabilidade na barra, não faltou à entidade rio-grandina o apoio das congêneres de Pelotas e de Porto Alegre. Estas associações não pouparam esforços e prestígio para a resolução do magno problema. No plano político, a situação, em virtude da rivalidade brasileiro-platinas, encerrava problemas relacionados com a segurança nacional.

Se de há muito, a transposição da Barra do Rio Grande do Sul apresentava embaraços, a situação alterou-se para pior, a partir de 1879. Nesse ano, a profundidade, que era de 3,80m, foi-se reduzindo devido ao assoreamento dos canais de acesso. Em 1881, a passagem tornou-se dramática, apenas navios com o máximo de 2 metros de calado tinham condições de transpô-la. (Rel. do Ministério de Viação e Obras Públicas, 1912 in Obras do porto e barra do Rio Grande do Sul - Histórico, p.460). Os prejuízos atingiam em cheio o comércio rio-grandino e por extensão, a

Província. O relatório do Presidente, Soares Brandão, registrou informação do responsável pela Praticagem da Barra como sendo péssimo o estado da barra. Para precisar idéia do "péssimo estado", transcreve-se parte do telegrama da Associação Comercial rio-grandina, em 1º de dezembro, solicitando ao Presidente, providências junto ao Governo Central. O rogado impressionou-o, levando a reproduzi-lo em relatório.

(...) o péssimo estado da barra desta província que nos últimos seis meses tem-se conservado extremamente baixa, causando à navegação e ao comércio em geral sérios prejuízos; a sua impraticabilidade dos últimos 30 dias tem causado verdadeiro pânico; cerca de cem navios, alguns há mais de 3 meses, calando de 12 a 15 palmos, se acham impossibilitados de a transporem; neste número contam-se seis paquetes que com dificuldades tem apenas conseguido baldear malas e passageiros, precisando para isto que o próprio rebocador de pequeno calado, que faz o serviço da praticagem, aguarde oportunidade para poder executá-lo (Fonte :Rel. do Presidente da Província, 1882).

Em 1882, informou a Associação Comercial, com exagero, ter-se praticamente transferido o escoamento do comércio rio-grandense para o porto de Montevideu. Os rendimentos da alfândega rio-grandina confirmam um decréscimo de atividade comercial como mostra a tabela .

Tabela
Rendimento Líquido da Alfândega da Cidade do Rio Grande

ANOS	RENDA LÍQUIDA
1880 -1881	2.393:906\$353
1881-1882	2.421:336\$294
1882-1883	2.242:327\$983
1883 -1884	2.222:022\$473

Fonte: A.Comercial do Rio Grande-Relatório 1884/1886

Trecho do Ofício original enviado pela Associação Comercial do Rio Grande ao Presidente da Província em 1883 sobre o estado da Barra.

Os meios ilícitos da troca e as reclamações dos prejudicados levaram tanto os representantes dos últimos, como ao Governo, a procurar soluções.

Em telegrama datado de dois de dezembro, a Associação Comercial informava ao Presidente Provincial ter contratado em Liverpool, a vinda de um especialista em desobstruções com uso de dinamite. Solicitava permissão para que o técnico inglês, praticar sua atividade em benefício da navegação, junto à Administração da Barra.

Essa tentativa de abertura por explosão não encontrou apoio na opinião do administrador da barra. Para ele, a melhora só seria obtida por efeitos naturais ou por escavações especiais. Opinião semelhante expendeu o engenheiro Lopo Gonçalves Bastos Netto. O técnico inglês ao examinar o banco e verificar-lhe a extensão - mais de 700 metros - concluiu ser imprópria sua técnica para conseguir o melhoramento.

Não esmoreceu a Associação Comercial. Fretou o vapor Humaitá para empregar correntes de ferro para a desobstrução, técnica que, segundo o inglês, havia obtido resultados promissores em outros portos estrangeiros. Novamente manifestou-se contrário o responsável pela barra. O Presidente da Província conseguiu junto aos superiores licença para aplicá-la. A tentativa fracassou.

Por ofício dirigido ao Presidente da Província Souza Lima, em de janeiro de 1883, sabe-se que o estado da barra, apesar de ter melhorado - não por interferência humana.- ainda era mau. A navegação a vela, em pânico, com raras exceções, resolvera deixar de aceitar fretamento para a Província. Na mesma correspondência, mais uma vez, frisou a importância do contrabando, em detrimento da produção provincial.A barra em mau estado produzia bom contrabando...

Por essa época, quando a barra não permitia a entrada de vapores, os passageiros que demandavam a Rio Grande, serviam-se, para chegar a cidade, de uma catraia a vela e de um rebocador de calado impróprio. Os serviços da Praticagem da Barra valiam-se de barco particular

alugado. Aos óbices naturais somava-se um desaparecimento de responsabilidade pública.

Considerando as condições desfavoráveis, os naufrágios, proporcionalmente ao movimento navegador, eram relativamente raros. Entre 1847 e 1882, quando passaram pela Barra 40 650 navios, houve 73 naufrágios ou sejam um por 557 barcos, ou média de dois por ano. No período 1866/ 1882, registraram-se entradas e saídas de 20 603 embarcações com perda de 22, ou seja pouco mais de uma por mil, ou média de uma por ano. Sem minimizar as conseqüências, acrescenta-se que nem todos os soçobros foram devidos a fatores naturais. A imperícia, e às vezes a arrogância de comandantes, ignorantes das condições reinantes, ou a ação de um ou outro pirata da terra, responderam por alguns dos naufrágios.

Uma das mais chocantes perdas com grande repercussão pública foi o do navio nacional Rio Apa, em 1887. Ancorado fora da barra durante vários dias, esperando condições favoráveis entrada, naufragou e fez grande número de vítimas. A barra não foi a única responsável pelo acontecido. O reflexo desse naufrágio na imprensa foi enorme, ultrapassou o âmbito provincial e ecoou estrondosamente no Congresso. Nesse ano, na correspondência da Associação Comercial a entidades e a políticos, o desastre foi citado diversas vezes.

A dificuldade de acesso marítimo ao Rio Grande não esteve ausente das preocupações do Governo. Imperial. Estudos de autoria de técnicos nacionais e estrangeiros vieram à luz na segunda metade do século XIX. A maior parte deles condenava a barra da Província. Soluções substitutivas aventadas não se esquivavam de percorrer o caminho da fantasia. Nestas incluiu-se a construção do porto de Torres, apoiada por Bicalho "tendo em vista necessidades de um futuro próximo". No início do século seguinte, essa idéia ainda empolgava os adeptos. A ligação oceânica de Porto Alegre foi outra dessas pretensões sem estimativa de custo/benefício ou de prejuízos ambientais. Os últimos, então, não eram levados em consideração.

Ofertas sobre melhoramentos e desimpedimento da barra não encontravam abrigo entre os detentores do Ministério da Agricultura, Industria, Comércio e Obras Públicas. Faltavam às sugestões bases sólidas e dignas de crédito. (Obras do Porto e Barra... p.194).

A medida governamental decisiva para encarar o problema da barra foi tomada em fins de 1882. Na lei orçamentária para o exercício 1882-1883, o Legislativo autorizou o Gabinete a mandar proceder aos estudos necessários à solução dos problemas de navegação do Porto do Rio Grande do Sul. A permissão foi abonada com uma verba de oitocentos e quarenta contos de réis (840:000\$000) a sair dos cofres provinciais (Lei n. 3140 de 30 de outubro de 1882, art. 7º § 18). Por emenda apresentada no Senado, foram destinados, dessa verba, cento e sessenta contos de réis (160:000\$000) para obras no rio Jaguarão. Coube ao Ministro, Conselheiro Henrique de Ávila, a quem estavam afetos os negócios portuários, baixar em nome do Imperador, a portaria de 13 de janeiro de 1883, cujo no item I reza:

A comissão que for nomeada tem por objeto proceder aos estudos necessários para organização de um projeto definitivo de melhoramento da barra do Rio Grande do Sul ou de abertura de um canal que assegure a franca navegação marítima até a cidade do mesmo nome na província de S, Pedro. (Obras do porto e barra do R S, vol . III. p 53)

A portaria indicava o número de componentes da Comissão que teria como Engenheiro-chefe o diretor de Obras Públicas da Secretaria de Estado de Agricultura Comércio e Obras Públicas. Detalhava a documentação a ser apresentada ao término dos trabalhos, solicitava um plano de execução do projetado, orçamento e estimativa de tempo de apronte das mesmas.

