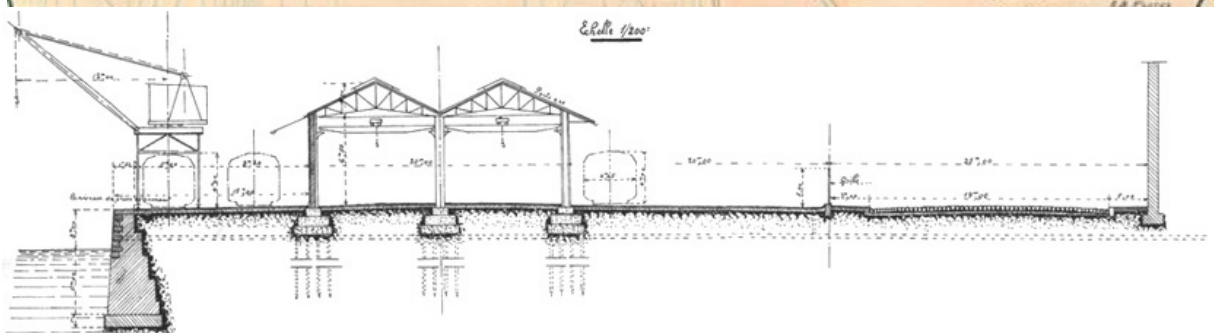


A CONSTRUÇÃO DO PORTO DE PORTO ALEGRE 1895-1930

modernidade urbanística como suporte de um projeto de estado



UNIVERSIDADE FEDERAL DO RIO GRANDE DO SUL
Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional
(PROPUR XX – 2003/1)

**A CONSTRUÇÃO DO PORTO DE PORTO ALEGRE 1895-1930
modernidade urbanística como suporte de um projeto de estado**

Augusto Alves

Orientadora:
Prof.^a Dr.^a Sandra Jatahy Pesavento

Dissertação apresentada ao Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional da UFRGS, como requisito parcial à obtenção do grau de mestre

área: Planejamento Urbano e Regional
sub-área: História, Cultura e Política da Cidade

Porto Alegre, 2005.

AGRADECIMENTOS

À professora Sandra Jatahy Pesavento, intelectual de vasta erudição e imensa capacidade teórica, que tão gentil e acolhedoramente me recebeu para a orientação. Sua generosa contribuição através de idéias, conceitos e sugestões, mas também pela cobrança de prazos e compreensão de dificuldades foi decisiva para que este projeto se tornasse realidade.

Aos professores da Faculdade de Arquitetura, Gilberto Flores Cabral, pela inspiração e importantes dicas no trabalho; João Rovati, pelo exemplo de professor; José Albano Volkmer, pelo idealismo, incentivos e projetos de extensão desenvolvidos em conjunto; Maria Soares de Almeida, pelos inúmeros momentos compartilhados ao longo desse tempo.

À professora Celia Ferraz de Souza, um agradecimento especial, por ter me iniciado na vida acadêmica, proporcionado o desenvolvimento de pesquisa, participação em inúmeros eventos, e um trabalho tão gratificante por todos esses anos no GEDURB. Além de sempre compartilhar seu conhecimento, suas idéias e seus projetos, ela foi por todo este tempo acima de tudo uma grande amiga.

Aos grandes amigos Fabiano Padão e Geraldo Costa, colegas do GEDURB, pelas alegrias, aflições e bons momentos vividos juntos. Igualmente a Carlos Renato, pela amizade e parceria nos projetos do NUC.

Aos amigos Leonel, Fábio, Rafael, Hélio, por todas as conversas, discussões, churrascos e bons momentos pelos quais passados.

Ao DEPRC por meio de sua bibliotecária, Maria da Graça Coimbra Pascoal e de seu funcionário, Jorge Gejuino Teles Fernandes, que tão atenciosamente me receberam e colaboraram no período da pesquisa dos relatórios. Sem a sua dedicada colaboração para o acesso a documentos de inestimável valor, a realização da pesquisa não teria sido possível.

À família pelo inesgotável suporte material e afetivo que sempre me deu. Ao pai, Romeu, que nunca mediu esforços para proporcionar o melhor estudo aos seus filhos, incentivando e apoiando todas as etapas de minha formação. À mãe Lorci, em memória, pelo amor incondicional, pelo afeto, educação, valores e princípios que trarei comigo pelo resto da vida. Aos irmãos Amadeu e Carlos, companheiros por todos estes anos, rindo, brigando, compartilhando as amizades e descobertas, permanecem sempre como referências fundamentais em minha trajetória.

E finalmente à Patrícia, grande amor de minha vida, exemplo de compreensão, companheirismo, dedicação e afeto em todos os momentos. Sua sinceridade, postura ética e idealismo inspiraram o caminho que agora trilhamos juntos, dividindo sonhos e projetos. Agradeço a Deus por te colocar na minha vida.

DEDICATÓRIA

À memória de minha mãe, Lorci Alves.

RESUMO

Este trabalho aborda o processo de construção do porto de Porto Alegre pelas administrações do PRR no Governo Estadual durante a primeira onda modernizadora na cidade no início do século XX. Nesse contexto, as ações da engenharia e do urbanismo na cidade são vistas enquanto manifestações específicas de um imaginário urbano mais amplo constituído ao longo da modernidade industrial, sendo o porto considerado como o elemento que sintetizou o imaginário de “modernização” e de “progresso” da cidade e do estado.

Seguimos a linha de pesquisa *Cidade, Cultura e Política*, utilizando os conceitos de imaginário social e imaginação. Junto da análise dos objetos técnicos propriamente ditos, como planos, projetos e obras, buscamos seus significados profundos e conteúdos não explicitados.

A investigação foi feita sobre os relatórios da Diretoria de Viação Fluvial da Secretaria de Obras Públicas do Estado entre os anos de 1895 e 1930, quando foram abertos os canais de navegação até Rio Grande e construído o cais Mauá, com a ampliação e reformulação das áreas adjacentes no centro histórico da cidade.

Também foi levada em conta a dimensão econômica do porto de Porto Alegre como parte de um amplo sistema de transportes que o Governo Estadual implantou no Rio Grande do Sul dentro da “*Política de Desenvolvimento Global*”, que visava dinamizar a economia e promover o desenvolvimento equilibrado do estado.

São analisadas as transferências de modelos urbanos e tecnológicos dos grandes centros europeus para o contexto local por meio de projetos e idéias que influenciaram o pensamento e as ações dos profissionais locais. Da mesma forma é abordada a política federal para a modernização dos portos pelo “*Plano de melhoramento dos portos da República*”, de 1907. Enfocamos as motivações que levaram à construção do porto, as discussões a seu respeito, os projetos elaborados, inclusive os não executados, e por fim as obras realizadas. O urbanismo e a técnica são entendidos como expressões culturais e produção imaginária, abarcando conteúdos mais amplos da cosmovisão dos agentes envolvidos, de acordo com a metodologia da História Cultural aqui adotada.

palavras-chave: imaginário urbano, porto de Porto Alegre, desenvolvimento regional.

ABSTRACT

This work approaches the building process of the port of Porto Alegre, carried out by the PRR State government during the first modernization wave in the city, in the early twentieth century. Within this context, engineering and urbanism actions are seen as specific manifestations of a broader urban imaginary that constitutes itself throughout the industrial modernity. The harbor is, therefore, the element that synthesizes “modernization” and “progress” in the city and in the state.

The work follows the research line *City, Culture and Politic*, employing the concepts of social imaginary and imagination. The analysis of the technical objects, such as plans, projects and works, involved an attempt to reach a deeper understanding of these objects as well as their non-explicit contents.

The investigation was based on reports of the *Diretoria de Viação Fluvial*, a body belonging to the State Secretariat of Public Works. The reports date back to 1895-1930 when the navigation channels were opened, reaching the city of Rio Grande. During this period, the docks of Maua were built and a process of reformulation and enlargement of the adjacent areas in the historical city center of the city began to take place.

The economic dimension of Porto Alegre was also taken into account as part of a wide transportation system, which the State government implemented in Rio Grande do Sul, following the “*Global Development Policy*”. This policy aimed at bringing some dynamism to the economy and promoting a balanced development in the State.

This work also analysis the urban and technologic models from large European cities that were transferred and adapted to the local context through projects and ideas that influenced the actions and the views of local professionals. It also approaches the federal policy for modernization of ports which followed the “*Plano de melhoramento dos portos da República*” (Improvement Plan for the Ports of the Republic), of 1907. The motivations that led to the building of the port are also discussed, as well as the debates, projects - even those that were not put forward – and the construction works. Urbanism and technique are assumed as cultural expressions and imaginary production. These concepts involve broader assumptions of the cosmovision of the involved agents, according to the methodology of the Cultural History adopted herein.

Key words: urban imaginary, port of Porto Alegre, regional development

SUMÁRIO

Resumo.....	4
Prefácio.....	8
Metodologia.....	12
O Imaginário Urbano.....	15
Alguns conceitos: Imaginação e Imaginário Social.....	18
1. O contexto político: o estado positivista na República Velha Gaúcha.....	23
1.1 A instauração da República no Rio Grande do Sul e o Governo do PRR.....	24
1.2 O positivismo como embasamento filosófico do Governo Estadual.....	27
1.3 A influência dos ideais sansimonistas e positivistas no Estado: a escola de Engenharia e a Secretaria de Obras.....	31
1.3.1 O sansimonismo na origem da engenharia e do urbanismo moderno.....	33
1.3.2 Os ideais sansimonistas e positivistas na escola de engenharia.....	36
1.3.3 Engenheiros positivistas na Secretaria de Obras Públicas do Estado.....	39
1.3.3.1 Carlos Torres Gonçalves.....	41
1.3.3.2 João Luiz de Faria Santos.....	43
2. A questão econômica - circular: a economia gaúcha, a política de desenvolvimento global e os transportes.....	46
2.1 A questão dos transportes: a abertura da barra e a construção do porto de Rio Grande.....	48
2.2 A política de socialização dos serviços públicos.....	54
2.2.1 Obstáculos ao desenvolvimento da navegação: o “ <i>industrialismo</i> ” e a concorrência com a viação férrea	55
2.2.2 A viação no desenvolvimento industrial do estado.....	60

3. A questão urbana pragmática e simbólica - sanear e embelezar: a construção do porto e as reformas da cidade.....	69
3.1 Origens do urbanismo moderno.....	71
3.2 Os planos urbanos e modernização das cidades brasileiras.....	73
3.2.1 As reformas do Rio de Janeiro.....	73
3.2.2 O Plano de Melhoramentos e as reformas urbanas em Porto Alegre.....	75
3.3 O desenvolvimento da zona portuária da cidade.....	79
3.4 Reformando a “sala de visitas do estado”: projeto de ligação da Praça da Matriz com o Porto.....	83
4. A construção do porto.....	95
4.1 Planos e referências.....	95
4.1.1 Projeto “ <i>Porto Alegre porto de mar</i> ”	96
4.1.1.1 Os modelos estrangeiros de “ <i>Porto Alegre porto de mar</i> ”	98
4.1.2 “ <i>Plano de melhoramento dos portos da república</i> ”	105
4.1.3 Portos do Rio de Janeiro e Rio da Prata.....	115
4.2 Projetos e realizações.....	120
4.2.1 Princípios e diretrizes: a modernização dos transportes e o <i>progresso</i> da capital.....	122
4.2.2 As obras: histórico da construção do porto.....	128
Considerações Finais.....	167
Referências Bibliográficas.....	174
Fontes de Pesquisa.....	176

PREFÁCIO

Esta pesquisa tem por objetivo compreender o processo de construção do porto de Porto Alegre no início do século XX, enquanto elemento que sintetizou o imaginário de “modernização” e de “progresso” da cidade e do estado. Enfocaremos aqui as ações da engenharia e do urbanismo na cidade enquanto manifestações específicas de um imaginário urbano mais amplo que se constituiu durante a modernidade.

