

O OLHAR ESTRANGEIRO SOBRE O PORTO DO RIO GRANDE

FRANCISCO DAS NEVES ALVES*

RESUMO

Estudo histórico de algumas das versões apresentadas por cronistas estrangeiros sobre o porto do Rio Grande ao longo do século XIX.

PALAVRAS-CHAVE: História. Cronistas estrangeiros. Porto do Rio Grande

ABSTRACT

A historical study on some of the versions presented by foreign chroniclers of the Port of Rio Grande (State of Rio Grande do Sul, Brazil) during the nineteenth century.

KEYWORDS: History. Foreign chroniclers. Port of Rio Grande.

Os relatos de cronistas estrangeiros constituem uma das fontes mais fundamentais para o estudo histórico da estruturação da sociedade brasileira desde os primórdios do processo colonial. Nesse sentido, os testemunhos sobre o Brasil elaborados por visitantes de outros países em formatos variados – diários de viagem, relatórios, correspondência, reportagens, estudos científicos, registros iconográficos, entre outros, viriam a constituir importante repositório de informações/opiniões sobre a sociedade de diversas épocas da vida brasileira. De nacionalidades variadas, com ampla predominância dos europeus, com formações profissionais diversas e intenções distintas para suas visitas e com tempos variáveis de permanência no país, desde rápidas passagens, ou ainda algum período de permanência, até praticamente adotar os trópicos como um novo lugar de morada, estes viajantes/residentes de origem externa apresentariam aspectos conjunturais/estruturais, ou mesmo detalhes circunstanciais e vivências do cotidiano dos habitantes do Brasil.

* Professor de História da FURG. Doutor em História – PUCRS. Pós-Doutorado junto ao Instituto de Cultura e Estudos Sociais – ICES, Portugal.

Muitas vezes tais testemunhos expressaram uma perspectiva calcada nos moldes do “progresso” e da “civilização” ocidental, trazendo em seu âmago uma visão eurocêntrica, como não poderia deixar de ser, por serem na maior parte europeus, embora também surgissem norte-americanos. Assim, tendo vindo de terras onde os avanços civilizatórios se faziam sentir, vários deles observaram alguns atrasos e anacronismos no Brasil, bem como deram amplo destaque às diversidades brasileiras, considerando-as muitas vezes como excentricidades, exotismos e extravagâncias, vistas num misto de admiração, surpresa e preconceito. Esse olhar geralmente impregnado de uma suposta superioridade dos países mais desenvolvidos, entretanto, não diminui a relevância desses depoimentos como fontes históricas, uma vez que possíveis interpretações mais esdrúxulas ou preconceituosas podem ser filtradas e depuradas, ou mesmo vir a constituir alvo da própria análise histórica, bastando ao pesquisador um conhecimento aprofundado do seu objeto de estudo.

Entre os elementos fundamentais que servem para valorizar as crônicas elaboradas por estrangeiros sobre o Brasil, podem ser destacados: o caráter de “testemunho ocular” dos fatos, ou seja, as vivências do autor em relação ao meio visitado; a narração do cotidiano, normalmente sem maiores preocupações ou compromissos formais; a alternativa que representam em relação à documentação oficial/governamental; a descrição detalhada dos modos de agir e pensar do povo visitado, e o aporte de informações sobre períodos ou detalhes por vezes obscuros da formação brasileira. As descrições variavam do mais simples pragmatismo, passando pela narrativa informal, até o estudo mais técnico e “científico” segundo os padrões de então. Seus textos e desenhos foram impressos e fartamente divulgados, em livros ou em revistas e jornais. Através de tais testemunhos a imagem do Brasil era reconstruída e difundida pelo mundo a partir dos meios de comunicação da época.

As terras mais meridionais do Brasil não ficariam de fora de tal processo histórico. O Rio Grande do Sul, desde a sua tardia inserção nos quadros do modelo colonial lusitano e perpassando os séculos seguintes, constituiu também um cenário descrito pelos visitantes estrangeiros. As disparidades da formação histórica sulina em relação ao restante do país, as relações fronteiriças com a região platina, as constantes guerras em que esteve envolvida tal porção meridional, bem como os hábitos e costumes de sua gente, entre tantos outros fatores, foram objetos de tais narrativas. O olhar estrangeiro perscrutou muitas das estruturas, entranhas e

minudências rio-grandenses-do-sul, não deixando de lado também detalhes comezinhos e corriqueiros, mas nem por isso desimportantes. Esses narradores atravessaram as terras gaúchas em todas as direções, desde as grandes cidades até os mais recônditos povoados, trazendo à tona as cotidianidades e experiências de vida em sociedade do povo sulino, constituindo um manancial praticamente inesgotável sobre o Rio Grande do Sul do passado¹.

Um dos temas debatidos à extenuação durante a formação histórica sul-rio-grandense foi a questão do acesso marítimo à capitania, depois província e, mais tarde, estado. Um litoral extenso e perigoso, com um único porto marítimo na localidade do Rio Grande, foi um fenômeno que trouxe consigo esforços, mobilizações, manifestações, projetos, relatórios, propostas variadíssimas e inumeráveis matérias jornalísticas, todas buscando uma solução para o problema daquela que foi alcunhada de “barra diabólica”, tendo em vista os dissabores dos navegantes ao tentar transpô-la. Muitos e muitos foram os diagnósticos para torná-la segura, desde os mais mirabolantes e fantasiosos até os mais científicos e calcados em estudos aprofundados, mas o problema transpôs as centúrias e só viria a ser resolvido nas primeiras décadas do século XX. Ainda que enfrentando tais intempéries, a cidade do Rio Grande conseguiria evoluir e transformar-se no grande entreposto comercial rio-grandense-do-sul, mas continuaria a ter no acesso marítimo o gargalo que atravancava um progresso ainda maior, chegando a eleger tal aspecto como a “questão magna” a ser enfrentada e vencida pela sociedade rio-grandina e gaúcha. Ao olhar estrangeiro essas vivências não passariam despercebidas e as narrativas descreveram minuciosamente a longa batalha empreendida ao longo dos oitocentos para vencer a “barra diabólica”².

¹ Acerca da importância das narrações dos cronistas estrangeiros para o estudo da história gaúcha, a obra mais relevante é: BARRETO, Abeillard. *Bibliografia sul-rio-grandense*. Rio de Janeiro: Conselho Federal de Cultura, v. 1, 1973 e v. 2, 1976. Ver também: NOAL FILHO, Valter Antonio; FRANCO, Sérgio da Costa. *Os viajantes olham Porto Alegre (1754-1890)*. Santa Maria: Anatterra, 2004; ALVES, Francisco das Neves. *Imagens da Província: o Rio Grande do Sul sob o prisma europeu no século XIX*. Rio Grande: FURG, 2009.

² Um dos estudos precursores acerca da visão dos cronistas estrangeiros acerca da questão do acesso marítimo gaúcho foi: NEVES, Hugo Alberto Pereira. Estudo do porto e da barra do Rio Grande. In: ALVES, F. N.; TORRES, L. H. (orgs.). *A cidade do Rio Grande: estudos históricos*. Rio Grande: FURG/SMEC, 1995. p. 91-106. Também abordaram o tema: ALVES, Francisco das Neves. *Porto e barra do Rio Grande: uma*

Bem nos primórdios do século XIX, o navegador William Grant observava sobre a costa rio-grandense que, aí se achando um navio, estaria num local onde nenhum outro vento seria mais perigoso para o mar do que aqueles que ali reinavam, de modo que, para com segurança alcançar a terra, se deveria velejar fazendo sondagens, embora tal intento não fosse conseguido com facilidade, podendo-se também reconhecer terra por diversos grupos de árvores que ali apareciam, além de casas que viriam a ser avistadas³. Era uma continuidade das descrições e narrativas que já se desenvolviam desde a centúria anterior, com o início da ocupação portuguesa em terras gaúchas.

Ao adentrar os oitocentos, o Rio Grande do Sul e particularmente a vila do Rio Grande passavam por uma verdadeira reconstrução após as incessantes guerras luso-hispânicas pela conquista do território extremo-sul da América meridional. Pouco a pouco, a comunidade litorânea viria a sentir os benefícios das práticas mercantis, até tornar-se um dos mais importantes centros comerciais sul-rio-grandenses, ainda que o acesso marítimo criasse entraves pesadíssimos.

Um dos primeiros relatos que atentou para o papel que as atividades mercantis passavam a exercer no contexto da comuna rio-grandina foi realizado pelo comerciante britânico John Luccock⁴, que esteve em terras gaúchas em 1809. As dificuldades para a navegação não lhe passaram despercebidas. Relatou que, muito

secular aspiração que se tornou realidade (uma introdução ao tema). Porto Alegre: CORAG, 2007. p. 19-60; VIANNA, Lauro de Brito. *A cidade, o porto e a barra de São Pedro do Rio Grande do Sul*. Rio Grande: FURG, 2007. p. 51-55.

³ Instruções náuticas para o porto do Rio Grande do Sul por diversos navegantes (1802-1855). In: MINISTÉRIO da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. *Melhoramento da barra do Rio Grande do Sul – Relatório apresentado ao Governo Imperial – Comissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul – Apêndices*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1883. p. 3-4; BARRETO, 1973, v. 1, p. 602-603.