A Comissão constituída pelos engenheiros Domingos Sérgio de Sabóia e Silva, (primeiro ajudante), Lopo Gonçalves (diretor do Serviço de Conservação do Porto do Rio Grande do Sul) ajudante adido, os segundos ajudantes Luiz Martinho de Moraes , Ernesto Otero, Henrique Bicalho Hungria e mais seis funcionários trabalhou sob a chefia do notável engenheiro patricio Honório Bicalho. As atividades estenderam-se por dez meses. Além das necessárias observações in loco, foram examinados e estudados cuidadosamente, plantas hidrográficas, dados de observações meteorológicas, marés, aluviões, e seus efeitos locais. Foram colecionados e apreciados estudos estrangeiros sobre casos assemelhados ao da Barra.

Segundo Bicalho, o obstáculo formava-se principalmente pela ação das forças marítimas sobre o fundo, junto à costa, acrescido de pequena contribuição de areias erodidas no canal do Norte e por deposição eólica. A profundidade das águas na desembocadura do Canal do Norte reduzia-se a 3 metros, quando do estudo. Ultrapassado o canal, os navios encontravam profundidades de até 10 metros.

Apoiada nos elementos recolhidos, nos estudos feitos, consideradas as soluções conhecidas para desembaraçar a navegação em portos sem marés, a Comissão descartou a de abertura de um canal lateral por não eliminar as desvantagens existentes; a da dragagem, por tornar-se permanente e não permitir profundidades maiores do que quatro ou cinco metros de calado. A canalização da embocadura por meio de molhes, experiência bem sucedida em outras paragens, foi recomendada como a apropriada. Valia-se da força erosiva das águas na remoção do banco da barra.

Os molhes, concentrando e direcionando as águas em uma seção de vazão, aumenta-lhe a correnteza e, portanto, o efeito erosivo sobre o fundo do leito (...) escava a barra já formada, tem em geral intensidade suficiente para impedir que as matérias em movimento continuem a depositar-se no mesmo lugar da barra removida (Obras do Porto... V. III, p. 76)

Quanto ao material de construção dos molhes, examinadas algumas alternativas, a preferência recaiu na utilização de faxina e pedra solta (Op. cit. p.77). Peter Caland os testara com sucesso, na embocadura do rio Mosa [Maas], na Holanda (Op. cit. p 131).

Os molhes deveriam convergir dos extremos dos pontais da embocadura da barra afinilando-se. Estenderiam-se até a profundidade de seis metros possibilitando, a formação de um canal de navegação para navios de 24 pés de calado. No Canal do Norte, a largura atingiria um quilômetro. O comprimento seria determinado durante a construção.

A solução preconizada era, também, a mais conveniente quanto ao custo. Orçado em 10.000:000\$000 (dez mil contos de réis), a ser ressarcida por duas taxas, uma sobre o valor médio da exportação e da importação e outra sobre a tonelagem da mercadoria movimentada.

A regularização da entrada da barra impulsionaria o desenvolvimento provincial e melhoraria as condições administrativas e políticas da fronteira do sul do Império (Gonçalves, 1885 p.139).

Por sugestão do Dr. Bicalho, o projeto deveria ser submetido à consideração do especialista holandês Petter Caland.

À legação brasileira em Bruxelas coube contratar àquele engenheiro, Inspetor Geral da Waterstaat Neerlandez, no início de 1885. Acompanhado pelo ajudante, engenheiro Welcker, chefe de distrito naquela repartição, chegou ao Rio de Janeiro, em setembro. Encaminharam-se, em seguida, a Rio Grande onde permaneceram até o fim de outubro.

Sobre a atividade da dupla holandesa, assim testemunhou a Associação Comercial:

(...) tendo [Caland e Welcker] com louvável assiduidade e perspicácia, examinado e perscrutado todos os pontos que pudesse esclarecer sobre o assunto.

(...) o seu luminoso relatório, no qual declara completamente exeqüíveis essas obras, de que apresentou orçamento, plantas e descrições aprovando em sua base o projeto do distinto engenheiro Sr. Dr. H. Bicalho (...) de que apenas difere em pequenos detalhes de execução da obra. (Relatório da Associação Comercial da Cidade do Rio Grande - 1884-1886, p.8).

A barra passou a dispor de um plano exeqüível. Estavam previstos dois molhes, o de oeste com 4 960 metros de extensão e o de leste com 3 350 metros, convergindo através dos bancos em direção à barra do sudeste, até a profundidade de 6 metros, formando um canal de 8 metros de profundidade.

Uma síntese das perspectivas reservadas á barra, aplicado o plano, foram expressas por Bicalho. Solicitado por telegrama a manifestar-se sobre o magno assunto da barra pela Associação Comercial com finalidade de registro no Relatório de 1886, o Engenheiro (correspondência de 18 de janeiro de 1886, p 9), manifestou-se sucintamente: 1.pela exequibilidade do projeto apresentado pela sua Comissão acrescentando que nenhum outro resolveria nas mesmas ou em outras condições; 2. O melhoramento previa a canalização da embocadura do Canal do Norte e 3.

Da execução das obras deve resultar um canal navegável com grande profundidade dando franco acesso em todo o tempo aos paquetes transatlânticos até a cidade do Rio Grande que se tornará um porto marítimo de primeira ordem.

Petter Caland em seu Rapport présenté au Gouvernement Brésilien calculou o custo das obras, baseado em dados que lhe foram fornecidos, em importância maior do que a estimada por Bicalho. O empreendimento ficaria em cerca de 14.700:000\$000 (quatorze mil e setecentos contos de réis). Prognosticou uma variação no custo, dependendo da forma escolhida para a feitura da obra. Recomendou-a sob a responsabilidade e custeio governamental. Manifestou-se contrário à vinculação dos trabalhos a um preço pré-determinado. As obras, divididas em partes, deveriam ser entregues a diversos empreiteiros. Cogitava a economia de custos, com essa preferência.

O comércio rio-grandino declarou-se francamente pelo custeio governamental. Sempre que possível, buscou e divulgou opiniões favoráveis à responsabilidade do Poder. Durante largo tempo, enquanto houve sentido, defendeu com vigor esse ponto de vista.

A redução de custos portuários decorrentes da obra teria reflexos sobre os fretes e permitiria o estabelecimento de tarifas competitivas com as vigentes em Montevidéu. Na capital uruguaia, as obras de melhoramento e conservação portuária não desconheciam aplicações de dinheiro público.

Mesmo nas altas esferas governamentais havia partidários da estatização das obras da barra. Respondendo as críticas de Gaspar da Silveira Martins, quando do lançamento do primeiro edital de concorrência, por ele assinado, o Conselheiro Antônio Prado, Ministro da Agricultura, (sessão do Senado em 19/7/1887), defendeu-lhe a legalidade. Os dados constantes no criticado edital correspondiam ao aprovado pelo Legislativo. Antônio Prado, abordou aspectos que diferenciavam os pensamentos do indivíduo e do ministro, diante do problema. Destacou a importância da regularização da barra para o comércio e para a defesa nacional; acentuou não dever o Governo medir sacrifícios para a sua consecução – o Estado deve lançar mão de todos os meios (...) para a realização dessa importante obra; não acreditava que capitalistas estrangeiros fosse atraídos pelos juros de 6% anuais sobre o capital, por não serem satisfatórios, e, pela desconfiança dos pretensos aplicadores do empreendimento; quando a questão foi examinada pelo Gabinete, manifestou-se pela realização estatal, os impostos pagariam o custo. Foi voto vencido.

Silveira Martins, que criticara o Ministro, Senador Antônio Prado (sessão do Senado em 8 de agosto de 1887) contestou-lhe a descrença quanto aos resultados do edital de concorrência. Manifestou haver muitos interessados nas obras e ser exíguo o prazo para apresentação de propostas que, pelo documento legal, se encerrava em setembro. Justificou a necessidade de mais tempo para fazer a tradução e divulgação do edital de concorrência na imprensa europeia. Pleiteou, sem sucesso, ampliação do prazo até março de 1888 e modificação de cláusulas que não são as vencedoras. As solicitações do representante gaúcho eram procedentes.