Através dos relatórios da Secretaria de Obras Públicas do Estado, o estudo em questão acompanha todo o processo que levou à construção do moderno cais do porto na capital, no período compreendido entre os anos de 1895, quando surgem os primeiros relatórios sobre seus projetos, até 1930, quando as obras na área central são concluídas. Neste período foi projetado e construído o cais Mauá, incluindo os aterros que reformularam completamente a margem norte e adjacências do centro histórico da cidade.

Desde seu início a cidade esteve muito ligada ao porto, do qual dependia quase todo seu comércio e transporte de longa distância. Apesar de sua grande importância, até o início do século XX ele ainda era explorado em estado quase natural, desprovido de maiores infraestruturas, dotado apenas de simples trapiches de madeira e alguns aterramentos isolados onde eram construídos os novos prédios relacionados à função portuária, como o mercado e a alfândega, além dos aterros particulares.

Mas neste período o governo estadual realizou uma das maiores obras de infraestrutura da cidade, construindo o cais do porto. As obras foram iniciadas junto à Praça da Alfândega em 1911, sendo que dois anos mais seria entregue o primeiro trecho de cais. Em 1º de agosto de 1921 aconteceria o ato oficial de inauguração do porto, que então se estendia desta praça até o Mercado Público. No início da década de 1930, o cais já chegava até a altura da Praça Rui Barbosa com a construção das docas. Paralelamente às obras do cais propriamente dito, foram feitos outros projetos para as áreas conquistadas ao rio, reformulando completamente a margem norte da península. O governo do Estado projeta uma avenida que ligando o Palácio Piratini, em construção à época e a Praça da Matriz, até Praça da Alfândega, onde ele ergueria importantes prédios públicos e onde seria estabelecida a entrada da cidade. Estas duas praças passariam por uma completa reformulação urbanística, juntamente com as ruas do entorno abertas ou estendidas sobre os aterros feitos pelo Estado.

Estes trabalhos foram realizados em parceria com a administração municipal, também governada pelo PRR, que construiu as avenidas do Porto (Mauá) e Júlio de Castilhos, sendo incorporadas ao primeiro plano urbano da cidade, o Plano de Melhoramentos de 1914.

Desta forma, o porto de Porto Alegre é um objeto de estudo importantíssimo para a compreensão do período inicial das reformas que remodelaram a cidade. A construção desse equipamento, verdadeira interface da cidade com o Guaíba, provocou muitas discussões, gerou diversos projetos e planos que resultaram numa proposição concreta que modificou completamente a histórica relação da cidade com rio. Mas estas obras não transformando somente a materialidade física do espaço, elas também modificaram as práticas sociais e a própria forma de sentir e pensar a cidade.

Enquanto projeto e intervenção urbanística, ele constitui uma das modalidades do imaginário moderno, carregando em suas imagens e idéias, significados muito além dos específicos e pragmáticos que os justificam. O seu projeto e construção podem ser tomados como “*verdadeiras elaborações de sonhos, desejos de progresso e coesão social, voltados a induzir e representar um futuro imaginário coletivo*”¹, demonstrando uma utopia que traça no espaço alternativas de um futuro social.

A chave para a elucidação destas questões está nos textos deixados pelos engenheiros e administradores públicos, que trazem suas motivações e justificativas e a própria lógica dos projetos, permitindo esboçar um quadro geral, mas nunca definitivo, da visão que os profissionais daquela época tinham sobre os problemas urbanos. Com isto, podemos levantar a natureza muitas vezes velada de suas intervenções e os sentidos não explicitados que os motivaram, descortinando novas perspectivas e dando um outro entendimento para estas questões. Através dos relatórios da Secretaria da Secretaria de Obras, foi possível ter acesso às idéias, concepções e ao pensamento urbanístico de engenheiros, técnicos e administradores públicos, o que permitiu analisar as influências vindas do centro do país, assim como as principais contribuições técnicas e urbanísticas recebidas do exterior.

Partimos da hipótese de que o porto foi um elemento estratégico da política de obras do governo republicano, representando um marco dentro do primeiro período de grandes reformas urbanas em Porto Alegre. Ele atuou como elemento modernizador da cidade ao reunir e sintetizar os três pilares do urbanismo higienista da época: circular, sanear e

¹ CABRAL, Gilberto Flores. *Paradoxos de uma Modernidade Longínqua, Le Corbusier e o imaginário corbusiano, uma análise de suas interações com o Brasil*. Tese de Doutorado em História, PPG-História/UFRGS, Porto Alegre, 2002. 509 p. : il., fot. p. 7

embeleazar. Estes três princípios encontravam correspondência no programa elaborado pelo Governo Estadual para responder aos principais problemas enfrentados pela capital do Rio Grande do Sul naquele período. Eles podem ser traduzidos em três questões básicas que motivaram e justificaram a modernização do porto:

Circular, a questão econômica: O porto se inseria no projeto de desenvolvimento global elaborado pelo PRR para o Rio Grande do Sul, através da “Política dos Transportes” do governo Borges de Medeiros. Esta política visava a melhoria das infra-estruturas e a modernização dos meios de comunicação no estado, criando um sistema viário completo com estradas de rodagem, de ferro, canalização de rios e construção de portos, etc. O porto de Porto Alegre se insere neste plano para viabilizar o sistema de transportes da região norte do estado, estabelecendo na capital o entreposto comercial entre a região colonial e o resto do país e exterior. Ele concentrou todas as atividades da navegação transoceânica e de cabotagem deste pólo, impulsionando o conjunto do comércio e da economia do estado. O investimento na industrialização e nas infra-estruturas necessárias para a dinamização dos fluxos de capital, constituíram tarefas primordiais para um Estado que desejava promover progresso e alcançar o nível de desenvolvimento das “nações mais evoluídas”. Mas longe de consistir um caso isolado, a construção do cais em Porto Alegre ocorreu num período em que diversas outras cidades brasileiras empreenderam tarefas semelhantes de reformulação e modernização de seus portos. Ela seguiu os padrões e diretrizes nacionais do “*Plano de Melhoramento dos Portos da República*”, lançado em 1907 pelo governo federal, objetivando a melhoria das estruturas portuárias para o desenvolvimento e integração do comércio nacional.

Sanear, a questão da higiene na cidade: A construção de um cais na área central da cidade visava sanear um problema crônico de insalubridade, promiscuidade de atividades e falta de ordenação espacial. A margem norte concentrava a maior parte das atividades comerciais, de transporte e de serviços da cidade, apresentando também grande parte dos problemas urbanos, o que a transformou em objeto das ações do poder público. De acordo com o primeiro projeto, elaborado ainda em fins do século XIX pela municipalidade, o cais teria como função principal o saneamento das margens do Guaíba. O imaginário técnico do período colocava o foco dos problemas urbanos na velha questão da insalubridade do litoral, que eles queriam ver resolvida de uma vez por todas. Isso também acarretava o estabelecimento de uma regulamentação das funções e dos usos naquela zona, eliminando hábitos considerados atrasados e incompatíveis com a nova forma de vida urbana que o imaginário moderno pregava.

Embelezar, a questão da estética urbana: Enquanto equipamento público urbano, o porto tinha um papel simbólico de estabelecer uma porta de entrada para a cidade, digna da condição de capital do Rio Grande do Sul, para receber seus ilustres visitantes. No cais de passageiros foi colocada uma bela estrutura de ferro e vidro para estabelecer a entrada “oficial” da cidade, onde se daria o ponto de contato direto entre o rio e a cidade e sua população. O conjunto das obras que reformulou a Praça da Alfândega formaria o “*hall*” da cidade, bem a propósito chamada pelo governo de “*sala de visitas do estado*”. O governo se preocupava dar uma dimensão solene ao espaço urbano que expressasse a nova ordem republicana da qual ele era o condutor. A construção do novo porto representou a materialização no espaço urbano da nova ordem burguesa instaurada pela República. Devemos lembrar que o termo “embelezamento”, utilizado para denominar os planos de intervenção urbana até a década de 1930, revela a elaboração estética que estes almejavam e assumiam. O “belo” era um elemento simbólico fundamental que visava mostrar as características positivas do ambiente, sendo uma dimensão fundamental no estudo do urbanismo dos técnicos. Para ele “*essas transformações tinham um claro sentido de expressão de um imaginário de progresso e prestígio para os estados-nação em franco processo de afirmação, demandantes de uma projeção de sua potência perante o mundo.*”² A nova ordem republicana ergueu seus símbolos no núcleo histórico da cidade como forma de se apropriar de seus espaços de grande significado no imaginário urbano. O porto deu nome à cidade e esteve ligado a ela desde sua origem, mantendo-se como área de intenso uso pela população. Transformar as áreas aterradas com imponentes prédios ecléticos, praças ajardinadas, monumentos e grandes avenidas retilíneas foi a maneira que o Estado encontrou para, com o auxílio de técnicos e profissionais qualificados, deixar sua marca no espaço e introduzir nele novos hábitos sociais.

De uma maneira mais ampla, este trabalho visa contribuir para a ampliação do conhecimento histórico do fenômeno urbano, assim como para a melhor compreensão da realidade local, da história do pensamento urbanístico, dos projetos e intervenções nas cidades brasileiras. Esse tema se mostra importante a partir da constatação da necessidade de uma análise mais profunda das transposições de modelos, da assimilação e reinterpretação dos paradigmas do mundo europeu para o contexto local de características muito diferentes. Procuramos então avançar em questões que consideramos de fundamental relevância, como os intercâmbios do conhecimento técnico, as nuances e particularidades das intervenções

² Ibid., p. 15

locais, a autoria dos projetos e obras, sua finalidade, objetivos declarados e motivações subjetivas.

A história da construção do porto com seus aterros em Porto Alegre é um exemplo que se enquadra nesta problemática, seja pela importância que ele teve no passado, seja pela importância que ainda tem como espaço privilegiado no coração do centro urbano. Até os dias de hoje ele é o maior equipamento urbano de Porto Alegre, permanecendo todos estes anos no centro de importantes debates e discussões a respeito de seu destino e da relação da cidade com o Guaíba.