⁴ LUCCOCK, John. *Notas sobre o Rio de Janeiro e partes meridionais do Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1975. p. 114-115 e 122. O inglês John Luccock (1770-1826) era comerciante e deslocou-se para a América em busca da ampliação de mercados para os negócios de sua firma que se encontrava em dificuldades advindas das conflagrações bélicas na Europa. A vinda do britânico se dava exatamente no contexto do período joanino, da Abertura dos Portos às Nações Amigas e das possibilidades comerciais da Inglaterra no Brasil, prejudicada que estava pelo Bloqueio Continental determinado por Napoleão Bonaparte. Luccock buscou implementar suas ações mercantis no Brasil e em Buenos Aires, não logrando maior sucesso em sua empreitada. Permaneceu o comerciante inglês dois meses no Rio Grande do Sul, no ano de 1809, o que bastou para que dedicasse em seu relato de viagens um significativo espaço à descrição minuciosa sobre a gente e a terra desta parte meridional da então colônia portuguesa (BARRETO, 1976, v. 2, p. 848-852).

antes de avistar qualquer sinal que servisse para orientar a rota, sua embarcação estava em água rasa e cercada de bancos de areia, de modo que o capitão, tendo-se postado no tope do mastro, avistou esses baixios e os canais dentre eles, com mais nitidez do que se estivesse sobre o tombadilho, dando instruções sobre a maneira de governar. Destacava o aparecimento de um bote, que viera com um piloto a bordo que, por meio de sinais apropriados, prestou idêntico serviço. O britânico relatava que esses sinais não só indicavam a rota que o navio deveria seguir, como, às vezes, lhe aconselhavam a que deitasse âncora onde estava, ou mesmo a que retornasse ao mar alto, quando não houvesse água bastante na barra para transpô-la. Explicava que o primeiro desses sinais era dado erguendo-se do bote uma bandeirinha na direção que o navio deveria tomar, e os outros dois, abaixando completamente a bandeira; o piloto permanecia no bote, que prosseguia um pouco à frente do navio, sondando com uma longa vara, que virava de ponta a ponta com agilidade, à medida que se avançava através de uma barra ampla e rasa, situada numa angra profunda e perigosa.

Luccock vinha ao Rio Grande com interesses bem definidos: aproveitar as novas circunstâncias advindas da abertura dos portos e promover um empreendimento comercial, e foi nesse sentido que se orientou seu olhar. O britânico lamentou a demora para conseguir chegar à comuna rio-grandina, mas, aí aportando, observou sinais de comércio que animaram seu espírito. De acordo com tal perspectiva, afirmava que por essa época as atividades mercantis do Rio Grande estavam passando por grandes alterações, de cuja natureza e extensão os habitantes não se mostravam a par, descrevendo que suas importações consistiam outrora em lãs de Portugal, algodão grosseiro do Brasil e uma grande variedade de ferragens, louças, sal, fumo, açúcar, aguardente e escravos. Explicava que muitos desses artigos começavam a ser desbancados pelos produtos ingleses, que se forneciam a preço mais barato e eram mais adaptados ao crescente gosto pela exibição, pois que as possibilidades que a riqueza concedia se escoavam por variados canais. Observava ainda que por estas bandas do Brasil havia muitas cidades da costa que dependiam quase inteiramente de fora para o seu abastecimento em gêneros de primeira necessidade; enquanto isso, o aumento da população, decorrente do progresso no comércio e da preferência a este lado do país concedida pelos portugueses, por ser mais conveniente à saúde que outras partes da colônia, concorria para aumentar o consumo e o custo dos mantimentos.

Também sobre o ambiente comercial rio-grandino, John Luccock informava que a procura de couros e de sebo encontrava oferta principalmente nesse porto e em Buenos Aires, e a admissão da navegação britânica no último destes lugares produzira efeitos imediatos e notáveis nesses artigos. O comerciante inglês não deixava de fazer referência ao contexto platino, afirmando que Montevideu, rival do Rio Grande, achava-se em apuros, e quanto à Espanha, já não podia nem suprir as necessidades nem comprar os produtos do país, de forma que, por isso tudo, o comércio interior, de além das fronteiras, o mais lucrativo de que São Pedro gozava, achava-se em progresso. Destacava ainda que as vizinhanças da cidade ofereciam campo para o consumo de algumas das importações; uma parte maior seguia pela Lagoa dos Patos acima até Porto Alegre e os rios que ali desaguavam; pela Lagoa Mirim e através do *Ygaroon*, para a região por detrás de Montevideu e Maldonado, de forma que, por essas dilatadas águas se recolham as exportações que constavam principalmente de couros, sebo, trigo, cebola, queijo e charque, e todos esses artigos eram remetidos para o Rio de Janeiro, apenas a Bahia partilhando do último deles. O incremento mercantil, segundo ele, poderia ser detectado pelo movimento da navegação, relatando o aumento do número de navios que zarparam do Rio Grande, em 1808; eram, em geral, brigues de cem a duzentas toneladas de frete, capazes de realizar a viagem em quatro a cinco meses. No mesmo sentido, apontava que a produção do interior era trazida por iates de vinte a setenta toneladas de frete e alguns poucos brigues carregavam em Porto Alegre, a maior parte em São Pedro, onde todos eram obrigados a tirar suas licenças. Finalmente, acerca do tema, o britânico concluía que o valor desse comércio para o Brasil era incalculável, apesar do dano que lhe causava o fato de o governo retirar a moeda toda do país, nada fornecendo em troca.

Um dos poucos registros iconográficos sobre o Rio Grande nas primeiras décadas do século XIX foi realizado pelo pintor francês Jean-Baptiste Debret, renomado artista que teve destacada atuação no Brasil dessa época. Debret esteve no Rio Grande do Sul e realizou alguns registros sobre a cidade do Rio Grande, com destaque para as visões acerca do seu litoral. Dentre as gravuras elaboradas sobre a vila do Rio Grande, uma delas mostrava em primeiro plano a ponta da Macega e, logo em seguida, os armazéns e sobrados recentemente construídos na Rua Nova das Flores, e

atrás, a Rua da Praia, ficando bem visível a Matriz de São Pedro⁵. A paisagem pintada por Debret viria a constituir um dos registros pictóricos mais antigos da interface rio-grandina para com as águas, apresentando já significativo movimento de navios. A imagem reproduzida pelo pintor francês mostrava o *core* rio-grandino visto do norte, no qual as velas de numerosas embarcações davam no primeiro plano a medida da principal atividade urbana e escondiam os inúmeros trapiches que povoavam a recém-aberta Rua da Boa Vista⁶. Uma outra pintura apresentava um barco adentrando pelo litoral rio-grandino, com a presença das areias tomando conta da paisagem. Ainda levando em conta os motivos náuticos, o artista mostrava duas embarcações passando por dificuldades ao enfrentar um vento “pampeiro”.

No início dos anos vinte, o naturalista francês Auguste de Saint-Hilaire⁷ realizaria um dos relatos mais conhecidos sobre o Rio Grande do Sul dessa época. Crítico mordaz da situação rio-grandina, tendo em vista as limitações de acesso, chegou a sugerir

⁵ BARRETO, 1973, v. 1, p. 395-401; DEBRET, Jean-Baptiste. *Viagem pitoresca e histórica ao Brasil*. São Paulo: Martins, 1940. O francês Jean-Baptiste Debret (1768-1848), reconhecido artista europeu, acompanhou a ação cultural da “missão francesa” que veio para o Brasil no período joanino. Debret permaneceria quinze anos no Brasil, acompanhando o processo de formação do Estado Nacional. Prestou auxílio na criação da Escola de Belas Artes, na qual atuou como docente e pintou uma vasta obra sobre a vida na Corte, bem como sobre aspectos variados de algumas das províncias brasileiras. Tudo indica que o artista francês esteve por duas vezes no Rio Grande do Sul, a primeira em 1816, logo após a sua chegada ao Rio de Janeiro, acompanhando a divisão de voluntários destacada para o combate a Artigas no Uruguai, e a segunda, muito provavelmente em 1825, ano em que assinaria várias aquarelas sobre São Paulo e Rio Grande do Sul. Na obra de Debret sobre as terras sulinas, várias facetas da sociedade sul-rio-grandense seriam por ele captadas e posteriormente registradas em publicação que lançaria a respeito do Brasil.

⁶ COPSTEIN, Raphael. Evolução urbana de Rio Grande. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, n. 122, p. 62, 1982.