Uma manifestação contundente de apoio à tese de financiamento apoiada pelo Comércio, foi a do chefe da Comissão de Melhoramentos da Barra do Rio Grande do Sul, Dr. Domingos Sérgio de Sabóia e Silva. Em correspondência à Associação Comercial do Rio Grande (of. de 31/8/1887), escreveu que obras como as exigidas pela barra, pela incerteza de custos devem ser financiadas pelos governos. Citou o insucesso da empresa do canal de Amsterdã, que apesar das altas taxas cobradas, foi salva da ruína pela encampação.

Provavelmente nesse malogro, apoiou-se Caland para pregar o financiamento governamental. Acontecimentos como o citado também ocasionaram crises em portos de outros países.

A decepção das Classes Conservadoras pela não adoção do alvitrado pelo Engenheiro holandês quanto ao custeio, percebe-se em uma frase do ofício enviado pela Associação Comercial (27 de julho de 1887, of. n. 77/86, p. 61) aos representantes rio-grandenses no Congresso Nacional: submete-se resignada a essa profunda alteração. Referia-se à entrega das obras para a iniciativa particular. (Rel. Associação Comercial 1889, p. 61). As Classes Conservadoras não ignoravam os inconvenientes que poderiam advir de uma administração estatal de obras. Expressaram isso ao Conselheiro Antônio Prado (of. n. 488-6/8/1887- Rel. 1889, p. 63), mas, acordaram que as circunstâncias e os técnicos aconselhavam e a lei permitia a solução defendida. Nesse assunto os rio-grandinos não obtiveram o apoio da Congregação porto-alegrense. Em 1890, manifestando-se a respeito, a entidade dos comerciantes da Capital declarou não concordar quanto à feitura da obra pelo Governo por não ter confiança em que sejam começados ou terminados [os trabalhos] sem graves interrupções (Correspondência 8/1/1890).

No caso das obras ficarem na esfera do Poder Público, competiria ao Estado a fiscalização dos contratos de empreitadas parciais cujas concorrências barateariam os preços da obra, segundo os

planejadores.

A preferência registrada por Caland e pelos comerciantes gaúchos, na época em que lavrou parecer o engenheiro holandês, não encontrava apoio na primeira e genérica legislação imperial da modernização dos portos. Independentemente de peculiaridades locais ou de experiências frustradas alhures, caso holandês do Mosa, as obras deviam obediência à lei. Somente em fins de 1886 haveria, pela primeira vez, amparo legal, não obrigatório, àquela pretensão.

A ereção de uma obra pública desse porte por concorrência dependia da existência de interessados dispostos a empregar capitais a juros que considerassem compensadores.

Até o lançamento da concorrência às obras da barra do Rio Grande do Sul, regulava a matéria, o Decreto n. 1746 de 13 de outubro de 1869. Por ele, o Governo era autorizado a contratar a construção, nos diferentes portos do império, de docas, e armazéns para carga e descarga, guarda, conservação das mercadorias de importação e exportação.

Submetia-se a empresa vencedora da concorrência, entre outras exigências legais, à aprovação governamental dos projetos de obras, fiscalização, prazo de concessão não superior a noventa anos, revisão quinquenal de tarifas quando o lucro líquido ultrapassasse a 12%, reconhecimento do direito de encampação das propriedades da vencedora, após 10 anos de atividade. Nesse caso, haveria indenização mediante apólices da dívida pública rendendo 8% de juros anuais. Aos permissionários cabiam, entre outros direitos e vantagens, concessão até 90 anos, percepção de tarifas a vigor com aprovação do governo; desapropriações necessárias às obras, formação de um fundo de amortização, 10 anos após o término dos trabalhos, constituído de quotas deduzidas dos lucros; o fundo visava a recomposição do capital empregado, ao término da concessão.

Quando o porto do Rio Grande do Sul dispôs de plano definitivo e o Poder Central, pretendeu concretizá-lo, o Congresso aditou, ao Decreto regulador vigente, uma complementação incluída na lei n. 3 314 de 16 de outubro de 1886.

Essa lei que Fixa a despesa geral do Império para o exercício de 1886-1887 e segundo semestre de 1887, no parágrafo único do artigo 7º, autorizou o Governo a contratar, mediante concorrência pública, empresa destinada a submeter a barra do Rio Grande do Sul ao Plano Bicalho-Caland. Na última alínea do item 4º, conferiu ao Poder Concedente, havendo conveniência, faculdade de executar as obras por conta própria.

Os concessionários, privados ou públicos, passaram a gozar vantagens não previstas na legislação até então vigente. A alínea 2 do parágrafo único garantiu juros de 6% anuais para amortização do capital empregado. Ao Governo coube a tarefa da arrecadação incidente sobre o valor da importação e exportação e sobre a tonelagem dos navios que cruzassem a barra. Na fixação dessa porcentagem, o Congresso claudicou e a redação final da alínea conteve bitributação. O engano originou-se na sistemática utilizada pelo Congresso quanto ao modo de registro de emendas substitutivas apresentadas pelo Senador Gaspar da Silveira Martins.

Apreciada na Comissão de Orçamento da Câmara dos Deputados, a proposta de orçamento do Ministério da Agricultura Comércio e Obras Públicas, seguiu para o Senado. Como à Câmara Alta não competia iniciativa de criação de tributos, o Senador Silveira Martins apresentou, em discussões diferentes, emendas substitutivas a parte da alínea 2 do citado parágrafo, em segunda e em terceira discussões.

A justificativa da última alteração foi a seguinte:

As taxas propostas na 2ª parte do aditivo para o pagamento de juros e amortizações do capital a empregar-se na abertura da barra da província do Rio Grande do Sul sejam, de conformidade com os estudos e pedidos das praças do Rio Grande do Sul, Porto Alegre e Pelotas (Obras do Porto e Barra do RS. vol II, p. 182).

Tanto o original, como os substitutivos diferencavam os valores cobrados segundo proveniência ou destino dos barcos de ou para portos nacionais ou estrangeiros e segundo o tipo de propulsão.

Sugeridos pelas Associações Comerciais, os tributos aprovados foram os seguintes: comércio exterior, saída ou entrada à barra, navio de vela por tonelada de peso, 1\$680 e, em vapo, 2\$520 por tonelada de peso. Sobre o valor oficial das mercadorias, transportada recolhiam, respectivamente 1,44% e 2,16%. Os barcos a serviço do comércio interprovincial contribuam,

se impelidos à vela, 1\$120 por tonelada peso, se a vapor, 1\$680. Sobre o valor oficial das mercadorias, respectivamente 0,96% e 1,44%.

A bitributação originou-se da não supressão do texto antecedente pela Câmara ao aprovar a emenda proveniente do Senado. Assim, o parágrafo, além dos valores antes citados, acresceu-se dos seguintes: comércio internacional, por tonelada peso: navio a vela 1\$100; vapor, 1600; comércio interprovincial, navio a vela, \$800 e vapor, 1\$100 (valores de uma emenda em segunda discussão).

O Governo ficava autorizado a iniciar a cobrança de parte das taxas aprovadas ao começarem as obras definitivas (item 3º). O arrecadado aumentando progressivamente até o máximo votado, iria atender ao pagamento dos juros do capital que estivesse sendo aplicado anualmente e mais as despesas de administração ou fiscalização. Após a amortização do capital empregado, haveria redução das taxas ao necessário à conservação do erguido.

A percepção do engano só veio a luz quando o Governo lançou o Edital de Concorrência com as imperfeições legais apontadas. A Associação Comercial do Rio Grande esperava ansiosamente a iniciativa governamental. Oficiara a respeito, ao Ministro Antônio Prado, em março de 1887, sem obter retorno.

Foi com surpresa e satisfação que soube, através de telegrama, em 6 de abril daquele ano, da publicação de Edital de Concorrência Pública, na imprensa do Rio de Janeiro, datado do dia anterior. O conteúdo do edital chegou-lhe ao conhecimento através da imprensa. (of. nº 11 27/4/1887), e mereceu acurado estudo. No item 5º daquele documento, constavam as taxas propostas pelas Associações Comerciais rio-grandenses, e aprovadas por intermédio de emenda substitutiva do Senador Silveira Martins em terceira discussão e mais as da emenda anterior proposta em segunda discussão, caducada com a última aprovação. A duplicidade de taxas traria um ônus anual de dois mil e tantos contos de réis, em vez do de mil e quinhentos contos, calculado e proposto pelo comércio da Província em relação ao capital necessário para a execução das obras. (of. nº 11, ao Ministro da Agricultura. Relatório... 1889)

Embora a Associação do Comércio rio-grandina alertasse o Ministro competente sobre o exposto, tal era o seu interesse na regularização da barra que na mesma correspondência manifestava desejo que este seu ato [o referente a duplicação de taxas] não venha entorpecer o bom andamento desta importante questão(...).