METODOLOGIA

Para entender o processo de construção do porto, este trabalho foi dividido em três partes: Primeiro, a análise do contexto político-filosófico que originou a discussão sobre a questão portuária e que deliberou pela sua execução; segundo, as motivações que levaram à construção do porto; e terceiro, o processo de planejamento e construção do porto.

Na primeira parte, correspondente ao capítulo 1, foi analisado o contexto político e filosófico que promoveu as discussões em torno da questão portuária e que depois veio a originar os primeiros projetos e obras do porto. Neste contexto traçamos um breve panorama do quadro político da República Velha Gaúcha, com destaque para a análise da orientação positivista dentro do governo. Isto inclui a observação de um importante órgão a serviço do Estado, a Secretaria de Obras Públicas, fortemente dominada pela doutrina do PRR. Outra instituição que sofria esta influência era a Escola de Engenharia, que formava os técnicos e engenheiros que atuavam na Secretaria e que teve um papel decisivo na qualificação de seu quadro de funcionários.

Na segunda parte deste trabalho foram levantadas as motivações que levaram o Governo a construir o porto. Elas estão divididas em dois blocos: primeiro, no capítulo 2, a questão econômica, que dizia respeito ao plano viário do estado para solucionar o problema dos transportes, à *circulação*. Segundo, no capítulo 3, as questões pragmáticas e simbólicas da intervenção urbana feita com a construção do cais junto ao centro histórico, possibilitando o saneamento e o embelezamento da capital.

Por fim, na terceira parte, capítulo 4, trataremos propriamente do processo de planejamento e construção do porto em si. Este capítulo é subdividido em planos e referências que serviram de modelo para o porto de Porto Alegre e finalmente os projetos e as obras que foram realizadas, incluindo um memorial com a descrição cronológica dos principais passos do planejamento e construção do cais.

Este trabalho foi realizado sobre documentos pesquisados na Secretaria de Obras do Estado, como planos, projetos e sobretudo relatórios que constituem fontes primárias de grande importância. Eles contêm a descrição das obras do porto bem como as manifestações políticas e filosóficas dos técnicos e administradores públicos, o que permitiu a abordagem do imaginário deste grupo. O período pesquisado se estende por mais de 30 anos do Governo do Estado na República Velha, entre 1895 e 1930. Este recorte temporal foi escolhido por abranger o primeiro período de obras do porto, durante o qual foi construído o cais Mauá, na zona central da cidade, estendendo-se da volta do Gasômetro até a Rede Ferroviária Federal.

Os Relatórios da Diretoria de Viação Fluvial e de outras repartições relativas à construção do porto de Porto Alegre citadas neste trabalho foram extraídos dos relatórios anuais da Secretário de Obras Públicas apresentadas ao Presidente do Estado. Eles foram pesquisados na biblioteca do Departamento Estadual de Portos Rios e Canais, (DEPRC) no ano de 1998, quando foram feitas cópias xerográficas de todos os textos e relatórios citados, disponíveis no acervo do Gabinete de Estudos e Documentação em Urbanismo (GEDURB) da Faculdade de Arquitetura da UFRGS.

O porto foi construído durante a primeira grande onda modernizadora na cidade, sob a bandeira do urbanismo higienista. No plano político, este período coincide com as sucessivas administrações do PRR no comando do estado e do município, quando todas as atividades, projetos e obras realizadas pela Secretaria foram detalhadamente documentados em relatórios anuais, subdivididos em diversas repartições e diretorias. Dentre elas, as que mais importantes contribuições trouxe para este trabalho foi a Diretoria de Viação Fluvial, que era responsável pela obras do cais, bem como pelas obras anexas como a abertura dos canais de navegação e os aterros das novas áreas criadas.

Na análise deste material, procuramos extrair os eventos que levaram à construção do porto, com as discussões a seu respeito, os projetos elaborados, construídos ou não e as realizações que foram feitas. Junto disso, procuramos observar o urbanismo e a técnica enquanto enquanto expressões culturais, especialmente como produção imaginária, o que

acarretou lançar um olhar diferenciado das análises mais frequentes da historiografia urbana. Para tanto utilizamos o conceito de imaginário como uma forma de estudar o urbanismo e a técnica sob um viés cultural, que abarca os conteúdos mais amplos da visão de mundo e do futuro social dos agentes envolvidos.

Por imaginário, entendemos aqui um conjunto de idéias e imagens com uma dimensão simbólica, formada por significantes e significados que são dados socialmente, mediante os quais as coletividades se expressam, formulam sua identidade e suas formas de ordenar a compreensão do mundo. Segundo Castoriadis³, a importância da categoria de imaginário está na no fato do mundo social ser constituído e articulado a cada momento em função de um sistema de significações, manifestando-se indissociavelmente no fazer histórico e na constituição de um universo simbólico muito antes do que através de qualquer racionalidade explícita.

Desta forma, as análises de textos e de discursos dos técnicos constituem uma documentação histórica que permite o acesso às suas idéias e conceitos e, num plano mais amplo, às próprias estruturas culturais da época. Sua análise, junto com as imagens de planos e projetos que as acompanham, possibilitam estudá-las como objetos envolvidos em processos de produção, comunicação e assimilação, de acordo com a metodologia da História Cultural aqui adotada.

Dentro desta linha de abordagem, buscamos compreender o passado através da reconstrução das representações mentais dos produtores da cidade. O estudo do imaginário urbano, técnico e político da virada do século XIX em Porto Alegre permitiu a reconstrução do contexto em que foram elaborados os planos e projetos que transformaram a margem norte da cidade, elucidando suas causas mais profundas e revelando os elementos imaginários e utópicos neles escondidos.

O marco teórico deste trabalho segue o enfoque da História Cultural, que analisa o imaginário urbano através dos projetos urbanísticos e de engenharia, vistos enquanto modalidades específicas do imaginário moderno. Estes projetos (realizados ou não), portam em suas imagens e idéias, significados que ultrapassam as simples justificativas declaradas por seus autores. Isso lhes confere um grande valor documental que permite lhes considerar como fontes históricas. O estudo do imaginário urbano, técnico e político da época foi feito através do cruzamento dos campos da engenharia, do urbanismo e da política com o campo da

³ CASTORIADIS, Cornelius. *A instituição imaginária da sociedade*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982, p. 153.

história. Isso permitiu reconstruir o contexto em que foram feitos os planos que transformaram a cidade, bem como elucidar os motivos e as causas mais profundas que os motivaram.

Dentro desta perspectiva, podemos afirmar como premissa deste estudo que o *locus* de pesquisa em questão - a margem norte do rio - através do projeto do porto e da reestruturação desta zona, foi a porta de entrada da modernização urbana em Porto Alegre no início do século XX. A modernidade urbana ingressou real e metaforicamente pelo porto.

Este trabalho se insere na linha de pesquisa *Cidade, Cultura e Política* e segue a perspectiva teórica da História Cultural, utilizado uma visão abrangente dos conceitos de imaginário social e imaginação. O imaginário é concebido como origem da produção sócio-histórica, potência criadora das estruturas culturais que está presente nas imagens, nas idéias, nos mitos, nas práticas sociais, etc. Nesse sentido, este trabalho também considera as imagens icônicas representadas nos projetos e planos urbanísticos como elementos fundamentais para o desvendamento do imaginário social. Este enfoque implica em levar em conta a dimensão da sensibilidade que a cidade comporta, os atributos e valores que conferimos ao que chamamos de urbano. A cidade, que de uma maneira imediata pode ser pensada simplesmente através da concretude construída pelo homem em sua ação sobre a natureza, também apresenta inúmeros conteúdos simbólicos. Junto da análise dos objetos técnicos propriamente ditos, como a elaboração dos projetos, a execução das obras, foram buscados estes conteúdos velados que lhe são inerentes.

O IMAGINÁRIO URBANO

O estudo das *cidades* se constitui num novo campo temático de pesquisa aberto pela História Cultural. Havia por um lado a perspectiva descritiva, caracterizada pela abordagem quantitativa e evolutiva da cidade, sem um maior comprometimento com um embasamento teórico ou uma explicação do processo de urbanização e por outro lado a perspectiva marxista, que via a cidade como o *locus* da acumulação capitalista e centro das transformações do mundo.

Na perspectiva colocada pela História Cultural a cidade passa a ser enfocada sob diversos prismas de análise numa abordagem interdisciplinar. Temos então a história contando com a contribuição de campos como a geografia, a sociologia, a economia a arquitetura, e o urbanismo, a antropologia, entre outros. A cidade deixa de ser analisada como mero local da produção ou da ação social e passa a ser encarada como o próprio problema e objeto de reflexão. Passa-se então do estudo dos processos econômico-sociais para o estudo das representações construídas sobre o social. Segundo Pesavento, “(...) a *História Cultural* passa a trabalhar com o imaginário urbano, o que implica resgatar discursos e imagens de representação da cidade que incidem sobre espaços, atores e práticas sociais.”⁴ Assim o imaginário urbano se reporta às formas como a cidade e as relações entre os diferentes grupos são percebidos, identificados e dotados de sentido pelos atores sociais. Podemos então enquadrar na História Cultural Urbana estudos sobre a percepção e representação da cidade ao longo do tempo.

No que se refere às representações da cidade, a modernidade urbana se configura numa problemática à parte, colocando em pauta questões bem específicas de análise. Segundo Pesavento, ela constitui a tradução sensível da renovação capitalista do mundo, uma experiência histórica ao mesmo tempo individual e coletiva que transforma a cidade de simples *locus* para personagem da trama. O surgimento da cidade moderna colocou em cena toda uma série de novas representações. É o caso da Paris das reformas haussmannianas, verdadeiro mito do progresso ocidental, que se transformou em paradigma da metrópole novecentista exportada para o resto do mundo.⁵

Ao longo de toda a modernidade e em especial durante a revolução industrial constitui-se dentro do campo da engenharia e do urbanismo um discurso totalizante de apelo à ciência e à técnica que visava legitimar as intervenções na cidade. Este discurso técnico-científico que impregna os projetos contém um imaginário de fundo que é típico do racionalismo e do cientificismo da modernidade, o qual povoará a mente de diversas gerações de urbanistas até os tempos recentes.⁶ Por esse motivo a análise dos discursos dos técnicos e engenheiros constitui uma documentação muito importante para o acesso às estruturas imaginárias daquele período.

⁴ PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História & História Cultural*. Belo Horizonte: Autêntica, 2ª ed., 2004, p. 78.

⁵ *Ibid.*, p. 79.

⁶ CABRAL, op. cit., p. 61.

Devido à força da imagem e a real possibilidade de realização de suas proposições, o projeto adquiriu um grande poder de sedução que serviu como ferramenta de manobra política e imposição autoritária de novas formas universais de ordenação espacial e disciplinamento social. Dessa forma o projeto passou a ser um importante trunfo para impor formas de organização espacial a serviço do poder e da autoridade, segregando, controlando.