⁷ SAINT-HILAIRE, Auguste de. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: ERUS/Martins Livreiro, 1987. p. 57-77. O francês Auguste François César Provensal de Saint-Hilaire (1779-1853) era considerado o homem de ciências de seu tempo, autodidata por excelência. Desenvolveria desde cedo um certo “espírito científico”, tornando-se o que à época denominava-se naturalista, dedicando-se mais detidamente aos estudos de botânica. Como “cientista” veio para a América, deslocando-se por várias regiões brasileiras e chegando até as terras platinas. De acordo com seus intentos, ao longo do itinerário estudou e coletou variadas espécies de plantas e animais. Permaneceu no Rio Grande do Sul entre 1820 e 1821, empreendendo visitas a várias localidades gaúchas. Seus escritos acerca das regiões em que esteve são detalhados, revelando um espírito eurocentrista, como não poderia deixar de ser, e, muitas vezes, crítico, em relação às realidades que vivenciava (BARRETO, 1976, v. 2, p. 1180-1188).

que o estabelecimento portuário deveria concentrar-se em São José do Norte e não no Rio Grande. A respeito da navegabilidade, afirmava que as embarcações de quatorze palmos de calado não poderiam transpor a barra e que em frente à cidade não havia profundidade bastante para outras embarcações além de pequenos iates, dos quais os maiores ancoravam diante da aldeia do Norte, que poderia ser considerada como o verdadeiro porto de São Pedro. Na concepção do escritor, seria, pois, muito provável que a cidade do Rio Grande, não possuindo verdadeiramente um porto, situada em terreno estéril, no meio de pântanos e areais, fosse em breve abandonada se nela não tivessem colocado a alfândega e não fossem obrigados a transportar por ali todas as mercadorias que chegavam ao Norte, mesmo aquelas destinadas ao comércio desta aldeia. Comentava que seria fácil concluir o quanto esses transportes facilitavam o contrabando, tendo, além disso, o inconveniente de majorar os riscos e as despesas.

A respeito do canal de navegação, o estudioso francês dizia que era indicado por balizas, que tinham o inconveniente de ser muito frágeis e facilmente arrastadas pela correnteza. Explicava também que o refluxo das águas “do rio”, produzido pelo mar, e a falta de profundidade seriam as causas das dificuldades que a barra apresentava à navegação e dos naufrágios frequentes que ali ocorriam, além de citar as inconstâncias desta e as providências que se buscara adotar para aliviar tais males. Fazia referência às várias precauções tomadas em relação aos navegantes, como a colocação de sinalizações, enfatizando, como uma a “notável singularidade” o fato da barra do Rio Grande nunca estar no mesmo lugar, estando constantemente obstruída. Apesar das críticas, Saint-Hilaire reconhecia que Rio Grande tornara-se o centro comercial do charque gaúcho e, assim, um importante porto para o Brasil. Informava que numa das extremidades da praça citadina havia um belo cais, com um galpão de dezesseis passos de comprimento por vinte de largura, coberto de telhas, sustentado por barrotes de madeira muito fracos; por meio de um guindaste, descarregavam-se as mercadorias no galpão, e o acesso a este se fazia por uma ponte de madeira de setenta pés de comprimento entre pilares e guarnecida de um peitoril dotado de bancos. Informava ainda que a localidade era, no momento, o centro de considerável comércio de carne seca, couros, sebo e trigo, produzidos em grande parte da capitania.

Nessa época, a vila do Rio Grande seria descrita por um dos viajantes europeus que mais tempo permaneceu na província, o

militar e depois comerciante Nicolau Dreys⁸, que morou por uma década no Rio Grande do Sul. Suas descrições sobre a localidade são aproximadamente da metade da década de vinte, demonstrando bastante expectativa para com a comuna portuária. Ainda assim, não deixava de salientar que os mares do Rio Grande foram sempre objeto de pavor, pelo menos de inquietação para os navegantes, mormente para os estrangeiros, de modo que a navegação nestas paragens não era sem dificuldades, nem mesmo sem perigos. Explicava que, em toda esta vasta extensão de costa, não havia lugar algum em que o mar não rebentasse com violência, e do porto da Laguna até o do Rio Grande, nenhum abrigo se oferecia ao navegante, num quadro em que a costa, tristemente nua, seca, ameaçadora, prometia um naufrágio provável a qualquer embarcação que quisesse chegar a ela e qualificava de infeliz aquele que fosse surpreendido à vista de terra pelos ventos, tão repentinos como violentos nesses climas caprichosos, mormente na espécie de enseada que formava a costa pelos 30° 40' de latitude, posição na qual o sinistro seria quase inevitável.

Segundo o escritor francês, os mares do Rio Grande eram geralmente pouco profundos – condição ordinária de todos os mares contíguos a costas baixas e arenosas – daí resultando que, na ocasião das tempestades, o mar parecia abalado até suas profundezas; nessas circunstâncias, ele perdia sua tinta azulada e tomava uma cor pálida, como de mistura de barro e areia, suas ondas revolviam-se em vagalhões imensos, que limitavam o horizonte às cintas do navio, e se precipitavam uns sobre os outros na direção das correntes, as quais aceleravam também sua rapidez, na razão da intensidade dos ventos que as regulavam, e do pouco volume das águas que obedeciam ao seu impulso. A respeito das condições portuárias rio-grandinas, explicava que havia poucos anos o porto do Rio Grande era simplesmente assinalado ao navegante por um mastro grosseiro, que ainda podia ser visto

⁸ DREYS, Nicolau. *Notícia descritiva da Província do Rio Grande de S. Pedro do Sul*. Rio Grande: Biblioteca Rio-Grandense, 1927. p. 10-13, 18-21 e 104-107. O francês Nicolau Dreys (1781-1843) atuou como militar e funcionário público em seu país natal, de onde teve de retirar-se por questões políticas, deslocando-se para o Brasil em 1817. Permaneceu pouco tempo no Rio de Janeiro, vindo para o Rio Grande do Sul, onde moraria por uma década, entre 1818 e 1828, depois empreendeu novas viagens, até fixar-se no Rio de Janeiro, onde viria a falecer. Nas terras meridionais do Brasil, usaria sua experiência militar para ingressar nas forças de combate a Artigas, mas foi às lides comerciais que efetivamente dedicou-se (BARRETO, 1973, v. 1, p. 452-455). Seus escritos acabariam originando a obra *Notícia descritiva* que apresenta uma visão bastante simpática para com os sul-rio-grandenses.

curvado pelos ventos, na extremidade das areias da ponta setentrional; porém, o progresso dos melhoramentos em todos os ramos da administração pública e a índole industriosa dos habitantes do país não poderiam deixar de remover tão precária e incompleta forma do mais útil estabelecimento. Assim, naquele tempo, a barra do Rio Grande manifestava-se ao navegante pela torre da Atalaia, a qual, à distância em que a terra ainda não se avistava, levantava-se no horizonte como se surgisse do seio das águas; a entrada era circunscrita por bancos de areia dura, sobre os quais o mar rebentava com fúria, e entre eles estava o canal de navegação, considerado estreito em demasia. A baixa profundidade dessas águas se tornaria tema recorrente nos escritos de Dreys.

As esperanças do narrador francês para o futuro dos rio-grandinos ficavam bem expressas em sua declaração de que, apesar da desgraçada posição da cidade de São Pedro do Sul, no meio das areias estéreis que a circundavam e invadiam continuamente, ela se apresentava como uma criação excepcional da política e do comércio, indiferente e como estrangeira ao território que ocupava, devido ao caráter ativo, industrioso e empreendedor dos seus habitantes. Considerava que ali, o homem pudera mais que a natureza; onde achara impotência e miséria, fizera nascer prosperidade, pois a vila de São Pedro, com suas casas suntuosas, seus ricos armazéns, seus cais regulares e seu porto retificado, poderia concorrer com as mais notáveis cidades da América do Sul. A respeito da zona urbana litorânea do Rio Grande, dizia que havia poucos anos a urbe participara do ridículo que se notava numa grande parte das vilas marítimas do Brasil, ou seja, apresentava ao viajante a parte traseira de seus edifícios, num quadro em que nenhuma ideia favorável poderia nascer do primeiro aspecto, e às vezes essa impressão contrária era, todavia, uma injustiça. Explicava que a Câmara Municipal do Rio Grande fora uma das primeiras a reconhecer o erro dos antepassados e determinara a formação de cais sobre a face da localidade que estava fronteira ao mar, e suas ordens foram executadas com muito trabalho, porém com suma boa vontade dos habitantes. Os cais se conquistaram sobre o mar por meio de aterros dispendiosos, de modo que a cidade ficara ornada do lado do porto de uma zona de cais largos, regulares, a que poderiam encostar as embarcações para largar ou receber a carga, e bordados de armazéns e casas, cuja frente advogava, aos olhos do estrangeiro, a causa do bom senso e da civilização progressiva dos habitantes.

Para Nicolau Dreys, o porto de São Pedro era mais seguro que

o da vila de São José do Norte, onde costumavam fundear as embarcações de lote grande, sendo o mesmo uma criação também recente, inteiramente devida ao ânimo e aos sábios cálculos dos rio-grandenses, uma vez que ninguém, nessa parte da América, se tivera ainda lembrado de aplicar aos portos os processos hidráulicos pelos quais se aprofundavam e se mantinham alguns portos do velho hemisfério, quando os negociantes da praça mandaram vir e puseram em atividade nos baixios do Rio Grande uma máquina especial, conseguindo, por meio dela, desentulhar os canais que circulavam entre os bancos de areia e abrir às embarcações carregadas um caminho fácil, até então desconhecido e considerado, na opinião de todos, como impraticável. Em época bem próxima à essa narrativa, o militar suíço-alemão Carl Seidler⁹ também fazia referências ao Rio Grande, considerando-o como o único porto marítimo da província em que se encontrava melhor produto de vida, conhecendo-se regularmente as comidas europeias e sua preparação. Apontava para os muitos navios norte-americanos sempre ali ancorados, além de holandeses, ingleses e franceses, que vinham ao Rio Grande e abasteciam a comuna, e através dela a província, em produtos europeus, num contexto em que hamburgueses, e, de modo geral, alemães, eram raros, pois que tão longa viagem só costumava ser feita em grandes navios de três mastros e estes não podiam entrar no porto, por causa das areias tocadas pelo vento, que iam cada vez mais reduzindo a profundidade.