O último item do parágrafo único ainda previa, afora as vantagens constantes no decreto de 1869, o estabelecimento de mais uma taxa de 2% sobre o valor da importação e 1% sobre o da exportação pelo porto, calculadas para não excederem em 6% o juro do capital e para a amortização em 40 anos.

Entre as opções legais de aplicação do Plano Caland, via estatal, a preferida pelas Classes Conservadoras rio-grandinas ou contrato com empresas privadas, a escolha governamental recaiu na última. Não pesaram as inúmeras opiniões especializadas, em contrário. O edital de abertura de concorrência para as obras de melhoramento da barra do Rio Grande do Sul, não obstante as legais imperfeições apontadas e os citados comentários desfavoráveis do Senador Silveira Martins, não teve a necessária divulgação na Europa, aonde estariam os candidatos a financiar e explorar o empreendimento. O ofício nº 77 da Associação Comercial rio-grandina de 27 de julho de 1887, enviado a cada um dos membros da bancada rio-grandense com assento no Congresso Nacional, informa ter o edital aparecido somente no Times de Londres, em 23 de junho.

Por exigüidade do tempo de publicação do edital, ou por falta de boa comunicação com os capitalistas, segundo algumas fontes, ávidos em buscar lucros exorbitantes nestas paragens americanas, nem poucos, nem muitos interessados apareceram. As raras propostas que responderam à concorrência, segundo o Ministro Lauro Müller, foram recusadas. Não satisfaziam as exigências (in Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, 1907, p. 63).

O Ministro fala em propostas (no plural), mas, no já citado Relatório da Associação Comercial do Rio Grande, 1889, (p. 78/9) há a transcrição de ofício (n.º 9 de 20 de janeiro de 1888), enviado as congêneres de Porto Alegre e Pelotas, analisando uma proposta para execução das obras da barra, feita por Batista de Carvalho. O escrito não localiza essa firma. É de se presumir pelo teor, que a correspondência refira-se à concorrência. Duas são as críticas da Associação à proposta. A primeira refere-se à cobrança das taxas baseadas no erro legal duplicador das mesmas; a segunda, pela declaração de eximir-se da responsabilidade pelo movimento das areias

resultante da construção dos molhes, o que não garantiria o calado, questão de máxima importância. Em vista do exposto a Associação, além de outros motivos que diz omitir por crer na recusa da proposta. Solicita ao governo a abertura de uma nova concorrência: por adjudicação em empreitadas por conta do Estado conforme propugnou o Engenheiro Caland.

A Associação Comercial rio-grandina não deve ter ficado triste com o resultado. Antecedendo-o, em ofício dirigido ao Conselheiro Antônio Prado, em 6 de agosto de 1887 (of. n. 88, p. 63), manifestou pensamento de não ser totalmente improfícua a concorrência no caso de não atingir o objetivo e repetindo palavra do destinatário registrou: será uma tentativa. Mais adiante:

(...) esta corporação que estava convencida de que, no caso de ser incompleto o êxito da atual concorrência, tinha o Governo a autorização precisa para executar as obras por conta do Estado, baseado no trecho 4 do art. 7º § único (...).

O Rio Grande perdera outro ano e era necessário retificar a lei. A bitributação precisou esperar até quase o fim do ano para ser eliminada. A lei orçamentária do Império para o ano 1888, de número 3 349, promulgada em 20 de outubro de 1887, no parágrafo 2º do artigo 7º, revigorou a autorização concernente ao melhoramento da Barra, prevista na lei anterior. Ao determinar as taxas a cobrar visando o pagamento de juros, eliminou as causadoras da dupla incidência do tributo anteriormente destacadas.

Houve lançamento de outra concorrência através de edital datado de 6 de junho de 1888. Não se apresentaram candidatos (Rel. do Ministério dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas, 1895, p. 441) A promulgação da lei n. 3397 de 24 de novembro de 1888, no artigo 7º que, fixou a despesa geral do Império (Lima, Fernando Sgarbi - História Administrativa do Brasil. N. 14. 1988, p 215) no parágrafo segundo renovou a autorização das leis anteriores e confirmou que o governo podia:

Mandar fazer as obras por administração, caso não dê resultado o concurso aberto para a construção das mesmas obras, por uma empresa particular, fazendo as operações de crédito que sejam(...).

O disposto legal amparava a reivindicação da entidade comercial rio-grandina e gozava de forte suporte na população. Afinal, um porto com livre acesso a qualquer tempo se patentearia no desenvolvimento cidadão que, segundo a Imprensa registrava, desde o início da década, uma perda de população para outras cidades (Eco do Sul, 19 de agosto de 1880).

Sabido, através da imprensa local, a aprovação, do aludido parágrafo no Senado, antes da promulgação da lei, a cidade do Rio Grande, em regozijo não perdeu tempo em demonstrar, apreço à posição da entidade do comércio, através de manifestação popular, na noite de onze de novembro.

No encontro, surgiu a idéia de traduzir em documento às autoridades, os desejos dos manifestantes. Formada uma Comissão Redatora, poucos dias depois, veio a público o Memorial Popular dirigido ao Governo Imperial sobre o Melhoramento Definitivo da Barra do Rio Grande do Sul.

Antecedendo em dois meses o citado documento, a Assembléia Provincial, discutiu um requerimento, assinado por diversos deputados, solicitando feitura de representação ao Governo Central, favorável à abertura do porto das Torres, No debate, houve considerações sobre a abertura da barra do Rio Grande.

Manifestou-se inicialmente o Deputado do Partido Conservador, Israel Rodrigues Barcelos, adepto da obra. Salientou a imprescindibilidade do porto das Torres para a Província e a inexistência de colisão com o grande projeto de melhoramento da barra do Rio Grande do Sul. Acrescentou não crer no melhoramento da barra, mas, atendendo a magnitude do assunto, sempre votou favoravelmente a ele. A descrença baseava-se em opinião de dois matemáticos. Haviam-lhe garantido que os navios sempre encontrariam a mesma dificuldade para transposição, e não haver possibilidade de modificar as condições reinantes.

Recebeu contestação dos colegas Guimarães: - os dois melhoramentos prejudicariam e muito o da barra - e José Francisco Diana (PL) - o melhoramento da barra do Rio Grande é coisa mais certa - (Ata do Legislativo, Jornal A REFORMA de 15 de maio de 1889).

Notável a persistência dos partidários da feitura porto das Torres que se prolongaria pela

Primeira República.

Ao se apreciar sucintamente o Memorial Popular deve-se observar que o entendido por manifestação popular merece ser encarado de forma mais restrita do que atualmente. No Rio Grande do Sul desse passado, sem escolas preparadoras de lideranças, os que se incluíam em uma classe média, só tinham oportunidade de trabalhar no pequeno comércio por conta própria, no serviço público e como caixeiro – termo hoje fora de uso, substituído por comerciário. Clubes como o Caixeiral e Associação dos Empregados do Comércio, os congregantes desse pessoal, distinguia-se do ajuntado nos Clubes do Comércio. O nível geral não permite concluir que os estamentos mais baixos da população tivessem consciência da melhor forma de financiar o magno problema da barra.

O Memorial Popular, (11 de novembro de 1888), enviado ao Imperador, foi assinado pelos circunstantes e por todos aqueles que assim o desejassem (...). Impresso, trouxe apenas as assinaturas dos membros da Diretoria da Associação e da Comissão Organizadora da Manifestação Popular. Infelizmente, não somou o total dos assinantes, apenas diz: Seguem-se as assinaturas do comércio e do público em geral.

Sintetizador dos anseios relativos a um eficiente, regular e econômico transporte marítimo, tantas vezes expresso, o discurso consta de quatorze parágrafos.

Salienta o mérito da aspiração provincial como a mais importante das questões discutidas no Império. Liga o anseio a maiores abrangências no âmbito imperial. A rapidez e o êxito da resolução a tomar se espraiaria pelo futuro desenvolvimento provincial. A protelação ou adiamento da obra agravando ou mantendo a situação de dependência provincial do Prata, devido ao contrabando, pioraria a guerra comercial franca e declarada que aos elementos monárquicos movem aquelas Repúblicas (não destacado no original) em nossas fronteiras (...)(p.9).