Enquanto parte de um fenômeno cultural mais amplo, a engenharia e a técnica modernas seguiram o processo de expansão da modernidade industrial, sendo propagadas pelo mundo a partir do centro europeu hegemônico, que estabelecia as inovações e os padrões culturais dominantes nos mais diversos campos. Assim os conhecimentos técnicos passaram a ser difundidos desde os grandes centros industriais para o resto do mundo através de modelos e paradigmas. Eles eram considerados como soluções universais para os problemas práticos e simbólicos do país, correspondendo às suas expectativas de desenvolvimento e inserção no circuito capitalista internacional.

Neste estudo, além da abordagem dos processos de difusão e assimilação da técnica, trabalharemos as áreas da engenharia e do urbanismo sob um enfoque que difere das tradicionais análises feitas no campo da história urbana, considerando-as como expressões culturais de um determinado tipo de imaginário. Além da análise dos aspectos específicos das obras e suas questões técnicas e funcionais, procuramos abarcar seus conteúdos culturais mais amplos, como as visões de mundo e as expectativas de devir social que elas implicavam. Trabalharemos então com o conceito de imaginário já formulado e utilizado por diversos autores, que possibilita estudar a técnica como uma forma cultural inserida num contexto mais amplo e como um fenômeno de natureza simbólica socialmente instituído.

Como qualquer manifestação cultural, a engenharia, a arquitetura e o urbanismo contém importantes significados simbólicos, representações sociais profundas que transcendem seu programa técnico-funcional ou suas finalidades socio-econômicas explícitas. O urbanismo moderno constitui um campo específico de representações sociais sobre a cidade, imaginando o futuro coletivo, os sonhos e os projetos de uma sociedade.

Muitas vezes o imaginário que engenheiros, urbanistas e administradores urbanos produziram e veicularam sobre a cidade não foram assumidos ou completamente conscientizados por eles, o que aumenta ainda mais o interesse nestas intervenções como objeto de nossa análise.

“Como campo de produção de imagens e idéias em uma articulação de discursos evocando conteúdos técnico-científicos filosófico-ideológicos e representações sobre a construção de uma estrutura tão significativa em termos concretos e imaginários como a cidade da urbanização acelerada, o urbanismo projetual constitui-se em fonte fertilíssima de acesso a um imaginário social moderno.”⁷

ALGUNS CONCEITOS: IMAGINAÇÃO E IMAGINÁRIO SOCIAL

Para o referencial teórico temos de estabelecer algumas noções gerais de imaginário social, representações coletivas e de imaginação simbólica. Estes termos são portadores de muitos sentidos diferentes e por esse motivo sua definição se torna tão difícil. O imaginário e a imaginação constituem um mecanismo essencial do próprio funcionamento da mente humana, pois se relacionam a fenômenos processados no interior do pensamento e da comunicação, o que explica em parte o porquê do mistério e da dificuldade em explicá-los. Ao longo da história do pensamento ocidental esses conceitos foram caracterizados pela ambigüidade e fluidez e abrangência em suas definições.⁸

De acordo com Castoriadis⁹, a história é inconcebível fora da *imaginação*, ela não poderia existir sem o *imaginário* que se manifesta indissociavelmente no fazer histórico e num universo de significações muito antes do que através de qualquer racionalidade explícita. Só assim podemos entender o universo simbólico que cada sociedade em particular constrói. Mas a produção simbólica é limitada pelo real e pelo racional, pois ela se encontra inserida num contexto sócio-histórico, sendo co-determinada pelo que a precedeu e trabalhando sempre com um simbolismo já existente e que não pode ser livremente manipulado.

Apesar de estar presente em todos os âmbitos, inclusive na esfera científica, não é correto enquadrar o imaginário dentro dos paradigmas racionalistas dominantes, pois isto distorceria a compreensão de sua natureza. Se nos valeremos do paradigma da ordem hegemônica até pouco tempo atrás, com sua estrutura conceitual racionalista, objetivista e linear-mecânica, não conseguiremos abarcar a fluidez e complexidade dos fenômenos imaginários presentes desde o pensamento individual até as manifestações sociais mais

⁷ Ibid., p. 30.

⁸ Ibid., p. 34.

⁹ CASTORIADIS, op. cit., p. 153.

amplas. Dessa forma, a oposição entre razão e imaginação com a desvalorização desta, acaba por se revelar uma concepção ideológica, uma antinomia que caracterizou a formação cultural do ocidente e que se colocou como universal, conceito hegemônico que nega sua própria origem imaginária.¹⁰

O mundo moderno impeliu a racionalização ao seu extremo, desprezando como estranhas ou curiosas as representações imaginárias de sociedades passadas. Mas apesar dessa “racionalização” extremada, ou justamente por causa dela, o mundo moderno depende tanto do imaginário quanto qualquer outra sociedade do passado. Na verdade a racionalidade da sociedade moderna se dá apenas na forma, nas conexões exteriores. *“A pseudo-racionalidade moderna é uma das formas históricas do imaginário; ela é arbitrária em seus fins últimos na medida em que estes não dependem de nenhuma razão, e é arbitrária quando se coloca como fim, visando somente uma ‘racionalização’ formal e vazia”*¹¹

É importante tomar consciência destas constatações para seguir uma outra abordagem que analise o urbanismo e a engenharia enquanto uma manifestação cultural do imaginário, não se restringindo mais apenas à dimensão real-concreta ou à interpretação “objetivista” que absolutiza seu caráter técnico-científico. Também não seguimos uma análise restrita ao discurso, categoria que se atém à história das idéias. A investigação aqui pretendida visa os conteúdos velados e profundos do sistema que produz um imaginário moderno sobre o urbano e a cidade. Neste sentido, o urbanismo passa a ser visto como um conjunto de discursos e imagens que ocultam na sua aparente objetividade as visões do futuro social sonhado.

Walter Benjamin também analisou os mitos modernos e a antinomia que se estabeleceu entre o real-concreto e o imaginário no mundo tecnificado. Para entender a sua época, Benjamin empreendeu um retorno ao fim do século XIX, que ele via como fortemente marcado pela metaforização do social, buscando resgatar as representações sociais e mentais do seu próprio tempo. Ele recompôs o imaginário de uma época através do resgate de suas alegorias, procurando reconstruir o universo cultural da sociedade burguesa para entender suas “idéias-imagens” através da ambigüidade que elas expressavam. Pesavento¹² cita o exemplo analisado pelo teórico alemão das exposições universais do século XIX, que

¹⁰ CABRAL, op. cit., p. 38.

¹¹ CASTORIADIS, op. cit., p. 188.

¹² PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O desfazer da ordem Fetichizada: Walter Benjamin e o imaginário social*. in Relatório de pesquisa – Imaginário social: representações urbanas do “fin de siècle” à “belle époque” Porto Alegre, RS, 1882-1915. Paris, 1992/93, p. 34.

representavam o verdadeiro microcosmos de uma sociedade que se orientava pelos valores do capital.

O problema da compreensão do mundo social está no fato de que o imaginário nunca pode ser lido diretamente. Ele nunca é informação, dado, fato ou concretude, mas sempre representação, subjetividade, valor relativo a um sistema determinado. Baczko afirma que a potência unificadora dos imaginários sociais é assegurada pela fusão entre verdade e normatividade, entre informação e valores, que opera através do simbolismo. Como bem coloca o autor, o imaginário social informa sobre a realidade e constitui simultaneamente um apelo à ação.

“Esquema de interpretação, mas também de valorização, o dispositivo imaginário suscita a adesão a um sistema de valores e intervém eficazmente nos processos da sua interiorização pelos indivíduos, modelando os comportamentos, capturando as energias e, em caso de necessidade, arrastando os indivíduos para uma ação comum.”¹³

Sendo assim, o imaginário social é uma peça efetiva e eficaz do dispositivo de controle da vida coletiva, especialmente do exercício da autoridade e do poder, ao mesmo tempo em que ele se torna o *lugar* e o *objeto* dos conflitos sociais. Por isso dedicamos neste trabalho grande atenção ao contexto político em que a questão portuária foi discutida. As manifestações dos homens públicos revelam visões de mundo que vão muito além do imaginário político propriamente dito. Através de seus discursos e ações temos acesso às estruturas que dão sentido ao seu projeto político e a suas concepções de desenvolvimento social e urbano, manifestadas na materialidade da cidade.

“Nos tempos modernos, os mitos políticos propriamente ditos, as ideologias e as utopias formam lugares privilegiados em que se constituem os discursos que veiculam os imaginários sociais. Por fim, não esqueçamos que estes imaginários empregam facilmente as linguagens mais diversas: religiosa e filosófica, política e arquitetônica, etc. (...) todas as cidades são, entre outras coisas, uma projeção dos imaginários sociais no espaço. A sua organização espacial atribui um lugar privilegiado ao poder, explorando a carga simbólica das formas (o centro opõe-se à periferia, o ‘acima’ opõe-se ao ‘abaixo’, etc.) A arquitetura traduz eficazmente, na sua linguagem

¹³ BACZKO, Bronislaw. *Los imaginários sociales*. Buenos Aires: Neuva Visión, 1991, p. 311.

própria, o prestígio que rodeia um poder, utilizando para isso a escala monumental, os materiais ‘nobres’, etc.”¹⁴

O poder simbólico não é exercido através do mero acréscimo de uma dimensão ilusória sobre potências “reais”, mas reforçando a dominação efetiva pela apropriação dos símbolos. A dominação destes garante a obediência pela combinação das relações de sentido e de poder. Por isso, não podemos menosprezar os bens simbólicos que sociedades constroem, pois eles são bens restritos, sendo que alguns são particularmente raros e preciosos a ponto de se tornarem freqüentemente objeto de grandes conflitos. Qualquer tipo de poder estabelece uma hierarquia entre eles, buscando o monopólio de determinados tipos de símbolos e o controle dos outros. O sistema de representações que cada época e cultura produz constitui a sua unidade e sua identidade, sendo impossível distinguir nele o que é “verdadeiro” e o que é “ilusório”, pois estas duas instâncias encontram-se amalgamadas num todo através de uma complexa dialética.

No campo político o estudo das representações abriu espaço para o imaginário do poder de indivíduo e de grupos, o imaginário da autoridade, da simbologia dos ritos e das imagens, dos mitos e crenças numa personalidade ou idéia, a construção de identidades, o poder simbólico e a coesão social.¹⁵

Lucian Boia¹⁶ aponta o mito como uma destas formas imaginárias existentes em todas as culturas e ao longo de toda história que capta a essência dos fenômenos cósmicos e dos valores sociais com o objetivo de assegurar a coesão social.

“O progresso ou a nação são incontestavelmente mitos à medida que eles propõem um esquema explicativo da história e colocam em relevo valores amplamente partilhados. A retração (relativa) do sobrenatural deixa lugar, sem nenhuma perda de substância, à ciência, às ideologias (...) O mito oferece uma chave permitindo o acesso de uma só vez a um sistema de interpretação e a um código ético (um modelo de comportamento). Ele é fortemente integrador, e simplificador, reduzindo a diversidade e a complexidade dos fenômenos a um eixo privilegiado de interpretação.”¹⁷

¹⁴ Ibid., p. 313.

¹⁵ PESAVENTO, *História & História Cultural*, op. cit., p. 75.