A respeito do papel mercantil rio-grandino, uma das expressões mais representativas foi lapidada pelo estudioso francês Arsène Isabelle¹⁰, que, à entrada da urbe, afirmava que estava

⁹ SEIDLER, Carl. *Dez anos no Brasil*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980. p. 102. O suíço-alemão Carl Friedrich Gustav Seidler veio para o Brasil para lutar ao lado do exército imperial na Guerra da Cisplatina. Nos dez anos que permaneceu no Brasil, a partir da segunda metade dos anos vinte, acompanhou fragmentos do cotidiano e da vida social brasileira, desenvolvendo uma narrativa que bem captou detalhes intrínsecos à sociedade gaúcha. No Rio Grande do Sul, onde esteve desde a virada de 1826 para 1827, deixou significativo depoimento acerca das realidades vivenciadas, o qual consiste numa crônica social da época no Rio Grande do Sul, desenvolvida à medida que sua tropa se aquartelava ou acantonava em diferentes pontos da província. Em sua obra, Seidler deixou uma excelente reportagem dos hábitos rio-grandenses no início do século XIX (BARRETO, 1976, v. 2, p. 1251-1252).

¹⁰ ISABELLE, Arsène. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Martins Livreiro, 1983. p. 77-80. O francês Louis-Frédéric Arsène Isabelle (1807-1888) tinha pendores de naturalista e, como estudioso, empreendeu viagem à América. Após malograda tentativa de empreendimento empresarial em Montevidéu, deslocou-se para o Rio Grande do Sul, onde permaneceu entre 1833 e 1834. Em sua viagem coletou

chegando à principal porta da província, conhecida com o nome de Rio Grande. Chamava atenção para o bem-estar dos habitantes, o que comprovaria que os negócios eram bons nesta parte da província, considerando que o fator que mais contribuía para a prosperidade de São Pedro era o espírito de associação de seus negociantes, os quais empregariam grande parte de suas fortunas em empresas de utilidade pública, tentando atrair o comércio estrangeiro, assim como modificar, por obras importantes, os graves inconvenientes da situação desagradável e pouco cômoda que apresentava a localidade. Corroborando sua asserção, o autor citava uma sociedade de acionistas que se encarregara de cavar, por meio de custosas máquinas a vapor, um canal com vistas a permitir que navios de duzentas toneladas ou mais pudessem vir ao cais fazer seu carregamento e descarregamento e que, antes da conclusão desses trabalhos, não sem grandes perdas por parte da sociedade, os navios paravam todos em São José, e os armadores e consignatários tinham depois de arcar com as despesas maiores da baldeação e transporte. De acordo com o escritor francês, a embocadura do Rio Grande era obstruída por uma barra ou banco de areia movediça, que tornava a entrada muito difícil para navios com mais de dez ou onze pés de água, de maneira que, durante a noite, um fogo colocado na margem direita e que se avistava a quatro léguas de distância indicava a entrada do rio; já durante o dia, bandeiras de diversas cores, içadas no cimo do farol, assinalavam a quantidade de água no canal e a direção a seguir, havendo também pilotos experimentados para conduzir os navios.

A guerra no sul terminaria em 1845, tendo em vista o esgotamento dos rebeldes; a falta de alternativas do Rio Grande do Sul para a colocação de sua produção, tendo em vista sua economia subsidiária, em que produzia para o consumo interno de um país agroexportador e periférico na economia mundial; e os interesses imperiais de promover uma ampla pacificação no Brasil em busca da estabilidade político-institucional que poderia garantir estabilidade econômica, interesse que era ainda mais vivo no Rio Grande, tendo em vista a iminência de conflitos bélicos com os vizinhos platinos, diante dos quais um Rio Grande do Sul pacificado tornava-se fator fundamental para o sucesso nas guerras que se

espécimes botânicos, geológicos e zoológicos e amostras de madeiras fósseis. Realizou diversos estudos sobre colonização e imigração. Voltaria ao Uruguai, onde atuaria como jornalista, professor de francês e contabilidade e funcionário do consulado da França. Seus escritos sobre o Rio Grande do Sul são considerados os melhores entre aqueles por ele elaborados (BARRETO, 1973, v. 1, p. 708-711).

avizinhavam. A partir de então, a província sulina passaria por uma lenta e progressiva recuperação econômica, com a volta da peonada e até mesmo da escravaria que, largando as armas, retornariam às suas lides campeiras. Tal recuperação econômica também se faria sentir junto à urbe rio-grandina, através de uma gradual recuperação comercial. Bem nessa época, o caixeiro e representante diplomático belga Alexandre Baguet descrevia o Rio Grande, informando que, graças a seu comércio e seu porto, que era o único daquela rica província, a cidade sofrera, pela força das circunstâncias, uma transformação completa, realizando-se ali um comércio muito ativo; pavilhões de todas as nações tremulavam no porto, consistindo o movimento mercantil principalmente de couros secos e salgados, lãs, ossos, sebos, crinas e carne seca, de que se fazia enorme consumo em todo o Brasil e em Havana¹¹. Apesar de mais esse entrave, o comércio marítimo evoluía no Rio Grande, e parte desse movimento ficaria bem representado nas gravuras de autoria do mercenário alemão Hermann Rudolf Wendroth, retratando a cidade por volta de 1851. Dentre essas cenas, o ambiente portuário teria destaque em pelo menos três de suas pinturas: “Cais do Rio Grande”, em que apareciam embarcações e, em primeiro plano, os trabalhadores portuários, com a presença de escravos; “Esboço de uma vista do porto do Rio Grande do Sul”, com destaque para os barcos de várias nacionalidades, denotando a relevância das lides mercantis, e “Vista do porto do Rio Grande”, interessante perspectiva da cidade rodeada de barcos¹².

¹¹ BAGUET, A. *Viagem ao Rio Grande do Sul*. Santa Cruz do Sul: EDUNISC; Florianópolis: Paraula, 1997. p. 30. O belga Alexandre Nicolas Ghislain Baguet (1817-1897) atuou em seu país natal como conselheiro da província da Antuérpia. Veio ao Brasil em 1842, na condição de caixeiro. Chegou a ser professor das princesas imperiais e, ao regressar para a Bélgica, em 1874, recebeu o cargo de cônsul honorário da Antuérpia. Dedicando-se também às letras, foi eleito conselheiro da Société Royale de Géographie d'Anvers, colaborando com o boletim da associação. Ao empreender viagem ao Paraguai, em excursão que se estendeu entre 1845 e 1846, teve a oportunidade de conhecer o Rio Grande do Sul, na ida e na volta de sua jornada. Da presença em terras gaúchas resultariam vários textos, nos quais os costumes dos estrangeiros e dos peões e a difícil travessia do território rio-grandense, na época em que a Província mal saíra da Revolução Farroupilha, estão bem descritos e com muita perspicácia (BARRETO, 1973, v. 1, p. 100-101).

¹² BARRETO, 1976, v. 2, p. 1418-1423. O alemão Hermann Rudolf Wendroth rumou para o Brasil em 1851 para atuar como mercenário contratado do Império, na guerra contra o argentino Rosas. Ficou pouco no Rio de Janeiro, sendo enviado junto de seu batalhão para o Rio Grande do Sul. Permaneceu alguns dias no Rio Grande e em Pelotas e, boêmio, excedeu-se nas farras e na bebida, chegando a ser preso nesta última localidade. Suas qualidades literárias e pictóricas, muitas vezes a serviço de um espírito satírico, apareciam ostensivamente no álbum de aquarelas que realizou

Nessa época, o militar austríaco Joseph Hörmeier produziria uma série de escritos que visavam a propagandear as potencialidades sul-rio-grandenses em busca da atração de imigrantes. Essa narrativa incluía o Rio Grande e suas condições de navegação. Hörmeier descrevia a barra como um complexo de casas na desembocadura do Rio Grande no oceano, com maximamente 100 moradores e dois faróis, dos quais apenas um, construído por um inglês e concluído em dezembro de 1851, estava em funcionamento. Consistia em uma construção de ferro, delgada e bonita, de cerca de 90 pés de altura, provida de um fogo rotativo, alternadamente crescente e decrescente. Informava ainda que na barra ficava sempre ancorado um rebocador para, diante da periculosidade da passagem, orientar a entrada dos navios que chegassem, e do farol mais antigo era sinalizado aos navios o nível momentâneo das águas. No que tange à cidade do Rio Grande, afirmava que era situada na ponta de uma península, no meio das areias, sendo de construção bastante bonita e podendo ter 12 a 14 mil habitantes, a maior parte das ocupações voltadas ao animado comércio. Apontava que muitas vezes havia cem até duzentos navios de vários tamanhos no porto, mas prenunciava que as atividades mercantis deveriam decair com a recuperação de Montevideú¹³.

O médico alemão Robert Ave-Lallemant¹⁴, que visitou o Rio

sobre suas andanças pela mais meridional província brasileira. Passou pouco tempo em Porto Alegre; depois, Rio Pardo, mais tarde foi para Lavras, em busca de ouro, vindo a percorrer praticamente toda província a partir daí, observando os costumes do campo e as cenas da cidade e registrando essas observações em seus esboços ou com o colorido agradável de seus pincéis. Teria falecido por volta de 1860, em Porto Alegre ou em Buenos Aires. Wendroth retratou o Rio Grande do Sul num conjunto de aquarelas das cenas de sua viagem, dedicando significativa parte dessa produção à cidade do Rio Grande.