Chama a atenção para o choque de regimes políticos (sublinhado na citação) que encerraria a política de direcionamento das ferrovias platinas à fronteira brasileira, facilidades aduaneiras, de livre trânsito e outras já expostas. Entre os inconvenientes desse comportamento, em nível provincial, poderia haver o perigo de uma cisão de interesses entre a gente fronteiriça e os litorâneos e, em âmbito maior, desfalque tributário, riscos políticos e estratégicos.

Para Espírito Santo, (Abertura da Barra... p.17) o alto comércio montevidiano aliado a capitais ingleses, foi quem determinou o traçado das ferrovias em direção à fronteira brasileira.

O fantasma de uma guerra platino-brasileira ensombrecedor das relações com países hoje formadores do Mercosul, também se constituiu em bom argumento para desobstruir a barra, aduana que acompanhou o problema até a solvência.

São abordadas as vantagens da passagem franca de navios, em qualquer tempo e hora, independentemente de calado, favorecendo tanto a defesa nacional como o escoamento da riqueza provincial. O projeto Bicalho não deixava dúvidas sobre a exequibilidade da obra. Não dissera o planejador competir ao homem ajudar a natureza quando não poderia, sozinha, fazer o necessário ou o melhor? (Bicalho, Relatório de 30 de abril de 1883, p. 12).

Quanto ao pagamento da obra, Governo e Comércio comungaram quanto ao remunerador, divergiram quanto aos fatores, ambos, apoiados na lei. Os primeiros não duvidavam que a conta pertencia aos mercadores. Estes, conscientes da sua obrigação, até apresentaram tabela de pagamento aprovada pelo Congresso. Baseados em Bicalho, Caland e em outros, pretendiam uma operação estatal mais em conta do que a exploração particular buscadora do lucro e do ressarcimento do capital. A favor, os exemplos citados vinham ao encontro da tese, e a nova lei amparava-a. Mencionaram, em acréscimo, declarações de empreiteiros de obras semelhantes, no Rio Grande, de entidades consulares e de casas comerciais do Município Neutro, interessadas na feitura dos melhoramentos, desde que a execução corresse à conta dos cofres públicos.

A continuidade da situação ensejaria os já registrados perigos econômicos e políticos aos quais se somariam prejuízos provindos de diferenças de fretes, custos de seguros e não recolhimento de tributos. O total somaria avultada quantia.

Finalmente, congratulam-se, negociantes e população em geral, com as autoridades pela aprovação legal permissora de execução dos melhoramentos no caso (não explicitamente desejado e esperado) de fracasso da concorrência lançada pelo Estado, no caso (não

explicitamente desejado e esperado) de fracasso da lançada concorrência.

Esperavam, portanto, rio-grandinos e Associação, verificado o esperado malogro, sem perda de tempo, o início das obras de melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul segundo a sugestão de Caland.

Segundo se depreende do Relatório do Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas, ano 1907, onde se encontra transcrita uma exposição do ministro anterior, Lauro Müller, (p.801) a concorrência prevista na lei n. 3 397 de 24 de novembro de 1888, ficou aberta durante cinco meses. Portanto, os concorrentes deveriam apresentar as propostas até os fins de abril do ano seguinte.

Duas firmas candidataram-se às obras da Barra do Rio Grande do Sul, uma, gaúcha, Chaves e Almeida de Porto Alegre e uma francesa, a Sociéte Anonyme Franco-Brésilienne de Travaux Publics, com sede em Paris à Av. Opera, n. 38. As propostas não satisfizeram as exigências do Edital de Concorrência. À última, no entanto, seria dada oportunidade de entrar em ação.

A Praça do Comercio rio-grandina examinou ambas proposições, em sessão de 11 de julho de 1888. Registrou na ata uma apreciação que com o maior respeito e com toda isenção de animo (...).Desse julgamento provém o exposto nas linhas seguintes.

Na de Chaves & Almeida houve: omissão da porcentagem para compensação de riscos e avarias na condição 1ª, como estipulava a cláusula XXIV do edital.

Os preços ajustados na cláusula 4ª não referiam ao modo de medição e nem, o que seria o mais importante, se seriam líquidos ou se sobre eles pesariam os 9% pedidos para [indenizar] os lucros dos empreiteiros, despesas de administração, etc.

A falta apresentada contra a condição primeira, considerada insanável pela Associação. Esconderia a intenção dos proponentes conseguirem, posteriormente, um acordo quanto à porcentagem exposta ou a obtenção de uma empreitada global das obras por conta do Estado. Se assim fosse, ao Governo caberia o encargo da taxa. Quanto ao primeiro intento, a Associação pensava que o Governo imperial não abriria tal precedente e quanto ao segundo, a aceitação subverteria o princípio em que se apoiava a concorrência.

Na proposta apresentada pela Companhia Francesa foi dito haver choque com o prescrito, na cláusula 4ª do edital, por não declarar, inequivocamente, o aceite dos preços de unidades e porcentagens do orçamento Caland.

Havia a exigência de mais uma soma (?) a valer no máximo 10% (?) para acerto de despesas originadas por suspensão de trabalhos ocasionados pela violência do mar. Demandava mais 12% para compensação de despesas de emissão de Capital, uma exigência comum em contratos da espécie, porém, não constante nem no edital e nem no orçamento Caland. Reclamava os pagamentos em ouro. Não mencionava o preço da unidade de dragagem e transporte e nem o custo da faxina, obrigações previstas pela cláusula XXIV.

Na cláusula 6ª, a Companhia exigia a garantia dos juros de 6%, e no caso da arrecadação das taxas excederem ao estipulado pelos serviços, o recebimento da metade do excesso daquele total. A lei não autorizava tal liberalidade ao Governo.

Os comentários da Associação são bastante mais extensos. Entre eles, há a afirmativa de que a aceitação de qualquer uma das propostas oneraria a Província mais do que se as obras fossem feitas por conta do Estado. Exemplificaram com o caso dos riscos e avarias de material. Na proposta Chaves & Almeida, o ônus anual atingiria duzentos e oitenta contos de réis (280.000\$000), e na da concorrente, quinhentos e noventa contos de réis. (590:000\$000).

Reprodução de trecho da ata da Sessão de 11 de julho de 1869 da Associação Comercial da Cidade do Rio Grande.

Não tocou ao Governo Imperial a decisão final. A Proclamação da República, transferiu a solução para os homens do novo regime.

Cedo, o problema da barra rio-grandina ocupou a atenção do Governo Provisório constituído pelo Exército e Marinha em nome da Nação. Na sua segunda reunião, em 7 de janeiro de 1890, (Abranches,p.49), o assunto veio a baila. Provocou-o o Ministro da Agricultura, Comércio e Obras

Públicas, o engenheiro gaúcho Demétrio Nunes Ribeiro. A ata da reunião não pormenorizou o tratado. O ministro expôs uma dúvida (... sobre as obras da Barra do Rio Grande, por cuja continuação se interessa. Apreciou a lei de 24 de novembro de 1884 e solicitou ao Conselho, resolução visando à melhora da barra. A manifestação do Ministro Benjamim Constant, foi registrada sem qualquer referência ao expendido. O Marechal Deodoro da Fonseca, ex-Presidente da Província, concordou com a precisão de um desfecho favorável à livre navegação pela barra. Alegou, entretanto, a existência de embaraço resultante do movimento das areias que obedecem ao fluxo e refluxo das águas. O Ministro Demétrio Ribeiro contrapôs e apresentou a solução, o plantio de cedro, vegetal fixador das areias, superaria o embaraço. O Ministro da Marinha, Eduardo Wandenkolk, que servira na cidade do Rio Grande, manifestou ser Alfama (Saco no Canal do Rio Grande) o porto do Rio Grande. Rebateu-o Ministro da Agricultura, a idéia fora abandonada inclusive pelos idealizadores.

Oito dias após essa reunião, o Chefe do Governo Provisório, por proposição do Ministro Demétrio Ribeiro, baixava o Decreto n. 160. (Obras do Porto (...), v. III p. 184). O 1º artigo, determinava a execução das obras da Barra pela forma mais conveniente para o Estado conforme o planejado pelo Engenheiro Honório Bicalho acrescidas das alterações e orçamento constantes no Relatório apresentado pelo Engenheiro P. Caland.