¹⁶ BOIA, Lucien. *Pour une histoire de l'imaginaire*. Paris: Les belles Lettres, 1998, p. 37.

¹⁷ Ibid., p. 41.

Na antípoda da busca deste sentido profundo contido nos mitos está o historicismo, que sempre buscou “a verdade dos fatos” e a objetividade na abordagem do problema, colocado como universal. Toda a metodologia crítica moderna foi construída sobre a negação do imaginário, sendo que a missão dos historiadores consistia na reconstituição dos fatos tão fielmente quanto possível.

Havia um tempo em que o conceito-chave do historiador era o documento. Hoje em dia este conceito é o problema. “*Não é mais o documento que conduz o questionamento, mas a colocação do problema.*”¹⁸ E é aí que se encontra um dos aspectos de maior originalidade da história do imaginário: uma nova leitura dos documentos outrora considerados como esgotados. Isto se torna possível pela mudança de olhar que cada época lança sobre o passado a partir de questionamentos sobre o próprio presente.

Foi através do conceito de imaginário aplicado ao urbano e aos produtores da cidade que procuramos lançar uma nova luz sobre este tema que até pouco tempo era dominado pelo enfoque tradicional da historiografia urbana ou pelo viés da interpretação marxista, privilegiando as relações econômicas e materiais. Procuramos trabalhar a cidade sob diferentes prismas de análise, adotando uma abordagem francamente interdisciplinar, onde a história recebeu contribuições de áreas como a política, a economia, a engenharia, a arquitetura, o urbanismo e a evolução urbana.

A noção de imaginário urbano permitiu estudar a cidade como o próprio problema e objeto de reflexão, possibilitando resgatar e analisar os discursos e imagens que representam a cidade a partir da ótica específica dos agentes conhecidos como “produtores urbanos”.

¹⁸ Ibid., p. 43.

1. O CONTEXTO POLÍTICO: O ESTADO POSITIVISTA NA REPÚBLICA VELHA GAÚCHA

Para entender as circunstâncias e motivações que levaram à construção do porto devemos voltar ao período em que Partido Republicano Rio-Grandense (PRR) esteve no poder estadual, analisando brevemente seu ideário, seus elementos mais destacados e sua pauta política. Através de suas propostas podemos entender o papel que o porto teve na política de desenvolvimento do estado e no imaginário de progresso daquele grupo.

O porto fazia parte de um amplo sistema de transportes que o governo pretendia implantar no estado através da “Política de Desenvolvimento Global”. Neste sentido, ele constituía uma estrutura de fundamental importância para a viabilização do comércio na parte centro-norte do estado, alavancando a economia dessa região até então pouco contemplada pelas políticas públicas e assim ganhar a adesão de amplas camadas da sociedade.

Como as análises do porto estão focadas sobre os relatórios da Secretaria de Obras do Estado, torna-se fundamental o conhecimento das políticas oficiais. Da mesma forma, é muito importante focar a ideologia construída pelo partido, que teve uma atuação muito intensa e deixou marcas por décadas na política e nas instituições do estado. O ideário positivista esposado pelo governo não pode ser considerado um mero revestimento que recobre sua “verdadeira” atuação política. Ele fez parte de um imaginário mais amplo caracterizado pelo otimismo no progresso técnico e na modernização generalizada das estruturas socioeconômicas prometido pela revolução industrial e pela expansão capitalista no final do século XIX.

Não podemos menosprezar a importância do imaginário neste processo, pois ele se mostrou uma grande capacidade de mobilização, atuando como indutor das transformações que seriam feitas dentro de um contexto sócio-cultural bastante defasado em relação ao centro que lhe seu origem. O exercício de um poder simbólico não consiste meramente no acréscimo de algo ilusório a uma potência que seria o “real”, mas num reforço da dominação efetiva através da apropriação dos símbolos, garantindo a obediência pela combinação das relações de sentido e de poder. Se as condições concretas se mostravam limitadas, havia uma grande vontade em transformá-las, animada por uma fé quase incondicional em idéias como o progresso da nação (do estado, no caso específico), a evolução do povo, o aperfeiçoamento

dos espíritos, etc. Devemos lembrar que o sistema de representações que cada época produz é o que constitui a sua unidade e sua identidade. Nele não podemos distinguir o que é “verdadeiro” e o que é “ilusório”, pois estas duas instâncias não são isoladas uma da outra, mas encontram-se amalgamadas num todo, através de uma complexa dialética. *“É nas ilusões que uma época alimenta a respeito de si própria que ela manifesta e esconde, ao mesmo tempo, a sua ‘verdade’, bem como o lugar que lhe cabe na ‘lógica da história’”*¹⁹

1.1 A INSTAURAÇÃO DA REPÚBLICA NO RIO GRANDE DO SUL E O GOVERNO DO PRR

A revolução burguesa que marcou a passagem da Monarquia para a República em fins do século XIX no Brasil promoveu o seu ingresso no sistema capitalista de produção e acarretou uma série de mudanças na sociedade: novas relações de produção, uma nova divisão do trabalho, novas classes sociais, nova ideologia dominante e uma nova estruturação do Estado. De fato, foi durante o período conhecido por República Velha, que se estendeu pelos 40 anos entre 1890 e 1930, que se processou a modernização que acabaria por implantar definitivamente o capitalismo no Brasil.

O centro destas transformações foi São Paulo, que com o surto cafeeiro proporcionou as condições para a modernização nacional, como acumulação de capital e a produção baseada na mão-de-obra assalariada. Como consequência disso houve um crescimento do mercado interno e a ampliação dos setores industrial, comercial e financeiro. Dentro desse contexto de crescimento, tomaram importância certas infra-estruturas como as estradas de ferro e os portos, que sofreram um amplo reaparelhamento.

Neste mesmo período, o Rio Grande do Sul caracterizou-se pela produção de gêneros de subsistência, sendo inclusive chamado de “celeiro do país”, o que demonstrava sua dependência econômica e inserção periférica no mercado nacional.²⁰ Entre os anos de 1888 e 1891 o Estado burguês é estruturado, com a elaboração do sistema jurídico, da burocracia

¹⁹ BACZKO, op. cit., p. 303.

²⁰ PESAVENTO, Sandra Jatthy. *República Velha Gaúcha: Estado Autoritário e Economia in RS: Economia e Política*. DACANAL, José H. e GONZAGA, Sergius (organizadores) Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979, 424 p. (Série Documenta 2)

estatal e das demais instituições necessárias para impulsionar as transformações que já vinham ocorrendo.

A transição da Monarquia para a República no Rio Grande do Sul foi marcada por diversos problemas e tensões no plano econômico: a pecuária estava em crise, as rendas provinciais sofriam com a isenção fiscal e com o contrabando da produção pelo porto de Montevideu. A obstrução da barra de Rio Grande impedia o normal funcionamento do único porto de mar do estado. O sistema de transportes em geral era muito precário, faltavam estradas de rodagem e linhas de trem para a região colonial, objeto de grande interesse dos comerciantes de Porto Alegre. Este quadro enfraqueceu o Partido Liberal, maior força política da época, que começou a ser visto como incapaz de resolver os problemas do desenvolvimento regional. A idéia de República passou a ganhar força e a figurar como alternativa aos problemas enfrentados pelo estado.²¹

O grupo republicano era composto por jovens egressos da Faculdade de Direito de São Paulo. Mesmo pertencendo à oligarquia sulina, esta nova geração rompeu com seu conservadorismo depois de vivenciar o ambiente de transformações sócio-econômicas e de agitação política do centro do país, onde entraram em contato com o ideário republicano e positivista. A maior parte deste grupo, liderado por Júlio de Castilhos, viria a ter destaque na cena política estadual ou até nacional, como foi o caso de Borges de Medeiros, Assis Brasil, Pinheiro Machado, Carlos Barbosa Gonçalves, Fernando Abbot e Ramiro Barcelos, entre muitos outros.

Através das alianças que fez e de seu programa de governo que oferecia “*soluções novas para velhos problemas*”, o PRR conseguiu se manter por quatro décadas à frente do poder e deixar profundas marcas na política estadual. O partido procurou estabelecer uma base social mais ampla, buscando novos adeptos nas camadas médias urbanas excluídas do jogo político do sistema oligárquico do período imperial, formadas por comerciantes, industriais e banqueiros, além de pequenos comerciantes e proprietários rurais oriundos das colônias. Além disso, o PRR estabeleceu um vínculo muito forte com o exército, aliança de vital importância numa sociedade militarizada como a gaúcha, o que foi facilitado em parte pela grande difusão da ideologia positivista entre os militares.²²

²¹ PESAVENTO, Sandra Jatahy. *A burguesia gaúcha: dominação do capital e disciplina do trabalho (RS: 1889-1930)*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988. 280 p. (Série Documenta 24)

²² *Ibid.*, p. 95.

Segundo Loiva Otero Félix²³, o poder estadual era composto por uma “simbiose” Castilhos/PRR/Executivo Estadual, correspondente à simbiose poder carismático/poder de partido/poder de governo. O partido era constituído por uma elite intelectual muito coesa liderada por Júlio de Castilhos, tendo como divulgador de suas idéias o jornal partidário *A Federação*, além de controlar outros periódicos de conteúdo técnico-científico, literário e econômico e instituições tais como o Instituto Histórico e Geográfico do Rio Grande do Sul. De acordo com Pesavento, “(...) *este é o grupo que endossa o ideário positivista e o traduz num conjunto de normas, valores e pautas de conduta aplicáveis a interesses locais, convertendo o positivismo no “castilhismo” enquanto exercício de poder.*”²⁴

O PRR foi responsável pela difusão da crença de que a solução de certos problemas e a satisfação de determinados interesses eram vitais para Estado, sendo ele o único partido habilitado para resolver esta tarefa.

“Nesta medida, os intelectuais do partido foram elemento fundamental de coesão e difusão das propostas e idéias do PRR no interior da sociedade civil. Foram políticos, homens de letras, professores, engenheiros, técnicos da indústria, etc., que se incumbiram de fazer passar, para o restante da sociedade, não apenas os princípios, conhecimentos e valores, mas todo um ethos adequado ao funcionamento do Estado gaúcho de inspiração positivista. Esta articulação toda era cimentada pela rígida estrutura partidária do PRR, autoritária e disciplinada, baseada na hierarquia e fidelidade, que criou no Rio Grande do Sul um fascínio e uma extrema vinculação e dependência dos grupos sociais para com o Estado.”²⁵

Esta situação se aplica perfeitamente ao corpo técnico da Secretaria de Obras, constituído por pessoal de alta qualificação formados no exterior ou no centro do país e atualizados com os últimos conhecimentos da época. A orientação política e ideológica dos técnicos da Secretaria de Obras era manifestada através de discursos como o de Faria Santos no fechamento do seu relatório de 1904:

“(...) Ao escrevê-la, (descrição dos trabalhos realizados pela diretoria) mais de uma vez veio-me á lembrança o inolvidavel Chefe que iniciou e presidiu a reorganização administrativa do nosso Estado, imprimindo-

²³ FÉLIX, Loiva Otero. *Coronelismo, borgismo e cooptação política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987. 200 p. (Série Documenta 23).