¹³ HÖRMEYER, Joseph. *O Rio Grande do Sul de 1850: descrição da Província do Rio Grande do Sul no Brasil Meridional*. Porto Alegre: D.C. Luzzatto/EDUNI-Sul, 1986. p. 36-37. O austríaco Joseph Hörmeier (1824-1873) foi contratado por oito anos, em 1851, como capitão de infantaria, vindo a ser mais um dos estrangeiros que serviu ao Império Brasileiro na guerra contra a Argentina de Rosas. Acabaria por produzir uma série de escritos sobre as terras e a gente gaúcha, buscando apontar o Rio Grande do Sul, pela excelência climática e pela fertilidade do solo, como local ideal para a vinda de imigrantes. Assim, sua obra destinou-se à propaganda do Brasil na Europa, para efeitos de emigração de agricultores e artesãos. Entre as suas melhores páginas, estão às relativas à vida do campo no Rio Grande do Sul, com a menção de trajes e usos do gaúcho, seus utensílios, as festas que promovia, destacando-se também a descrição particularizada de várias das colônias alemãs (BARRETO, 1973, v. 1, p. 655-658).

¹⁴ AVÉ-LALLEMANT, Robert. *Viagem pela Província do Rio Grande do Sul (1858)*.

Grande em 1858, daria um testemunho bastante indicativo do verdadeiro pavor provocado à época pela travessia da barra do Rio Grande, considerada por ele como uma das mais desagradáveis e mais perigosas que existiam, de modo que poucos portos se encontrariam em que, na proporção com os navios entrados, tenha havido tantos naufrágios como ali. Esclarecia que o estado crítico da barra era uma preocupação para a província e uma questão vital para a cidade do Rio Grande, fazendo algumas referências a projetos alternativos, que seriam prejudiciais à urbe portuária. A respeito do porto, descrevia que, no cais, eram vistas numerosas embarcações, de diferentes tamanhos, especialmente brigues e escunas. Explicava que a província não possuía outro porto marítimo importante e por isso o estudo da maneira de conseguir e conservar um tráfego livre entre o interior e o oceano era importantíssimo objeto dos cuidados e meditações de qualquer administração provincial. Avé-Lallemant pintava um quadro tétrico acerca da passagem pela barra, fazendo referência à pouca profundidade, à violentíssima ressaca, à demora para conseguir a entrada, aos bancos de areia, aos restos e destroços de navios naufragados, à constante obstrução pela areia e à inconstância do nível da água.

Na virada da década de sessenta, um dos estudos mais completos sobre a costa rio-grandense seria produzido pelo cônsul britânico Henry Prendergast Vereker, figura que mais tarde viria a ter papel decisivo no desenrolar dos acontecimentos que levariam à ruptura diplomática entre Brasil e Inglaterra, no episódio conhecido por Questão Christie. Tendo vivido algum tempo na cidade portuária, o representante britânico organizaria um manual para os navegantes, buscando descrever detalhadamente seu objeto de estudo a partir da leitura do material existente e das observações *in loco*. Um de seus mais significativos avisos era de que, na costa do Rio Grande, a máxima atenção deveria ser dada para o acerto da posição do navio em latitude e longitude, pois havia poucas partes

Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1980. p. 103-106 e 355-356. O alemão Robert Christian Berthold Avé-Lallemant (1812-1884) era médico recém-formado quando rumou para o Brasil, em 1837, ao encontro de dois irmãos que já residiam no Rio de Janeiro. Atuou como diretor do hospital de febre amarela por vários anos, regressando à Alemanha em 1855 por motivo de saúde. Mas não demorou muito em sua terra natal. Ingressou na expedição científica de Humboldt e desembarcou novamente na capital do Império, em 1857, vindo a ser nomeado médico do Hospital de Estrangeiros. Nos dois anos seguintes, empreenderia suas viagens ao Sul e ao Norte do Brasil, das quais resultariam seus escritos, inclusive aqueles sobre o Rio Grande do Sul (BARRETO, 1973, v. 1, p. 82-83).

do mundo que exigiam tanta certeza dos cálculos de posição. Constituindo um livro essencialmente técnico, a obra de Vereker abordaria questões como as modificações de posição na barra, bem como a sua profundidade e a dos canais, os deslocamentos dos bancos de areia, as possibilidades de socorro e as melhores condições para adentrar a barra e chegar até o porto. O cônsul manifestava a pretensão de que suas observações se mostrassem úteis para os navegantes britânicos e outros interessados no comércio marítimo do Rio Grande do Sul, e que elas pudessem colaborar, mesmo que em pequena medida, na promoção desse comércio¹⁵.

No âmbito dos estudos acerca do litoral, o trabalho do almirante Mouchez sobre a costa do Brasil também fazia referência às terras sulinas. Nesse escrito, o porto do Rio Grande do Sul era apontado como compreendido no espaço que se estendia da barra ao sul, até meia milha ao norte de São José do Norte, a seis milhas do farol, e estendendo-se a oeste até o ancoradouro do Rio Grande, havendo quatro ancoradouros diferentes nesse espaço. Explicava que os práticos do Governo tinham por dever tomar todos os navios, guiá-los na entrada da barra e conduzi-los ao primeiro ancoradouro. Ressaltava que não era conveniente passa-la sem práctico, a menos que a catraia não estivesse no seu posto, de modo que, quando esta não pudesse deslocar-se, estando a barra praticável, os práticos saíam a bordo dos rebocadores. Complementando

¹⁵ VEREKER, Henry Prendergast. *The British shipmaster's hand book to Rio Grande do Sul*. London: Effingham Wilson, Royal Exchange, 1860. p. 16; VEREKER, Henry Prendergast. *Vereker, 1860: roteiro da costa do Rio Grande do Sul*. Tradução: João Reguffe. Rio Grande: Ed. da FURG, 2001. p. 30-58. O britânico Henry Prendergast Vereker (1824-1904) era de ascendência nobre e bacharelou-se pelo Trinity College, em Dublin. Atuou na cidade do Rio Grande como cônsul e agente postal a serviço de seu governo. Ficou mais conhecido a partir da Questão Christie, que levou à ruptura diplomática entre Brasil e Inglaterra, tendo ele participação decisiva numa das facetas que marcou o episódio, quer seja, o naufrágio do navio *Prince of Wales*, vindo a ser este, inclusive, um dos motivos de seu afastamento do Rio Grande, em 1864. Antes, porém, de seu envolvimento naquele incidente, o representante britânico realizou diversos estudos sobre a costa a rio-grandense (como também o fez em relação ao litoral paranaense). Obteve o grau LL.D. (doutor em leis), vindo a ser eleito *Fellow* da Royal Geographical Society de Londres. Na década de cinquenta realizou os estudos e elaborou os escritos que resultariam, em 1860, na publicação de um roteiro sobre a costa. Na sua obra, Vereker fez um aprofundado estudo sobre o litoral gaúcho, a partir das próprias observações e das fontes então existentes, preocupando-se em destacar, entre outros assuntos, rotas de navegação, ventos, faróis, sondagens, bancos de areia, ancoradouros, portos, sinalizações, comunicações e providências em caso de acidente, bem como as praxes comerciais (BARRETO, 1976, v. 2, p. 1388-1389).

informações anteriores, destacava que os práticos definitivamente não mais iam a bordo, dirigindo os navios por meio de uma bandeirola que inclinavam para o lado pelo qual se devia aproar, sendo conservada na vertical enquanto se estivesse em bom caminho. Sobre os riscos do acesso ao Rio Grande, Mouchez ressaltava que o canal era estreito, tortuoso e com pouca profundidade, sendo necessário muito cuidado ao entrar, pois do encalhe na maré alta adviriam delongas e despesas. Ainda sobre o porto, detalhava que as embarcações nacionais ancoravam a ré e avante a oeste do cais da alfândega, ao passo que as estrangeiras o faziam a leste¹⁶.

Apesar dos recorrentes problemas de acesso à costa sul-riograndense, a imagem da urbe portuária era divulgada na Europa, caso de uma gravura publicada por volta de 1865 por Francis Richard, em um jornal francês. Apesar de serem apontadas as limitações quanto ao acesso, Rio Grande era descrito como um dos principais portos da parte meridional do Brasil e como o grande escoadouro comercial da região¹⁷. Tal estampa representava verdadeiro cartão postal da localidade, bem ao gosto das autoridades públicas municipais que tanto queriam poder divulgar o aformoseamento da urbe. Nessa mesma época, o nobre francês e membro da Família Imperial, Luís Filipe Gastão d'Orleans, o Conde D'Eu, em visita ao Rio Grande do Sul, escreveria a respeito da cidade litorânea, referindo-se aos estreitos canais navegáveis, apertados pelos bancos de areia que se estendiam pelo trajeto e sobre os quais as vagas constantemente rebentavam. Passada a barra, o visitante se depararia com a cidade do Rio Grande, precedida de uma "floresta de mastros"¹⁸.