O artigo 2º criou a Comissão de Melhoramentos da Barra e o 3º, encarregou a Comissão dos trabalhos inerentes à abertura da barra, conservação do porto do Rio Grande e balizamento entre a barra e o porto.

As obras projetadas nesse artigo podem ser divididas em duas classes: a primeira, compreendendo as serem executadas fora da linha da costa (Molhes convergentes); e a segunda, as situada dentro da linha da costa. Essas últimas ficaram a cargo da administração da direta da Inspeção do 6º Distrito (Rel. Min. Ind. Via. O. Pub. 1894, p. 441). As outras foram entregues, pouco depois, a uma companhia européia.

De forma indireta, o problema maior do Rio Grande voltaria a ser apreciado. O Ministro Plenipotenciário Dr. Ramiro Barcelos, foi recebido pelo Governo Provisório. na reunião de 21 de janeiro (Abranches, p 60), tendo exposto suas idéias para obtenção de um tratado aduaneiro com o Governo Uruguaio como meio de sustar definitivamente o escandaloso contrabando que dia a dia está depauperando a riqueza do Estado do Rio Grande do Sul (...). Solicitou recursos para lhe facilitar a tarefa. O contrabando que atravessara o Império, incólume, continuava e continuaria fazendo das suas. A economia rio-grandense era pagadora da conta.

A ata de, (Abranches, p. 202) registrou manifestação do Generalíssimo Deodoro da Fonseca sobre antigas questões não resolvidas a respeito de barras brasileiras. Referindo-se ao Rio Grande do Sul, falou sobre os portos de Torres e Rio Grande. Em sessão realizada no início do ano seguinte, onde foi discutida a garantia de juros aos pretendentes à construção desse último porto, (Abranches, p. 298), o Ministério dividiu-se. Entre os que usaram a palavra, merecem citação, Quintino Bocaiúva, por rezear que, em uma emergência, o Estado do Rio Grande do Sul apelasse para a separação. Já o Almirante Wandenkolk declarou ser preferível a barra do Rio Grande, encarando o caso do ponto de vista militar. A essa altura, o Poder Federal havia assinado um contrato para a regularização da Barra.

O primeiro decreto republicano a respeito da barra do Rio Grande do Sul, expressava, claramente, no artigo 3º, competir a Comissão de Melhoramentos da Barra do Rio Grande do Sul os trabalhos inerentes ao melhoramento da barra (....) mas, a sua vigência foi muito curta. Foi revogado pelo Decreto n. 751 de 13 de setembro de 1890, criador da Comissão das Obras da Barra e Porto do Rio Grande e extintor da Comissão e Melhoramentos, (Fleiuss, M. p. 501). Em exposição apresentada ao seu sucessor, Demétrio Ribeiro referiu-se a propostas recusadas, provenientes de mal inspirado edital de concorrência. Justificou a iniciativa do proceder, devido ao decreto que fora inspirador, nomear engenheiro Ernesto Otero para formular as bases mais racionais para o contrato de execução das obras, de acordo com os planos Bicalho-Caland (Carvalho, 192, p.46).

No mesmo dia da revogação do primeiro decreto republicano sobre a Barra, o Ministro da Agricultura Francisco Glicério, em nome do Governo Brasileiro, firmava o Contrato com a Societé Anonyme de Travaux Publics, representada pelo seu procurador legalmente constituído, engenheiro Maurice Pouyer, para a execução das obras do melhoramento da barra do Rio Grande do Sul.

A proposta da Societé Anonyme, não obedecia às exigências do Edital de Concorrência como

demonstrou a análise feita pela Praça do Comércio rio-grandina. O que teria conduzido o Governo a tomar tal atitude? As explicações encontradas em Relatórios do Ministério competente, não parecem clarificar o assunto. O Ministro Glicério Alves, indicado pelo antecessor, (Carvalho, op. cit. p 45), referindo-se a ineficiência da concorrência para as obras, inferiu que:

(...)tornava-se evidente que, só por empreitada deveria estas ser levadas a efeito sob a direção geral de competente repartição (...).

(...) adotei aquele sistema [empreitada] por contrato celebrado a 13 de setembro com a Société Anonyme de Travaux Publics (...) (Rel. 1889, pp. 77/78).

O seu sucessor copiou-o e transcreveu no relatório do ano seguinte todo o trecho referente a barra do Rio Grande do Sul.(Lucena, 1891, pp.99/100). De forma resumida a mesma justificativa constou do Relatório Santos Pires(p. 441). No Relatório do Ministro Miguel Calmon (1907) onde foi trasladada a exposição de motivos do antecessor, Lauro Muller, base de contrato assinado com Elmer Corthell, em 1906, lê-se das propostas apresentadas em 1888 a que melhores condições oferecia era a de uma sociedade francesa, embora em muitos pontos se afastasse dos termos do edital da concorrência (p. 801, Não sublinhado no original).

Visando especialmente com que garantias o Governo procurou cercar-se, apreciou-se concisamente o contrato feito com a Société Anonyme de Travaux Publics.

Ao Poder Público, coube entregar à Construtora os terrenos exigidos pelos trabalhos, sem qualquer ônus. Os materiais e utensílios necessários às obras seriam fornecidos pela Construtora. Prevista a medição periódica dos trabalhos. Os preços do material e o das medições constavam de tabela apensa ao contrato. Pagamentos de material brasileiro, em moeda nacional, do importado, em moeda francesa, ao câmbio fixo de 433 réis por franco. Assegurado ao Governo o direito de efetuar reembolsos em ouro ou em mil réis. Os de material naval, porém, seriam quitados em títulos do Tesouro Nacional ou títulos do Estado Federal, pelo valor do dia e pela última cotação oficial da Junta de Corretores do Rio de Janeiro.

Trabalhos concluídos, sem as construções feitas pela Société Anonyme, em terrenos do Estado e nos pontais da Barra, sem qualquer indenização, retornariam à posse do Governo. Ressalvadas as instalações do serviço de dragagem cuja reversão ocorreria após o término do serviço, assim como as barcas transportadoras de carros de pedras.

Isentos de impostos de importação, máquinas e utensílios necessários às obras e ao carvão mineral. Os isentos não poderiam ser utilizados para outros fins sem licença do Engenheiro Chefe da Comissão de Fiscalização do Governo.

As infrações a determinadas cláusulas contratadas estavam sujeitas a multas. O não iniciar as obras dos molhes, até quatro meses após a assinatura do contrato, implicava, durante a primeira quinzena, em pagamento de cinco contos diários, aumentando, nos quinze dias seguintes, para oito contos de réis. A persistência do atraso por um mês implicava em rescisão contratual.

A Société depositaria 250:000\$000 (duzentos e cinquenta contos de réis) em moeda corrente como caução, vinte dias após a assinatura do contrato. A garantia seria devolvida após o recebimento definitivo das obras. Declarada a caducidade do contrato, a Société Anonyme perderia os depósitos em favor do Estado.

As divergências seriam submetidas ao Ministério. Não acertadas, seriam dirimidas por dois árbitros, cada um escolhido por uma das partes.

Aos tribunais brasileiros competia o julgamento de questões não previstas no contrato.

Na eventualidade de rompimento contratual, as instalações e todo o instrumental da Société Anonyme, ficariam, gratuitamente, à disposição do substituto, Estado ou a quem este determinasse. A devolução seria feita ao término da obra.

Conforme estipulação contratual, as obras da Barra foram iniciadas oficialmente, exatamente no último dia do prazo, 12 de janeiro de 1891 (cláusula XVI). O ano correu sem que as obras contratadas tomassem o caminho desejado.

Os serviços inauguraram-se com a cravação de uma estaca de madeira de lei na diretriz de cada molhe. O sistema de cravamento usado (Rel. Faria, 1892 p. 76) era impróprio às condições

de terreno rio-grandino. Já o estabelecimento dos serviços e a feitura das instalações imprescindíveis, como vias férreas, desembarcadouros, pedreiras e outras iniciadas não seguiram adiante.

Intimada pela Autoridade a prosseguir as obras mal iniciadas e interrompidas, a Societé replicou em 28 de dezembro. Infelizmente o relatório Souza, que registrou essa correspondência, não esclarece a argumentação da citada. Informa somente ter sido de natureza a desiludir os patrióticos desejos de realização dos melhoramentos projetados mediante o contrato existente.