²⁴ PESAVENTO, *A burguesia gaúcha*. op. cit., p. 109-110.

²⁵ *Ibid.*, p. 110-111.

lhe um cunho de moralidade que mereceu louvores até dos próprios adversários.

Oxalá a veneração á sua memoria leve aquelles que tanto o exaltaram em vida a conservar a sua grande obra.”²⁶

Vemos presente aqui a idéia de moralização atribuído ao governo de Júlio de Castilhos, o “*chefe que iniciou e presidiu a reorganização*” do Estado, falecido no ano anterior, num duro golpe aos republicanos que procuravam consolidar o novo regime. De fato, como afirma Santos, os seguidores que o admiraram em vida realmente conservaram sua obra, a começar por Borges de Medeiros, o fiel seguidor do patriarca, guardião e continuador de sua política. A herança de Castilhos recaiu sobre aquele que fora apontado pelo próprio líder em vida para sucedê-lo no governo.

A Constituição Castilhista de 1891, segundo Trindade²⁷, estabeleceu as condições jurídicas que possibilitaram a continuidade administrativa e a perpetuação do PRR no governo do estado e na intendência por três décadas. Dessa forma, Borges de Medeiros deu continuidade às diretrizes implantadas por Julio de Castilhos, alterando apenas seu estilo da atuação política.

1.2 O POSITIVISMO COMO EMBASAMENTO FILOSÓFICO DO GOVERNO ESTADUAL

No governo do PRR encabeçados por Júlio de Castilhos e Borges de Medeiros, a doutrina positivista foi adaptada ao contexto local e adotada como ideologia oficial, passando a orientar a administração e as diretrizes da política do Estado e justificar as ações do governo.

A filosofia positiva de Augusto Comte surgiu em meio às transformações da Revolução Industrial na Europa. Ele se colocou como defensor da sociedade burguesa em ascensão na medida em que procurava a sua conservação e desenvolvimento, salvando-a das reações revolucionárias. Assim, o positivismo mostrou desde logo seu caráter progressista-

²⁶ SANTOS, João Luiz de Faria. *Relatório da Diretoria de Viação (R.D.V.)*, 1904, p. 161.

²⁷ TRINDADE, Héliogio. *Aspectos políticos do sistema partidário republicano rio-grandense (1882-1937)* in *RS: Economia & Política*. Dacanal, José H. e Gonzaga, Sergius (organizadores) Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979, 424 p. (Série Documenta 2), p. 123.

conservador. Conforme Pesavento, “*Dentro de seu esquema teórico, Comte pretendeu dar uma ordenação lógica à sociedade em que viveu, procurando eliminar os elementos anárquicos e desagregadores que impediam a sua evolução contínua.*”²⁸

Nessa perspectiva, a história é concebida como uma evolução lógica e natural de etapas sucessivas e encadeadas, marcando os níveis de desenvolvimento do espírito do homem. Esse raciocínio pressupõe “*uma idéia de evolução e progresso necessário e inevitável de uma ordem estabelecida.*” Seguindo por essa mesma linha, “*a ordem, como o componente fundamental da qual o progresso é a continuidade, é o resultado natural da evolução de uma organização ordenada.*”²⁹

Podemos ver um exemplo desta postura de busca da ordem e condenação dos conflitos e ao uso da força no relatório de 1915 do Diretor de Viação Faria Santos, quando ele expressa sua contrariedade à I Guerra Mundial que estourou no ano anterior justamente entre aquelas nações consideradas as mais evoluídas pela sociologia de Comte:

“Concluo fazendo os mais ardentes votos afim de que cesse breve a conflagração européia, oriunda da paixão humana. Somos todos victimas desta explosão das ruins paixões. Esta catastrophe constitue indelevel mancha na reputação dos governantes das nações a quem o Passado confiou a guarda e direcção da civilização.

Saúde e Fraternidade”³⁰

Posicionando-se contra as correntes reacionárias que pretendiam estancar o progresso, por um lado, e contra os revolucionários que visavam subverter a ordem, por outro, a doutrina de Comte se adequava aos grupos interessados na conservação das posições conquistadas: o princípio da ordem como base do progresso material e social, mas sem mudanças na estrutura da sociedade. A adoção destes princípios por parte de Borges de Medeiros fica clara nas seguintes sentenças: “*Interpretando o bem público de acordo com as leis e a luz dos princípios orgânicos do inexcédível programa republicano, resumirei toda a ação em – conservar melhorando – e praticar sempre a sã política, filha da moral e da razão.*” E na sentença seguinte: “*Não se coadunaria com a nossa política orgânica, visceralmente*

²⁸ PESAVENTO, *República Velha Gaúcha*, op. cit., p. 206.

²⁹ *Ibid.*, p. 206-207.

³⁰ SANTOS, João Luiz de Faria. *Relatório da Diretoria de Viação Fluvial (R.D.V.F.)*, 31 de agosto de 1915, p. 254.

*conservadora, (...) cogitar e pior ainda executar qualquer inovação ou reforma, que viesse porventura agravar a perturbação e mal-estar reinantes em todas as camadas sociais.”*³¹

A filosofia positivista atribui ao Estado uma função fundamentalmente social, consistindo na regulamentação da sociedade segundo uma ordenação lógica e estável. Mas esta concepção conduzia a uma sociedade hierarquizada, rígida e marcada pelo autoritarismo, com submissão do indivíduo à sociedade.

O que o PRR fez foi processar uma série de idéias estrangeiras que interessavam à realização de seu projeto de governo e que criassem também uma linha de princípios e de conduta, adaptando estas idéias às condições locais e procurando a sua aceitação dentro da sociedade gaúcha.

Já no que tange aos domínios do pensamento econômico, religioso e profissional, ou ao desenvolvimento das forças produtivas, o Estado pregava a liberdade de pensamento, visando atingir o estágio ideal das repúblicas positivas, essencialmente técnico-científicas. A mensagem presidencial de Borges de Medeiros de 1919 nos traz: *“O Estado é o agregado de energias individuais, é a alma mater que criou, consolidou e conserva, melhorando, a República (...) Nenhuma preocupação política preocupa o governo, é no campo das obras e das soluções econômicas que a ação pública e privada se concentram.”*³² Pesavento coloca o papel do PRR neste jogo:

“O PRR propunha-se a remover os entraves que se antepunham ao livre desenvolvimento das forças produtivas e promover um desenvolvimento econômico multilateral no estado. O projeto do PRR implicava em tentar a realização do capitalismo de forma global, onde indistintamente todos os setores da economia se desenvolvessem.”³³

O positivismo postula o domínio da teoria sobre a prática. Esta dualidade é estendida à sociedade, dividida entre os detentores do saber técnico-científico, grupo dominante a quem cabe a tarefa de conduzir o progresso material, e os meros executores, a quem cabe obedecer.

³¹ Mensagem do presidente à Assembléia de Representantes do Estado do Rio Grande do Sul em 20 de setembro de 1913. Porto Alegre, Oficinas Gráficas d’A Federação, 1914, p. 3-4 *apud* PESAVENTO, *República Velha Gaúcha*, op. cit., p. 207.

³² Mensagem do presidente à Assembléia de Representantes do Estado do Rio Grande do Sul em 20 de setembro de 1919. Porto Alegre, Oficinas Gráficas d’A Federação, 1920, *apud* PESAVENTO, *República Velha Gaúcha*, op. cit., p. 210.

³³ PESAVENTO, *República Velha Gaúcha*, op. cit., p. 212.

De acordo com a teoria comteana de trabalho, o capital tem uma origem social, fruto do trabalho coletivo dos homens, sendo acumulado ao longo das gerações e “transitoriamente” apropriado pelos capitalistas. Estes dão a ele um fim igualmente social, que retorna aos trabalhadores através do salário e à população geral em forma de investimentos públicos. Tal processo era visto como inerente à ordem material necessária à realização do progresso e sem ele não seria possível a construção das obras públicas de grande vulto que beneficiariam a coletividade.

De acordo com Pesavento, “*a concepção comteana retira do Estado sua característica classista e mantém apenas seu conteúdo técnico, de assegurar a preservação da ordem e garantir o progresso da vida material.*”³⁴ Esta visão traz implicitamente a idéia da organização da sociedade de acordo com os interesses das “classes produtoras”. Tal postura de concentração de poder era justificada pela “aptidão superior” de quem governava e pelos fins nobres a que se dedicavam, visando sempre o bem público.

Segundo Félix a ação política e a organização estatal foram respaldadas por uma visão de Estado tutelar e regulador:

“O ‘governante esclarecido’ revestia-se de um aspecto quase sacerdotal, tendo em vista a ‘missão’ que lhe cabia. (...) O líder carismático, alheio aos interesses materiais, na mediada em que esteja imune do materialismo reinante, animado por uma ordem espiritual de valores, ilustrado pela ciência social, será mais decidido e enérgico na imposição de seus ideais sociais.”³⁵

Para vencer o desafio de organizar a sociedade e orientar a conduta dos cidadãos resolvendo os conflitos sociais, o comtismo apostou numa forte atuação do Estado na educação pública. Com isso objetivava garantir a ordem, transmitir o conhecimento científico e proporcionar o progresso da nação. A ciência, a educação e a moral passaram a ser instrumentos de controle e divulgação ideológica do governo para orientar a sociedade no sentido proposto pela “elite esclarecida”.

A criação da Universidade e em especial da Escola de Engenharia foi uma das medidas do governo nesse sentido. Os cursos de nível técnico e superior possibilitaram a capacitação de mão-de-obra especializada e a formação de quadros altamente qualificados

³⁴ PESAVENTO, *A burguesia gaúcha*. op. cit., p. 103-104.

³⁵ FÉLIX op. cit., p. 76.

para dar conta das demandas do mercado e do próprio Estado. A Escola de Engenharia foi fortemente marcada pela ideologia do partido, atuando de certa forma como um órgão a serviço do governo, que lhe dava suporte financeiro em troca de ingerências em sua administração.

O interesse do governo estava na garantia da formação de quadros qualificados para a Secretaria de Obras do Estado, para onde a maioria de seus egressos era destinada, tal como acontecia com a *École des Ponts et Chaussées*, que formava os engenheiros da administração pública na França. Este aspecto será abordado mais adiante em um tópico específico sobre a formação técnica no estado e a presença do ideário sansimonista e positivista na Secretaria de Obras do Estado.

1.3 A INFLUÊNCIA DOS IDEAIS SANSIMONISTAS E POSITIVISTAS NO ESTADO: A ESCOLA DE ENGENHARIA E A SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS

O projeto de desenvolvimento regional formulado pelo PRR incluía investimentos na educação para resolver o problema crônico da falta de mão-de-obra qualificada. O passo mais importante neste sentido foi dado com a criação da Escola de Engenharia. Apesar de se originar da iniciativa particular de um grupo de engenheiros, desde o início a Escola adotou a orientação ideológica oficial, seguindo os princípios do positivismo do governo estadual. Dessa forma, ela atuou indiretamente como uma importante instituição a serviço do Estado.³⁶

O papel estratégico da Escola na formação de profissionais e na produção de conhecimento técnico-científico foi vital para a inserção do estado no processo de expansão capitalista no país. Para tanto, ela atuava em diversas frentes, como a capacitação de mão-de-obra especializada e a construção de infra-estruturas como estradas, pontes e obras de saneamento para dinamizar o comércio e os intercâmbios.