¹⁶ INSTRUÇÕES sobre o porto do Rio Grande – extraídas das instruções náuticas sobre as costas do Brasil pelo Almirante Mouchez. In: MINISTÉRIO da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. *Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul – Relatório apresentado ao Governo Imperial – Comissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul – Apêndices*. Rio de Janeiro: Tipografia Nacional, 1883. p. 23-35; e MOUCHEZ, Amédée-Ernest Barthélemy. *Instructions nautiques sur les côtes du Brésil et le Rio de La Plata*. Paris: Imprimerie Nationale, 1890. Amédée-Ernest-Barthélemy Mouchez era um navegador que, no comando do "D'Entrecasteaux", realizou o levantamento da costa do Rio Grande do Sul nos anos 1861-1862 e dessa campanha surgiriam todas as cartas que abrangem tal território litorâneo (BARRETO, 1976, v. 2, p. 958-961).

¹⁷ BARRETO, 1976, v. 2, p. 1132.

¹⁸ EU, Luís Filipe Maria Fernando Gastão de Orleans, Conde d'. *Viagem militar ao Rio Grande do Sul*. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: EDUSP, 1981. p. 22-23 e 139-140. O francês Luís-Felipe Fernando Gastão d'Orleans, Conde D'Eu (1842-1922), casara-se com a Princesa Isabel, herdeira do trono brasileiro, e por ocasião da

No início dos anos setenta, mais um cronista estrangeiro descreveria o litoral rio-grandino. Era o alemão Oskar Canstatt, que atuou no Rio Grande do Sul como administrador de colônia¹⁹. Já à entrada da cidade, narrava a aproximação da temida barra do Rio Grande, de cujo perigo todo viajante tinha bastante para contar, e fazia referência aos bancos de areia, às correntes marítimas e ao perigo de encalhe. Afirmava que o porto do Rio Grande do Sul era tido pelos marinheiros como um dos mais temidos ancoradouros em toda a costa oriental da América do Sul, e comentava que a floresta de mastros com flâmulas e bandeiras de todas as nações que cruzavam os mares constituía um espetáculo surpreendente. Explicava que Rio Grande era uma cidade inteiramente comercial, onde quase não se conheciam outros interesses senão os do comércio, cuja maior parte estava nas mãos de estrangeiros. Descrevia que, ao longo do cais o movimento era grande, no qual os armazéns das grandes casas comerciais alternavam-se com pequenas lojas de massame e toda a espécie de petrechos para navios, tavernas de marinheiros, hospedarias, lojas de todas as espécies de artigos e agências de tudo o que se relacionava com o mar. Também relatava a existência de montes de couros empilhados e de mantas de carne desenroladas ao sol para secar, mostrando logo quais eram os principais artigos de comércio da província, apesar de submeterem com o seu “cheiro repugnante” o nervo olfativo dos recém-chegados a uma dura prova; pezo, sebo e alcatrão amontoados também concorriam para impregnar a

Guerra do Paraguai encontrava-se na Europa com a esposa. Quando os paraguaios invadiram o Rio Grande do Sul, D. Pedro II decidiu por deslocar-se ao cenário da guerra, em 1865, e o Conde D'Eu, de volta ao Rio de Janeiro, optou por embarcar para o sul, buscando encontrar-se com o Imperador. Ao vir para as terras meridionais do Brasil, Gastão d'Orleans visitaria várias localidades gaúchas, até chegar a Uruguaiana, ainda a tempo de assistir à rendição dos invasores. Durante seu trajeto, o nobre francês escreveu um diário de viagem, no qual descreveu as regiões pelas quais passou (BARRETO, 1973, v. 1, p. 480-481).

¹⁹ CANSTATT, Oskar. *Brasil: a terra e a gente* (1871). Rio de Janeiro: Irmãos Pongetti, 1954. p. 361-363. O alemão Emil Arthur Oskar Canstatt (1842-1911) viria para o Brasil ao final dos anos sessenta, atuando como diretor da colônia Montalverne. Em 1869, na capital gaúcha, naturalizou-se brasileiro, e no ano seguinte casou-se em Santa Cruz do Sul. Regressaria para a Alemanha em 1871, e por volta de 1895 vivia como escritor em sua terra natal. Seus diversos escritos abordaram os mais variados temas, como geologia, clima, agricultura, zoologia, sendo a colonização sua abordagem preferencial. Elaborou diversificados artigos, alguns dos quais resultariam na obra *Brasil: terra e gente*, considerada um dos livros mais lúcidos entre os escritos sobre o país, e, especificamente sobre o Rio Grande do Sul, o livro de Canstatt constitui uma das melhores descrições sobre a província e dos seus costumes logo após a guerra com o Paraguai (BARRETO, 1973, v. 1, p. 283-288).

atmosfera circundante de um aroma nada agradável, num ambiente em que “louros filhos de Albion e negros de carapinha” movimentavam-se entre esses tesouros procurando cada um ao seu modo ganhar o metal sonante. O autor referia-se também aos meios empregados para evitar sinistros náuticos, ao elevado número de naufrágios, aos problemas da navegabilidade e à presença de muitos estrangeiros no porto, no qual observou uma verdadeira “confusão babélica”, pois chegavam-lhe aos ouvidos palavras em inglês, francês, alemão e português.

Nessa época de amplas discussões, esteve visitando a cidade o engenheiro inglês William Lloyd, que atuara em vários locais do mundo e no Brasil, onde trabalhara na construção de vias férreas. Autor de uma série de pequenas aquarelas, que superaram uma centena, elaboradas em diversas datas, Lloyd retratou vários dos lugares por onde viajou. Entre essas imagens, há algumas que fazem referência à cidade do Rio Grande, por onde ele passou em 1873, quando fazia o trajeto marítimo entre Montevidéu e Paranaguá, a caminho de Curitiba. Reproduziu um barco sinaleiro para a navegação do canal da barra do Rio Grande, aparecendo ao fundo a Atalaia; o cais de estacada do Rio Grande, com dois grandes iates ancorados e um rebocador de rodas, e uma vista do porto do Rio Grande, com vários barcos a vela e outros a remo, além da popa de um grande navio encostado ao cais, aparecendo também os edifícios da Rua Riachuelo, inclusive o prédio do consulado britânico²⁰.

Um dos mais importantes estudos à época realizados sobre a costa rio-grandina, foi levado à frente pelo engenheiro John Hawkshaw, comissionado pelo Governo Imperial, que visitou vários portos do Brasil, entre eles o do Rio Grande do Sul, apresentando relatórios a respeito de sua missão, editados como publicação oficial em 1875²¹. Sobre o porto rio-grandino, considerou que a principal

²⁰ O inglês William Lloyd (1822-1905) era renomado engenheiro, trabalhando como tal em seu país, na França, na Suécia, no Chile, no Peru, no México, na Argentina, na Guatemala, nos Estados Unidos e no Brasil. Em terras brasileiras atuou como concessionário do projeto de construção da estrada de ferro entre Curitiba, no Paraná, e Miranda, no Mato Grosso. Autor de uma série de pequenas aquarelas, que superaram uma centena, elaboradas em diversas datas, Lloyd retratou vários dos lugares por onde viajou (BARRETO, 1976, v. 2, p. 832-833).

²¹ HAWKSHAW, John. *Melhoramento dos portos do Brasil – Relatórios*. Rio de Janeiro: Tipografia G. Leuzinger & Filhos, 1875. p. 54-68. O engenheiro britânico sir John Clarke Hawkshaw dedicou-se à vários projetos e descrições na conjuntura da costa brasileira, tendo, inclusive realizado relatórios sobre o melhoramento dos portos do Brasil (BARRETO, 1973, v. 1, p. 635).

necessidade seria melhorar a barra, se isso fosse praticável, e dessa forma obter maior profundidade de água e mais segurança para os navios que a demandassem. Declarava, porém, que seriam imensas as dificuldades sob o ponto de vista da engenharia, para utilizar o porto, o que exigiria prudência nos estudos e na escolha das soluções sugeridas²². Conforme a sua descrição, o porto do Rio Grande do Sul constava de um canal que ligava a vasta Lagoa dos Patos ao oceano e de uma parte no extremo sul da mesma lagoa, e a sua barra era obstruída por bancos de areia, que avançavam mais de três quilômetros para o mar, impondo uma série de perigos. Informava que não havia bom ancoradouro fora da barra, enquanto que, no interior, constavam quatro: um excelente, fronteiro ao farol e povoação; um na boia, onde o Canal da Barca ou de São Pedro do Sul bifurcava-se com o canal principal que seguia além de São José; um em São José, exposto ao sudoeste, e um em São Pedro, exposto ao nordeste.