No campo administrativo, a Societé agiu com muita presteza. Apresentou ao Governo inúmeras reivindicações sobre serviços e pagamentos. Solicitou os recebimentos em ouro, ao cambio de 27 dinheiros por mil réis. A questão foi resolvida por arbitramento, obtendo um termo aditivo ao contrato extremamente favorável (Rel. Souza, 1892, p. 79). Nem assim, procedeu com proficiência no cumprimento das obrigações primeiras.

Após uma série de cessões a aspirações não contratuais, restou ao Governo da União uma única atitude O rompimento com a Societé, ocorreu em 23 de outubro de 1893. O Relatório do Vice-Presidente Floriano Peixoto ao Congresso Nacional (1994, p.15), singelamente, informou aos representantes da nação que fora rescindido amigavelmente (...) o contrato realizado com a Societé Anonyme Franco-Brésilienne des Travaux Publics para as obras do melhoramento da barra do Rio Grande do Sul. Aditou passarem as obras à responsabilidade governamental com verbas orçamentárias votadas para aquele fim.

Um triênio perdido transcorreu entre a animadora assinatura e a melancólica rescisão do fracassado compromisso. Nem o previsto no artigo que garantia, em caso de rompimento contratual, a requisição de instalações e instrumentos necessários ao prosseguimento da obra, pôde ser aplicado. A Societé deixara apenas e, em abandono, chatas por montar, ferros, (Souza, op cit. p 79) algumas casas de madeira destinadas a empregados que não contratou, e um trapiche de tábua, ruído antes de ser usado (Rel. Constallat, 1894, p.322).

A razão do procedimento da Societé é uma interrogação. Há dificuldade de encontrar documentação de procedência francesa. Barreto, na Bibliografia Sul-Rio-Grandense, cita uma obra de autoria do engenheiro da Societé, Ernest E. Sawger (1891) com pretensão a complementar o projeto de Caland. Trata-se de trabalho técnico. Nenhuma outra referência sobre escritos de funcionários da Societé se conseguiu.

Duas manifestações encontradas, em publicações da Compagnie Française du Port e Rio Grande do Sul, a respeito da Societé não são esclarecedoras. A primeira, possivelmente dos fins de 1918, Informações sobre o Porto e Barra do Rio Grande do Sul, refere-se a uma sociedade francesa que recuou diante de grandes dificuldades encontradas liquidando os seus negócios com grandes prejuízos. A outra, do engenheiro Basile Malaval, penúltimo representante da Compagnie no Rio Grande. Do seu livro intitulado Travaux du Port e de la Barre de Rio-Grande-do- Sul, editado em Paris (1922(?), o Engenheiro Faria Santos, Diretor da Viação Fluvial e Terrestre do Estado, extraiu e citou trechos em Obras do Porto e Barra do Rio Grande do Sul, (vol. III pp 522/26). Um deles diz:

Em 1894 ,uma companhia francesa dispôs-se a executar os trabalhos segundo esse projeto, [Bicalho/Caland] mas abandonou-o após o início da execução devido a uma crise no câmbio que tornou a efetivação do contrato inviável (Original em francês).

Não parece procedente a alegação do Dr. Malaval. A Societé obteve quase tudo o que pleiteou junto ao Governo Brasileiro. O triênio de contato franco-brasileiro faz parte de um período politicamente agitado, a Revolução Federalista, ocorrência que poderia ter amedrontado o capital francês e os diretores.

Dado o interesse que a regularização da Barra representava à economia local e nacional, não há porque não entender como incorreta a atitude da Societé para com o Governo Brasileiro. Sejam quais foram as razões, os franceses não procederam com a honestidade e seriedade que seria de esperar de uma firma conceituada.

O Governo Central, (Mensagem Presidencial enviada ao Congresso, 1894), assumiu a aplicação do projeto Caland. Parecia que o sonho acalentado pela Associação Comercial rio-grandina tomava forma. Não foi o que sobreveio. No País, as obras públicas sempre enfrentaram muito mais adversidades do que merecem. O relatório do Ministro competente publicado em maio, informou a resolução governamental. Inicialmente, a preocupação foi a de começar o molhe

leste, garantindo a profundidade da barra de modo a não alterar o estabelecido por Caland. Os trabalhos seriam feitos por administração direta com pequenas empreitadas de mão-de-obra. (Rel. Pires, 1895,p. 442).

Para começar as atividades, a Inspetoria do 6º Distrito necessitou providenciar instalações e aparelhagem requeridas pela tarefa. A antecessora, mesmo com obrigação contratual, não deixou nada de aproveitável. O seguinte extrato da exposição ministerial sinaliza os difíceis inícios da Inspetoria,

O trabalho de maior importância, não só pela dificuldade de execução como da obtenção de meios para realizá-los, em uma época revolucionária como atravessa o Estado do Rio Grande do Sul (...).

Apesar dos contratempos, já por falta de pessoal, já do material apropriado foi iniciado o trabalho de revestimento no lugar denominado "Cocuruto" (...) (Rel. Pires, 1895, p.443).

Os estorvos enfrentados pelos encarregados estatais não cessaram. O Relatório do Ministro Murinho,(1897, p.79) assinalou terem as obras pequeno adiantamento em virtude da exigüidade de verbas. Explicações como essa, permearam as obras até a chegada de outra companhia, a Compagnie Française du Port de Rio Grande do Sul, que entrou a trabalhar no século seguinte. Com competência e tecnologia afeiçãoou barra aos desígnios dos homens. O comércio estadual veria concretizada uma das mais caras aspirações.

O exposto requer algumas considerações sobre agentes que, no período, influíram e atuaram sobre os acontecimentos.

A administração da Província era consciente da importância da resolução do problema. A Barra, porém, estava fora de sua área de atuação. Manifestou-se repetidamente junto ao Governo Central em apoio às pretensões do comércio por reconhecer a importância de uma resolução definitiva, fora do seu alcance.

O Poder Central, a quem estava afeto tudo o que se referia a portos nacionais, manifestou-se no âmbito de sua abrangência, quando a Guerra do Paraguai chegava ao fim. Não se poderá considerar uma manifestação tardia. Foi pela segunda metade do século XIX, que nos países mais desenvolvidos, ocorreram as principais providências de modernização portuária impostas pelo uso de vapores.

A opção brasileira pela entrega da atualização portuária a particulares seguia política semelhante a adotada em relação às ferrovias. Foram, principalmente capitais alienígenas, abundantes na época, que as puseram em funcionamento. Faltavam capitais nacionais? Os liberados do tráfico negreiro, após 1850, sejam quais foram as razões, não buscaram exploração de melhoria portuária. O Governo do Sr D. Pedro II não dispôs de recursos e nem teve mentalidade modernizante. O ocorrido com o Visconde de Mauá é ilustrativo.

O novo regime encontrou os portos em situação precária. Em meados da primeira década republicana, apenas os portos da Capital Federal e o de Santos dispunham de instalações razoáveis. O primeiro exercia um papel de distribuidor de mercadorias para toda a nação e necessitava ampliação. Santos, que no Império ocupava posição secundária, avultou com a onda cafeeira invasora da terra roxa paulista. Os outros portos apresentavam movimentos medíocres, sendo pouco atrativos. Algumas tentativas de modernizá-los, fracassaram.

Preocupações relacionadas com a defesa nacional foram acolhidas na Corte. As relações com os países do Prata, durante o período imperial e em grande parte do republicano, foram de desconfiança. Nem por isso, os Governos sacrificaram outras rubricas do orçamento em benefício da Barra. Possivelmente, atendiam solicitações mais prementes.

Dos políticos imperialistas, cumpre destacar, na affaire, o Senador Silveira Martins pelas atitudes e emendas em favor da regularização da Barra e por seu prestígio em conseguir de tarifas especiais a sua província.

O Contrabando, flagelo de todo mercado legalizado, como reiteradas vezes acusaram as Associações Comerciais, projetava, de certo modo, a precária situação portuária. Crescia a prática antiga, segundo os comerciantes regulares, na medida em que aumentavam as dificuldades impostas pela barra. A árdua passagem a que estavam submetidas as embarcações crescia o custo do transportado. Na introdução clandestina, os artigos provenientes de porto mais bem

aparelhado, sujeitavam-se a menores taxas e despesas. A falta de clareza das leis, a corrupção, a fiscalização nem sempre honesta, e até a politicalha, garantiam a passagem dos volumes livres de direitos alfandegários ou com baixíssimas tarifas.