Abarcando o ensino nos níveis primário, médio e superior e contando com diversos institutos, a Escola estava capacitada a fornecer uma formação completa ao aluno que nela ingressava, permitindo a ele iniciar-se nas letras e sair dela com a formação de engenheiro.

³⁶ HASSEN, Maria de Nazareth Agra. *Escola de Engenharia/UFRGS – Um Século*. Porto Alegre: Tomo Editorial, 1996., p. 27.

Era dada ênfase ao saber prático e profissional, associando o ensino técnico à pesquisa científica e à extensão, diferente do ensino nas universidades brasileiros, voltado ao conhecimento acadêmico.³⁷

A criação de uma escola local possibilitou trazer para cá o conhecimento especializado que anteriormente só era possível de ser adquirido no Rio de Janeiro e em São Paulo ou diretamente nos centros europeus onde eles eram originados. A partir destes centros hegemônicos, as novas ciências, as técnicas, e os saberes eram irradiados para a periferia, acompanhando o processo de expansão capitalista e de modernização que atingia partes sempre mais distantes do mundo. Diversas gerações de técnicos seriam marcados pelo imaginário racionalista e cientificista que tão bem caracterizou este período. Por essa razão seus discursos constituem uma documentação tão importante para o acesso às estruturas imaginárias daquele período.

Assim, a engenharia e o urbanismo modernos colocavam alternativas para o futuro do homem dentro de uma nova realidade de grandes possibilidades trazidas pela industrialização e pela técnica no século XIX, possibilitando que os planos urbanos fossem além dos meros projetos arquitetônicos ou de intervenções isoladas. Através da elaboração de utopias factíveis, realizadas por meio de obras de grande alcance, havia a capacidade para transformar cidades inteiras como nunca fora vista anteriormente. Devido à real possibilidade de realização de suas proposições, o projeto adquiriu um grande poder de sedução que serviu como ferramenta de manobra política e imposição autoritária de novas formas universais de ordenação espacial e disciplinamento social, passando a ser um importante trunfo na imposição de formas de organização a serviço do poder e da autoridade. Seus discursos e imagens ainda trazem, sob diversas modalidades e formas, a herança de uma longa e hegemônica tradição do pensamento ocidental, desde o Classicismo antigo, passando pelo Renascimento, Iluminismo, até chegar ao Sansimonismo e Positivismo, caracterizada pelo paradigma da ordem linear com seu discurso auto-justificativo.³⁸

A definição que Cabral dá ao campo teórico e profissional do urbanismo pode ser estendida às demais áreas técnicas que atuam diretamente sobre a cidade, como a engenharia e a medicina sanitária:

“(...) um sistema institucionalizado que produz elaborações imaginárias sobre a cidade, tornadas disponíveis à assimilação social mais

³⁷ Ibid., p. 45.

³⁸ CABRAL, op. cit., p. 63.

ampla, seja como construção efetiva, seja como produção mediatizada nos projetos e proposições. Este enfoque implica reconhecer que o urbanismo em uma sociedade moderna, além de seu objetivo explícito de oferecer soluções concretas e tecnicamente racionais para os problemas urbanos ou assentamentos humanos, consiste em gênero imaginário.”³⁹

Seu caráter imaginário é expresso por diversas formas, seja através das imagens em si que ilustram o projeto, seja por meio de discursos de natureza filosóficos ou ideológicos, ou dos textos técnico-científicos, socioeconômicos ou pragmáticos que justificam suas proposições. Estes textos trazem consigo uma forte carga ideológica, sonhos de emancipação humana ou desejos de dominação simbólica.

Apesar do esforço do urbanismo moderno em se colocar como “técnico” ou como um conhecimento “científico”, “verdadeiro” e irrefutável, ele não esteve isento de ideologias, liberdades poéticas. Na condição de produção cultural, o urbanismo moderno constitui uma expressão imaginário-simbólica peculiar, uma forma particular de ver o mundo que possui “*significados profundos e específicos de uma forma cultural que transcende e interpenetra sua racionalidade explícita.*”⁴⁰

1.3.1 O SANSIMONISMO NA ORIGEM DA ENGENHARIA E DO URBANISMO MODERNO

A origem de muitas destas concepções que marcaram o urbanismo moderno e a própria forma de atuação de Haussmann nas reformas de Paris no Segundo Império remontam ao pensamento sansimonista. O Conde Claude Henri de Saint-Simon viveu em Paris entre 1760 e 1825, era engenheiro e professor da École Polytechnique e escreveu diversos textos de grande repercussão, como *L'Industrie*, de 1816-18, *Le Système Industriel* (1821), e *Le Cathécisme des Industriels* (1823), dando origem ao ideário conhecido posteriormente como industrialismo sansimonista. Grande defensor da tecnologia e da industrialização, ele foi um dos mais influentes ideólogos da emancipação humana e da união universal dos povos, apostando no progresso material alcançado por meio de avanços tecnológicos e de grandes obras de infra-estrutura. Apesar de ser um dos pais do socialismo e das ciências sociais, seu

³⁹ Ibid., p. 18.

⁴⁰ Ibid., p. 19.

discurso e sua prática serviram de base para a política da burguesia industrial e financeira na França.

O Conde apostava nas perspectivas abertas pela Revolução Industrial inglesa, que para ele representava o melhor caminho para a humanidade superar sua condição de sofrimento. Foi autor de diversos projetos utópicos, dentro do novo sentido de utopia do século XIX: proposições para um novo mundo com vistas à realização num futuro próximo.

Para ele o sentido da história estava na industrialização, entendida como qualquer atividade material produtiva, desde a agricultura e o artesanato até o comércio e a produção industrial propriamente dita. Ele dividiu a sociedade em dois grupos básicos: os ociosos e os produtivos ou industriais, a quem ele atribuía a conquista do futuro, conquanto tomassem consciência de sua nobre missão social. Seu papel seria fazer uma revolução absolutamente pacífica embasada nas conquistas da indústria, em substituição às conquistas militares. Em termos políticos esta sociedade teria a direção de uma elite de sábios, industriais e banqueiros, aos quais caberia escolher um dirigente legitimado por seu talento.

Depois da morte de Saint-Simon, seus discípulos continuaram discutindo e divulgando suas idéias através de jornais e centros de conferência em toda França. Elas tiveram grande repercussão, influenciando diversos pensadores, como Karl Marx e Augusto Comte, por exemplo. Este último foi seu herdeiro mais próximo, contribuindo no desenvolvimento de suas idéias quando era seu secretário, entre 1817 e 1824.⁴¹

Os sansimonistas foram os criadores e os grandes defensores da idéia de uma rede de ferrovias e de um sistema bancário e industrial desenvolvidos. Foram eles que chamaram atenção para a importância social das conquistas da ciência e da técnica para o progresso das nações. Eles propunham reservar a coordenação do Estado aos sábios, função que caberia aos engenheiros, pois de acordo com a visão sansimonista, estes profissionais dotados da mais sólida formação científica e saber técnico eram os que melhor preenchiam as condições necessárias para e enfrentar os desafios que os novos tempos impunham. Eles viam a cidade, e especialmente a capital, como o palco de uma nova sociedade. Mas para isso era necessário regenerar o ambiente urbano industrial fazendo surgir dele um novo espaço.

A discussão que então se travava sobre cidade seguia duas linhas gerais: de um lado, a modernização urbana e o novo papel da capital nesse contexto; de outro a idéia da

⁴¹ WEIMER, Günter. *A vida cultural e a arquitetura na República Velha rio-grandense 1889-1945*. Porto Alegre: EDIPUCRS, 2003, 323p., p. 86-87.

racionalização técnica que propiciaria o progresso nacional através da industrialização e das novas infra-estruturas para a circulação de mercadorias e de pessoas. Diferente dos economistas ortodoxos, os sansimonistas mantiveram o interesse pela dimensão espacial e territorial dos fenômenos econômicos. Como a maioria deles era formada por engenheiros, suas idéias já continham concepções de redes de comunicação bastante avançadas. Eles eram os grandes defensores da construção de um complexo sistema que integrasse toda a nação através de estradas de ferro.

Eles promoveram a discussão entre o modelo da cidade tradicional, estática, fechada dentro de muralhas e a cidade capital, a cidade dos fluxos, integrada por meio de uma série de redes através de seu território de influência. Este debate foi motivado pela construção, de meados do século XVIII até a década de 1830, em toda França, de uma densa rede de estradas e de canais que valorizaram os fluxos e promoveram o movimento, impulsionando as relações comerciais.⁴²

Até a virada dos séculos XVIII-XIX, a atuação dos engenheiros nas cidades era limitada a problemas pontuais, mas com o tempo eles passam a desempenhar um papel cada vez mais importante nas decisões e intervenções urbanas. Estas ações levaram a reflexões sobre a cidade, promovidas principalmente pelos engenheiros ligados aos movimentos utópicos do sansimonismo e do fourierismo. Anos mais tarde, muitas destas idéias deram as orientações gerais para os trabalhos de Haussmann em Paris.

A partir de 1820 a doutrina sansimonista e suas idéias sobre as cidades e as redes entram na *École Polytechnique* e a *École des Ponts et Chaussées*.⁴³ Ela substituiria a idéia de conquista territorial e militar do período napoleônico pela idéia de conquista pela técnica e pela indústria. Grandes trabalhos de engenharia em infra-estruturas e redes de comunicação eram vistos como os meios para se alcançar o desenvolvimento da economia e da sociedade. A técnica proporcionaria riqueza abundante e um convívio pacífico, promovendo assim um verdadeiro processo civilizatório.

Na França estas duas escolas foram responsáveis pela formação de técnicos e engenheiros de diversas especialidades para os quadros da administração pública, adotando os

⁴² LEPETIT, Bernard. *Das Capitais às Praças Centrais – Mobilidade e centralidade no pensamento econômico francês*. SALGUEIRO, Heliana Angotti. *Cidades Capitais do século XIX*. São Paulo: EDUSP, 2001. p. 42.

⁴³ Datando de 1747, a *École des Ponts et Chaussées* é uma das primeiras escolas de engenharia do mundo. Com uma formação específica e qualificada, ela surge como uma instituição completamente inovadora para sua época. A evolução do conhecimento conduzirá à criação da *École Polytechnique* em 1794.

ideais sansimonistas de trabalho para desenvolvimento da nação e para o bem estar social. Eles eram contratados pelo Estado para a construção de infra-estruturas de transporte, e acabaram assumindo a organização e o planejamento do território, o que deu origem ao engenheiro moderno.⁴⁴

1.3.2 OS IDEAIS SANSIMONISTAS E POSITIVISTAS NA ESCOLA DE ENGENHARIA

Os ideais sansimonistas vigentes nas Escolas Politécnica e Ponts et Chaussées passaram a ser difundidos pelo resto do mundo através do ensino da engenharia. No Brasil e no Rio Grande do Sul essa doutrina chegou a partir de meados do século XIX, através do positivismo de Augusto Comte, tendo grande receptividade e influência no período da proclamação da República.