Hawkshaw informava que na cidade construía-se um cais de granito em frente à alfândega, prosseguindo a construção de outro no litoral, tendo sido praticadas algumas dragagens no Canal da Barca e em frente à cidade, uma vez que este era ainda estreito, tortuoso e de pouco fundo. Segundo o engenheiro, a principal necessidade do porto seria melhorar a barra, obtendo-se maior profundidade de água e mais segurança para os navios que a demandassem. Apontava a existência de vários relatórios sobre os melhoramentos do porto, como os projetos de Gomes Jardim e Raja Gabaglia, os quais não apresentavam plano satisfatório para melhorar a barra, limitando-se principalmente ao melhoramento dos canais interiores. Havia também o estudo de Carlos Neate, o qual não chegara a apresentar um projeto, e o de Antonio Moreira César, que projetara um porto no Canal da Mangueira, ao sul de São Pedro, o qual teria por vantagem evitar-se o Canal da Barca e proporcionar abrigo aos ventos nordeste e noroeste. A respeito desse último plano, discordava, duvidando muito que fosse prudente remover cais e porto para tão longe das casas comerciais estabelecidas em São Pedro. Citava a solução apontada pelos Viscondes de Inhaúma e Tamandaré e por Henry Law, da edificação de um porto em Torres, como alternativa às dificuldades de acesso à barra rio-grandina, bem como a ideia de Sebastião Antonio Rodrigues Braga e José Dias da Cruz Lima, que teriam proposto a

²² PRADEL, Antonio. *Histórico da barra do Rio Grande*. Rio Grande: Câmara do Comércio, 1969. p. 3-4.

construção de um caminho de ferro de Porto Alegre a um ponto do canal entre a ilha de Santa Catarina e o continente, no intuito de atrair para aquela direção o comércio da província gaúcha. Em relação a este último o consideraria de alguma sorte adequado à solução do estabelecimento de um porto da costa rio-grandense.

Concluía o engenheiro Hawkshaw que, se o melhoramento da barra fosse praticável, seria de grande conveniência, mas que o único meio que observara para atingir esse intento era a construção de quebra-mares partindo do litoral para o oceano e dispostos de um e outro lado da barra, mas o custo de tal obra não seria inferior a dois milhões de libras, e não seria seguro que tão colossais trabalhos fossem os únicos necessários, de modo que, a partir desse altíssimo custo, não se tornava recomendável. Dessa maneira, indicava que os problemas do Canal da Barca fossem melhorados por dragagem e pelo uso de diques ou guia-correntes (*groynes*); chegou a propor a construção de um porto na Baía das Tijucas, a noroeste da ilha de Santa Catarina, compreendendo que tal empreendimento ficaria fora da província sul-rio-grandense e demasiado longe do extremo sul do Império Brasileiro, de forma que acabaria por concordar que a melhor solução seria a edificação de um porto nas Torres, uma vez que os gastos não chegariam à metade do orçamento para as obras na barra do Rio Grande, ou seja 900 mil libras.

Um outro testemunho de autoria de um estrangeiro, já nos anos oitenta, registraria algumas perspectivas acerca do litoral rio-grandino. Era o italiano Enrico Ambauer (assinava Henrique Schutel), que atuou como professor e residiu por vários anos no Rio Grande, tendo escrito *A Província do Rio Grande do Sul: descrição e viagens*²³. Afirmava que a costa gaúcha era baixa, árida, monótona e triste, a qual o cauteloso navegante evitava se não se dirigisse ao único ponto acessível, uma vez que as correntezas, os ventos, os descuidos e as espertezas vinham dando a essa costa e ao seu porto uma reputação pouco lisonjeira, de modo que todas essas

²³ AMBAUER, Henrique Schutel. *A Província do Rio Grande do Sul: descrição e viagens. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*. Rio de Janeiro, t. 51, 2ª parte, 1888. p. 25-33. O italiano Enrico Ambauer (1840-1899) atuou como professor de música e residiu por vários anos no Rio Grande do Sul. Sua obra constituía uma exposição sumária, abrangendo quase tão somente a zona litorânea do Rio Grande do Sul, num quadro em que a parte sul dessa zona era conhecida do autor, que teve por longos anos uma casa de música na cidade do Rio Grande; no que tange à parte norte, valeu-se de escritos anteriores, dos quais inclusive transcreveu longos trechos. Quando de sua presença na cidade do Rio Grande, chegou a organizar um projeto de colonização do município, o qual foi publicado em 1883 (BARRETO, 1973, v. 1, p. 37-38).

circunstâncias vinham retardando o desenvolvimento da navegação de alto bordo para a província, impedindo assim que ela tomasse rapidamente o grau de adiantamento que poderia atingir. Explicava que dificultavam a entrada da barra dois bancos que lhe obstruíam a entrada, formando-se entre eles um canal mutável segundo a direção mais longa dos ventos e correntezas. Considerava que a massa das águas que escoava pela barra do Rio Grande seria mais que suficiente para haver um canal de franca navegação, se ela não tivesse perdido o declive nos dois lagos internos e na bacia que os recebe. Apontava também que o nivelamento, que formava esse espraiamento das águas fluviais, paralisava algum tanto o seu curso e apenas o escoamento com diminuta força permitia a conservação desse pequeno canal da barra.

Ambauer prognosticava que seria de se desejar que, para o futuro, se encontrasse meio de aumentar a profundidade do canal, de modo que a província do Rio Grande pudesse ter a afluência de uma navegação mais desenvolvida, enriquecendo-se na grande permuta internacional. O autor elogiava o serviço de praticagem da barra, descrevendo o equipamento que se encontrava à sua disposição. Destacava que o lado oposto da bacia era o ancoradouro dos navios que entravam ou saíam à barra sem que necessitassem esperar bom vento ou profundidade das águas, havendo ali um extenso trapiche que conduzia à terra, estando logo na entrada, à direita, a repartição marítima, em cuja frente estavam os mastros de sinais, convencionados com a Atalaia. Comentava que, comercialmente, a cidade do Rio Grande deveria ser considerada como o entreposto geral, sendo o ponto para o qual convergiam tanto o comércio exterior como o interior. Descrevia ainda que a parte mais importante da cidade era o seu litoral, em linha quase reta, de leste a oeste, onde apareciam duas linhas de embarcações que corriam na mesma direção, deixando entre si um canal de poucas braças de largura, por onde transitavam as embarcações que demandavam o ancoradouro. Informava ainda que possuía a cidade uma alfândega e um excelente cais para o serviço da mesma. E conjecturava que seria fora de dúvida que a cidade do Rio Grande viria a ser uma das mais importantes das do Sul da América, quando um caminho de ferro a ligasse com a fronteira da província.

Em época próxima, o Rio Grande seria descrito pelo naturalista norte-americano Herbert Smith²⁴, que dava uma visão panorâmica a

²⁴ SMITH, Herbert H. *Do Rio de Janeiro a Cuaibá*: notas de um naturalista. São Paulo:

respeito do litoral sul-rio-grandense, enfatizando o regime das águas, os ventos, as ondas, as correntes oceânicas, a ação das areias e os tipos de embarcação que poderiam frequentar a região. Segundo ele, o trabalho de melhorar a barra do Rio Grande limitava-se a dragagens e ao estreitamento artificial do canal, argumentando que lhe faltava competência para julgar do valor dessas obras e decidir se os obstáculos e inconvenientes eram ou não superáveis, uma vez que nem mesmo os mais distintos engenheiros estariam de acordo a esse respeito. Argumentava que não havia como duvidar que tal questão era muito séria para o comércio, pois de Santa Catarina quase até Montevideú a costa não possuía outro ponto que, mesmo por figura de retórica, se pudesse chamar porto, e os perigos da navegação eram bem visíveis nos numerosos destroços encontrados a cada canto, restos medonhos dos temidos *pampeiros* do sul e do ainda mais terrível *carpinteiro*, vento de leste, assim chamado porque juncava as areias de vigias e tábuas.

O estudioso estadunidense descrevia que, por trás das dunas, quase sem comunicação por terra, ficava uma das mais prósperas e progressistas províncias do Brasil, cujo comércio estava completamente à mercê desses trabalhadores irrequietos – os ventos e as ondas –, num quadro em que uma mudança temporária de correntes, um vento continuado, poderiam segregar o Rio Grande do comércio do mundo. Afirmava que, mesmo em circunstâncias normais, os meios de transporte andavam mutilados, já que grandes navios não podiam nunca passar a barra, e os que calavam mais de três metros eram muitas vezes expostos a demoras longas e vexatórias. Citava o exemplo de uma barca inglesa que estivera presa no Rio Grande quase um ano inteiro, de 1880 a 1881, pois durante longo tempo a barra lhe fora inabordável, até que um dia, enfim, houve água suficiente, levantando-se âncora a toda pressa, e a embarcação moveu-se, mas apenas chegou à barra, desceu a água e foi obrigada a voltar, tendo surgido o boato de que o capitão ficara doido em consequência da decepção.

Melhoramentos, 1922. p. 23-27. O norte-americano Herbert H. Smith (1851-1919) era naturalista e realizou expedições a várias regiões brasileiras nas décadas de setenta e oitenta do século XIX. De suas viagens resultaria a elaboração de vários *papers*, muitos deles editados na publicação *The American Naturalist*. Em alguns desses escritos, Smith fez registros sobre o Rio Grande do Sul, onde esteve em 1882 e 1883, desenvolvendo um critério mais jornalístico do que geográfico, ainda que abordasse diversos temas com enfoque “científico” para os padrões da época. Também em sua obra sobre a viagem do Rio de Janeiro ao Mato Grosso, houve um espaço destinado ao Rio Grande do Sul, mantendo seu estilo ameno e elucidativo (BARRETO, 1976, v. 2, p. 1287-1288.).