Alguns relatórios do Ministério da Fazenda referem-se ao contrabando. As informações que encerram não abordam geralmente a responsabilidade da Barra na ilegalidade comercial. A única referência específica relacionando barra e contrabando localizou-se no Relatório Ministro João Alfredo, 1889 (p.34).

A ilegalidade comercial platina encontrava contraposição no contrabando do Brasil para essa área. Compreendia madeiras, mate, açúcar e outros produtos de menor importância.

O contrabando não cessou após a regularização da barra, porém, decresceu. Em opúsculo publicado pela Associação Comercial do Rio Grande, em 1922, lê-se:

A inversão, neste Estado, do tráfego comercial de maneira a ser o mesmo feito do litoral para o interior e fronteira em vez de o ser da fronteira para o interior e litoral, se vem operando, há longo tempo, espontânea e naturalmente mas de modo muito lento (p. 3).

Tirante os termos longo tempo e espontânea, o verificado após a regularização da barra, ficou bem focado.

As obras destinadas à regularização da navegação do Rio Grande tiveram dificuldade em atrair capitais estrangeiros mesmo com garantia de um bom juro. Custaram, entretanto, a captar recursos no exterior. Aos bons negócios nunca faltam recursos pecuniários, donde inferir-se não ter sido, durante muito tempo, aquele porto um bom investimento. Rio Grande, o terceiro porto da Nação, movimentava um volume de mercadorias que, no conjunto do comércio mundial não apresentava maior expressão. Sua importância era apenas nacional. Mauá criou, em 1847, a Cia. Rio Grandense de Reboques de Vapores. Atendeu a uma necessidade do comércio lícito de importação e exportação. O serviço dispunha de um possante rebocador, destinado a minorar as dificuldades de entrada e saída dos navios. Homem de negócios, Mauá fechou o bem intencionado empreendimento, após curta existência, sob alegação de não ser rendosa a empresa e desgostar os associados. Rio Grande não alcançava um movimento compensador.

As entidades representativas do comércio lícito, as Associações Comerciais do Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, tinham o máximo interesse na regularização da barra. O esforço da primeira, ao se olhar à distância, no tempo, causa admiração. Instituição cujo número de associados não se pode classificar de numeroso; em 1886, o quadro social montava a 62 contribuintes e, em 1889, a 72, gente cheia de afazeres. Entretanto, a dedicação das diretorias aos interesses da classe foi notável. Destacou-se entre elas, a presidida pelo Barão de São José do Norte (Eufrázio Lopes de Araújo). O relatório desse Presidente (biênio 1887/1889) é um trabalho distinto e rico em dados sobre a Província.

As obras e instalações, que o século XX construiu para o antigo ancoradouro do Rio Grande, encerram um longo caminho onde não faltaram percalços. Um capítulo antecedente daquele pretérito foi aqui resumido.

(*) O autor agradece ao amigo e colega Professor Gilberto Centeno Cardoso, Diretor da Biblioteca Rio-Grandense, pela cessão de cópias de fontes utilizadas neste trabalho.

BIBLIOGRAFIA CONSULTADA

ABRANCHES, Dunshee de - Actas e Actos do Governo Provisório. Ed. Fac-similar. Brasília, Senado Federal, 1988.

ALMEIDA, Miguel Calmon du Pin (Ministro) – Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro (...) \1907. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1907.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL de PORTO ALEGRE – Livro de atas – ata de 8 de janeiro de 1890.

ASSOCIAÇÃO COMERCIAL DO RIO GRANDE – Relatório da Associação Commercial da Cidade do Rio Grande. (julho/1883 – julho/1884). Rio Grande Typ. Eco do Sul, 1884.

Relatório da Associação Commercial da Cidade do Rio Grande. (set./ 1884 - fev./1886) Rio Grande, Typ. do Artista, 1886.

Relatório da Comissão Administrativa da Associação Commercial da Cidade do Rio Grande. Rio Grande, Typ. da Livraria Americana, 1889.

Memorial popular dirigido ao Governo Imperial sobre o melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul. Rio Grande, Livraria Rio-Grandense, 1888.

Ata da sessão realizada em 11 de julho de 1889.

O Comércio, o Contrabando e o Fisco no Rio Grande do Sul. Rio Grande, Tip. Eco do Sul, 1922.

BARRETO Abeillard. Bibliografia Sul-riograndense. Rio de Janeiro, Conselho Federal de Cultura, 1973.

BICALHO, Honório – Província do Rio Grande do Sul Melhoramento da Barra e da navegação interior da Província. Relatório apresentado ao Governo Imperial. Rio de Janeiro, Typ. Nacional, 1883.

CARVALHO, José Carlos de – A abertura da Barra do Rio Grande do Sul. Rio de Janeiro, Typ. Jornal do Comércio, 1927.

CASTRO E SILVA, José Batista de – Relatório do Conferente da Alfândega do Rio de Janeiro em Comissão na Província do Rio Grande do Sul. in Ministro João Alfredo Costa de Oliveira, Ministério da Fazenda, Proposta e Relatório à Assembléia Geral Legislativa. Anexo B. Rio de Janeiro, Imprensa NACIONAL, 1889.

CEZAR, J.J. – Contrabando Official. Porto Alegre, s/e. 1888.

COMPAGNIE FRANÇAISE DU PORT DE RIO GRANDE DO SUL – Informações sobre o Porto e Barra do Rio Grande do Sul. Niterói, Ed. La Revue dès Revues de l`Amérique du Sud de Daniel Valenfort & C. s/d.

COPSTEIN, Raphael & XAVIER, Paulo – Pelas Águas do Rio Grande. Porto Alegre Ed. Magister, 1993.

ECO do Sul (jornal)de 19 de agosto de 1880. Rio Grande, 1880.

ESPÍRITO SANTO, Miguel Frederico do – A Abertura da Barra do Rio Grande. Porto Alegre, B.R.D.E / Ed.Palloti, 1982.

ESTADO DO RIO GRANDE DO SUL - Obras do Porto e Barra do Rio Grande do Sul. Histórico. Vols. II e III. Porto Alegre, Of. Graf. d'A Federação, 1924.

FARIA, Antão Gonçalves de Ministro – Relatório Apresentado ao Vice-Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo (...). Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1892.

FLEIUS, Max – História Administrativa do Brasil. 2ªed. São Paulo, Companhia Melhoramentos, 1925(?).

GLICÉRIO, Francisco Ministro – Relatório Apresentado ao Chefe do Governo Provisório por (...Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Publicas. Brasil, Imprensa Nacional, 1890.

GONÇALVES, Lopo – Barra do Rio Grande do Sul, resumo do projeto de melhoramento definitivo. In Anuário da Província do Rio Grande do Sul para o anno de 1885. Porto Alegre, Gundlach & Cia, 1884.

LIMA, Fernando Sgarbi – História Administrativa do Brasil - Ministério da Agricultura no Império. (org. Vicente Tapajós). Vol. 14. Brasília, Fundação Centro de Formação do Funcionário,

1988.

LUCENA, Barão de Ministro – Relatório Apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro d’Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas (...). Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1891.

MURTINHO, Joaquim, Relatório Apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas. maio de 1897. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1897.

PIRES, Antônio Olintho dos Santos, - Relatório Apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas. Maio de 1895. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1895.

RHEINGANTZ, Carlos (Presidente) Ofício ao Presidente da Província Antônio de Souza Lima. In Livro copiado de Ofícios da Associação Comercial do Rio Grande, 1883.

SANTOS PIRES, Antônio Olyntho Ministro – Relatório Apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo Ministro de Estado dos Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas (...), 1895. Rio de Janeiro Imprensa Nacional, 1896.

SILVEIRA Martins, Conselheiro – Discurso. in Annaes do Senado do Império do Brasil. 3ª sessão da 20ª Legislatura de 1 a 31 de outubro de 1888. V. III Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1888 . _____ Discurso em 14/11/1888 - Idem, id., 1º/10/1888 Vol.VI, idem, id.

SOARES BRANDÃO, Francisco de Carvalho Presidente – Relatório com que o Presidente da Província (...) entregou a Administração da Província do Rio Grande do Sul à S. Ex.ª Sr. Dr. Joaquim Pedro Soares, Vice-Presidente, no dia 14 de janeiro de 1882. Porto Alegre, Typ. do Jornal do Comércio, 1882.

SOUZA, Antônio Francisco de Paula, Ministro – Relatório Apresentado ao Vice-Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil pelo (...) 1892. Rio de Janeiro, Imprensa Nacional, 1893.