Referindo-se aos projetos já elaborados, Herbert Smith declarava que, além dos vários planos de melhoramentos da barra, haveria muitos outros para abrir a província, de diversas maneiras. Citava que um seria cavar um canal navegável através da península que separava a Lagoa dos Patos do oceano, plano cujo resultado definitivo seria talvez deslocar a questão da barra para a boca do canal. Destacava que outro era o de criar um porto artificial na costa e ligá-lo a Porto Alegre por meio de estrada de ferro. Relatava ainda que o mais geralmente apregoado, e provavelmente o melhor, era o de ligar Porto Alegre a Santa Catarina por meio de estrada de ferro, plano que considerava que acabaria por ser realizado mais cedo ou mais tarde. Para o naturalista, a conclusão mais certa era a de que qualquer sistema eficaz para levantar o comércio do Rio Grande do Sul haveria de envolver grande dispêndio de dinheiro, pois seria aquele um dos casos em que a economia acarretaria mais consideráveis despesas, simplesmente porque os sistemas econômicos não atingiam o fim almejado. De acordo com essa perspectiva, arrematava declarando que, se fosse possível dispor de todo o dinheiro que se vinha gastando até então para meios melhoramentos da barra, ter-se-ia recursos mais que suficientes para acabar inteiramente com os obstáculos, quer construindo uma estrada de ferro, quer abrindo um porto artificial.

Outro estudo técnico da lavra de um especialista estrangeiro foi empreendido pelo engenheiro holandês Pieter Caland que, contratado pelo Governo Imperial, em 1885, organizou relatório sobre a questão do acesso no litoral sul-rio-grandense²⁵. Ao introduzir o assunto em pauta, Caland destacava que para empreender sua análise fora necessário um conhecimento profundo das especificidades do local onde deveria ser empreendido o melhoramento, o que exigira observações continuadas durante um período mais ou menos longo e abrangendo uma grande série de pontos, havendo também a necessidade de um grande cabedal de

²⁵ O holandês Pieter Caland (1826-1902) tinha larga experiência em obras hidráulicas, sendo considerado um renomado especialista. Tendo aceito a incumbência, o Inspetor Chefe do *Waterstaat* da Holanda chegou a 15 de agosto ao Rio de Janeiro e em setembro do mesmo ano ao Rio Grande do Sul. Durante sua estada em terras sulinas, estudou o litoral rio-grandino, afirmando ter se servido de todos os meios que estavam à sua disposição, vindo a apresentar um relato de suas considerações, manifestando a esperança de que seu trabalho pudesse contribuir de algum modo para a solução da importante questão de que tratara e, conseqüentemente, para o bem-estar do país. CALAND, Pieter. *Amélioration de la Barre de Rio Grande do Sul – Brésil: rapport présenté au Gouvernement Brésilien*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886. p. 5-48; e BARRETO, 1973, v. 1, p. 252-253.

experiência e de muita prudência ao mesmo ponto, a fim de se deduzir desses estudos os resultados justos, sem se deixar desviar do caminho a seguir para atingir o fim desejado. Dessa maneira, de posse dos estudos até então entabulados e depois de um exame indispensável do local, viria a elaborar seu projeto. Diante da proposta de trabalho, o especialista passava a arrolar suas observações advindas do estudo da barra, envolvendo temas como a ação dos ventos e das correntes, as mudanças contínuas de posição, a constante agravação da situação e o caráter da barra naquele preciso momento, chegando a prever que o difícil estado de coisas, em vez de melhorar, tendia a agravar-se no futuro.

Estabelecidas as premissas iniciais, o engenheiro holandês passava a apontar os quesitos técnicos de suas conclusões. No que tange à questão da direção dos molhes, considerava que ela teria como consequência subtrair o novo canal à ação dos ventos reinantes, o que exerceria influência salutar sobre o livre exercício das correntes no canal e facilitaria a navegação, de modo que as obras de arte tendo por fim concentrar as correntes nessa direção teriam de ser dois molhes ligados à praia e avançando para o mar, por cima das cristas dos bancos, até uma certa profundidade fora da barra. Quanto à extensão dos molhes, de acordo com as profundidades do momento, deveriam ter por comprimento 4.960 metros para o de oeste e 3.350 metros o de leste. No que se refere à construção dos molhes, chamava atenção para o terreno formado por areia excessivamente fina, de modo que seria indispensável o emprego de materiais de peso considerável como blocos de pedra de maior ou menor dimensão, que também pudessem resistir ao embate das ondas. Para a fixação desses blocos, indicava a colocação de uma ou várias camadas de obras de faxina, além de estacadas. O perfil transversal dos molhes e a formação do novo canal também foram temas abordados no relatório do especialista.

Conclusivamente, o engenheiro Caland argumentava que os resultados a serem obtidos da execução das obras poderiam assegurar um futuro dos mais belos à província meridional do Império, de modo que o novo porto seria o centro comercial de uma vasta região que em seu clima benigno e em seu solo fértil continha os elementos necessários ao desenvolvimento de uma população numerosa e, ao mesmo tempo, lucrariam as forças da nação e a independência do Estado ficaria mais garantida, pela posse de um porto militar de primeira ordem, em seus extremos confins sulinos. Finalmente, no que tange ao tempo para a execução das obras, o especialista destacava quão difícil seria a sua execução, exigindo do

peçoal encarregado todos os cuidados, toda a perseverança e uma energia mais do que ordinária. Acreditava que os trabalhos começariam lentamente, mas que, com o passar do tempo, a experiência promoveria a otimização de prazos. Apesar dessa perspectiva otimista, acreditava que a conclusão das obras não se daria em período menor do que dez anos, apontando para a enorme dificuldade na fixação de limite cronológico nos trabalhos dessa natureza. Mais uma vez declarando uma expectativa positiva, o especialista arrematava seu relato declarando que se houvesse resistência às dificuldades e às contrariedades que haveriam de surgir durante a execução e se fosse sempre mantida a calma, a energia e as forças necessárias para fazer frente às contrariedades, o bom êxito não poderia ser duvidoso e, desse modo, seria erigido um monumento atestando o vigor com que a nação brasileira teria sabido desenvolver quando se tratava do progresso e da prosperidade do país.

Aproximavam-se os estertores do século XIX e parecia que, finalmente, achara-se a solução para resolver a “magna questão” do acesso marítimo, entretanto, apesar do projeto estar elaborado, a sua concretização só viria a dar-se na segunda década da centúria seguinte. Ao longo dos oitocentos foram muitos os relatos entabulados por cronistas estrangeiros que visitaram ou permaneceram no Rio Grande do Sul e tiveram um contato verdadeiramente epidérmico com a “barra diabólica”. Como porta de entrada da capitânia/província e depois estado, a cidade do Rio Grande era passagem praticamente inevitável para todos que adentravam às terras sulinas e, por conseguinte, tinham de enfrentar as provações da transposição daquela via de acesso. Ainda em suas embarcações, os viajantes pressentiam as dificuldades, chegando a qualificar a região como uma das mais perigosas do mundo em termos de navegação, mais do que justificando o apelido demoníaco que recebeu a barra.

As memórias emanadas dos escritos dos cronistas estrangeiros estabeleceram uma perspectiva significativamente diferenciada em relação à maioria das demais fontes, exatamente pela peculiaridade do testemunho pessoal e, normalmente, presencial que o escritor pode repassar às suas narrativas. Páginas aos milhares de textos e algumas imagens bem mais esparsas permitiram a reconstrução de uma sociedade, mormente a do século XIX, rica em detalhes normalmente ausentes em outros tipos de documentação. A vila/cidade do Rio Grande era um ponto de partida e chegada praticamente obrigatório aos visitantes das terras

meridionais do Brasil, de modo que as passagens sobre a localidade constituem uma considerável recorrência naquele tipo de trabalho. Entre as descrições acerca da urbe marítima, a barra e o porto constituíam atores presentes na maior parte dos cenários criados pelos cronistas, de modo que a luta do homem contra o meio, as reações que foram do receio ao pavor diante da barra, as causas das dificuldades de acesso e as sugestões de possíveis soluções e as potencialidades comerciais do porto rio-grandino foram apenas algumas das percepções mais comuns das narrativas de estrangeiros entabuladas acerca da terra e da gente rio-grandense²⁶.

Foram muitas as profissões, entre as quais naturalistas, comerciantes, militares, diplomatas, agenciadores, médicos, navegadores, escritores, engenheiros e professores, e tantas outras nacionalidades, como britânicos, franceses, alemães, suíços, belgas, austríacos, italianos, holandeses e norte-americanos, entre tantos outros, daqueles cronistas que se dedicaram a escrever sobre o Rio Grande do Sul e um de seus temas mais latentes, concernente ao acesso marítimo. Visões curiosas, pragmáticas e/ou analíticas; observações apressadas ou estudos científicos meticulosos; manifestações de ampla afinidade e simpatia ou de antipatia e repulsa; identidade e assimilação dos hábitos e costumes ou preconceito e apriorismo; as reações e percepções dos visitantes foram as mais variadas, mas no que tange à “barra diabólica”, havia praticamente uma unanimidade. Assim como as embarcações vagueavam para transpô-la, fosse na entrada ou na saída da comuna portuária, as sensações dos navegantes normalmente variavam entre o rápido sobressalto, passando pelo medo em seus vários matizes e chegando ao terror profundo. O olhar estrangeiro serviria também para apontar tais mazelas, contribuindo a seu modo com uma incessante e secular luta em busca da consolidação do porto do Rio Grande.

²⁶ ALVES, 2007, p. 53-54.