Como secretário de Saint-Simon, Comte escreveu artigos divulgando a importância da ciência para o desenvolvimento da sociedade e o papel do capital nesse processo. Se tais idéias já haviam alcançado os engenheiros civis e militares, restava ainda levá-las para os industriais e capitalistas, a quem cabia financiar o desenvolvimento da nação.

Comte pretendia construir um futuro sobre novas bases, sem revoluções, mas também sem os arcaísmos do regime anterior. Assim, ele se posicionava contrário aos retrógrados, que negavam os avanços sociais e tecnológicos, e contra os grupos revolucionários, que almejavam uma completa e abrupta transformação da sociedade. A única saída para esse impasse estava na doutrina positivista, simultaneamente ordenada e progressista, sintetizada na máxima “conservar melhorando”. Assim, ele divisa três diferentes correntes políticas: os retrógrados, os anárquicos e o grupo intermediário dos conservadores. É neste grupo que ele deposita as esperanças de um futuro melhor para a sociedade. Ele garantiria a estabilidade social e a promoção do progresso necessário à evolução da humanidade.⁴⁵

⁴⁴ PICON, Antoine. *Paris des ingénieurs saint-simoniens*. p. 37 in *Paris d'Ingénieurs*, Ed. de l' Arsenal -1995 apud SOUZA, Celia Ferraz de. *Do nascimento do engenheiro moderno à gênese do urbanismo haussmanniano*. rascunho, Porto Alegre, 2004, p. 16-17.

⁴⁵ SOARES, Mozart Pereira. *O positivismo no Brasil: 200 anos de Augusto Comte*. Porto Alegre: AGE: Editora da Universidade, 1998. 206p., p. 61.

Ele acreditava que os avanços coletivos deveriam ser lentos para que gerassem mudanças estáveis, negando totalmente a via revolucionária, mas sempre o caminho reformista para atingir as mudanças almejadas. Comte preconizava uma reformulação intelectual através de novos hábitos de pensar baseados na observação e na metodologia científica já instituída. Por esse motivo ele valorizava muito a educação, considerada por ele o meio mais adequado para preparar a transformação da sociedade e sua transição para o estado positivo. Dessa maneira, quando o positivismo veio para o Brasil, ele ingressou pelos estabelecimentos de ensino.

No país ele também teve grande penetração entre os militares, marcando decisivamente o movimento republicano que levou ao fim da monarquia. Dessa forma, a doutrina militar também foi uma das responsáveis pela influência das idéias de Comte em importantes estabelecimentos de ensino do país. O comtismo esteve presente na criação das escolas de engenharia no país, que iniciou pelo Rio de Janeiro na metade do século XIX, quando a Escola Central se emancipou da Escola Militar. Também no Rio foi criada a Escola Politécnica, em 1875. Em 1894 é a vez da Politécnica de São Paulo, sendo que a Escola de Engenharia de Porto Alegre data de 1896.⁴⁶

Com exceção do Rio de Janeiro, então capital federal, foi no Rio Grande do Sul que o positivismo mais fortemente penetrou. A Escola Militar de Porto Alegre, de onde saiu o grupo que fundou a Escola de Engenharia de Porto Alegre em 1896, foi uma de suas portas de entrada no Rio Grande do Sul.⁴⁷

A Escola de Engenharia foi fundada em 10 de agosto de 1896 por um grupo de engenheiros oriundos da Escola Militar de Porto Alegre. Apesar de ser uma entidade privada, ela dependia dos recursos financeiros do Estado para sua manutenção e funcionamento, o que se traduziu em ingerências do governo em sua administração. O governo chegou a colocar o próprio Secretário de Obras, João José Pereira Parobé, no corpo docente em 1897. Logo em seguida ele foi eleito Diretor, onde ficaria até seu falecimento em 1915. Nesta ocasião podemos ter uma mostra do prestígio e apressado que Parobé encontrava entre os colegas da Secretaria de Obras e da afinidade e engajamento político que ele teve com o movimento republicano. Em 31 de julho de 1916 a Diretoria de Viação Fluvial inicia seu relatório ao Secretário de Obras Protásio Alves, com a seguinte mensagem:

⁴⁶ Ibid., p. 94 .

⁴⁷ Ibid., p. 164.

“Cumpro, em primeiro lugar, o doloroso dever de apresentar-vos as minhas condolências pelo prematuro falecimento do Dr. João José Pereira Parobé, dedicado servidor da Patria, republicano, como nós, da velha guarda, como costumamos chamar os remanescentes daquelles que anteriormente a 15 de Novembro de 89 já pregavam a Republica como o governo mais compatível com a nossa situação social.”⁴⁸

Durante sua gestão, a Escola passou por um grande desenvolvimento, expandindo os institutos, a oferta de cursos e construindo novos prédios. As verbas destinadas à Escola pelo governo estadual, que inicialmente eram de 2%, chegaram à considerável cifra de 4% do total de impostos recolhidos pelo Estado.⁴⁹

Estes recursos eram necessários para a contratação de um corpo docente de alto nível em importantes estabelecimentos do exterior, cursos de formação e aperfeiçoamento, aquisição de equipamentos e instalações, além das edificações propriamente ditas. Para divulgar seus trabalhos a Escola contava com a revista EGATEA, que chegou a ter circulação internacional, alcançando grande prestígio e publicando importantes artigos de pesquisa básica e aplicada.

O corpo docente da Escola era constituído por uma espécie de “reserva técnica” do executivo estadual, pois freqüentemente os professores eram incumbidos de encargos temporários de interesse do governo que os afastavam da docência. João José Pereira Parobé foi o único professor estável, acumulando os cargos de Secretário de Obras e o de Diretor da Escola. Os alunos por ele formados eram diretamente absorvidos pela Secretaria de Obras, estabelecendo assim uma ponte entre a formação e a prática profissional.⁵⁰

O desenvolvimento econômico vivido pelo estado naquele período de consolidação do capitalismo no país possibilitou uma grande diversificação nas atividades produtivas e a criação de uma série de novas profissões. Na verdade foi com este surto de modernidade que se instituem no contexto local as profissões e as disciplinas, tais como a engenharia civil e a arquitetura, emancipadas dos antigos construtores ou engenheiros militares. O urbanismo se afirma como uma disciplina autônoma frente ao simples desenho de cidades ou traçado de ruas, assim como em relação ao sanitarismo encabeçado por engenheiros-sanitaristas.

⁴⁸ SANTOS, João Luiz de Faria. *R.D.V.F.*, 1916, p. 353.

⁴⁹ WEIMER, op. cit., p. 150.

⁵⁰ *Ibid.*, p. 33.

A importação de tecnologias e materiais era generalizada, tendo em vista que o contexto local apresentava grandes carências nestes aspectos. Da mesma forma havia uma demanda por mão-de-obra qualificada, que foi suprida em parte com a criação da Escola de Engenharia, que formava desde os operários da base produtiva até profissionais com alta qualificação em cursos de nível superior. A Escola, fundamental para o desenvolvimento econômico e social numa época de grandes carências, não fugiu da centralização e do controle do governo, recebendo recursos em troca da ingerência em sua administração. Ela formava engenheiros e técnicos que tinham uma destinação garantida: a Secretaria de Obras do Estado, além da forte demanda e concorrência da iniciativa privada. Trata-se de uma situação muito diversa da atual, pois a demanda por mão-de-obra qualificada era muitas vezes superior ao que as instituições de ensino conseguiam formar.

1.3.3 ENGENHEIROS POSITIVISTAS NA SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS DO ESTADO

Dessa forma, o Estado positivista elaborou todo um aparato institucional que compreendia uma série de órgãos e secretarias ocupadas por pessoas de total confiança do governador e filiadas aos princípios norteadores do partido. Dentre suas fileiras havia profissionais das mais diversas formações: médicos, advogados, juristas, economistas, profissionais da comunicação, engenheiros etc., que seguiam fielmente as diretrizes imprimidas pela cúpula governamental encabeçada pelo líder do partido e pelo Presidente da Província, primeiramente Júlio de Castilhos e em seguida Borges de Medeiros. Porém o grupo que interessa mais diretamente neste trabalho é formado pelos agentes conhecidos como produtores da cidade, como engenheiros, arquitetos e urbanistas. Estes personagens refletiram e voltavam suas ações sobre a vida urbana, como as classes políticas, os administradores públicos e demais técnicos da burocracia estatal. No contexto local, estes profissionais demonstravam um alinhamento ideológico e filosófico muito forte com o governo e seu projeto para o estado.

Conforme Soares⁵¹, havia três classes de positivistas: os intelectuais, que se atinham à parte científica do sistema, os religiosos, que aceitavam a totalidade da doutrina e por último

⁵¹ SOARES, op. cit., p. 72.

os positivistas políticos, que se restringem apenas ao sentido administrativo e partidário. Todas elas tiveram representantes no Brasil, sendo que a maior foi a corrente religiosa, encabeçada por Raimundo Teixeira Mendes e Miguel Lemos, organizadores do Apostolado Positivista do Brasil. No Rio Grande do Sul todas as três correntes se fizeram representar. Dentre os engenheiros que atuavam na Secretaria de Obras Públicas e em especial na Diretoria de Viação Fluvial, havia destacados representantes do positivismo religioso.

Decidimos destacar os nomes que tiveram maior relevância no comando desta repartição, traçando um breve perfil para melhor compreender suas posições e o significado de seus discursos dentro do contexto do programa elaborado pelo governo. Este grupo é composto por engenheiros, cuja formação se deu na Escola Politécnica do Rio de Janeiro ou em outras instituições do centro do país. Assim como aconteceu com o grupo político liderado por Júlio de Castilhos, constituído principalmente por bacharéis em direito e áreas humanas que foram influenciados pelo comtismo no Rio de Janeiro, os engenheiros que estudaram na Escola Politécnica da capital também entraram em contato com os ideais positivistas e republicanos que acabara trazendo para cá.

Um primeiro nome que se destaca entre os demais é o de Joaquim José Felizardo Júnior, que foi o pioneiro do positivismo religioso no estado, iniciando a pregação da Religião da Humanidade em Porto Alegre e promovendo as primeiras reuniões para a leitura do Catecismo Positivista. Ele também cursou a Politécnica do Rio de Janeiro, onde conheceu Teixeira Mendes e Miguel Lemos e frequentou a Igreja Positivista do Brasil. De volta à Porto Alegre em 1895, começou a lecionar na Escola de Engenharia, além de trabalhar na Secretaria de Obras Públicas do Estado.⁵²

⁵² Ibid., p. 165.



Fig 1. Joaquim José Felizardo Júnior, pioneiro do positivismo religioso no RS. Fonte: SOARES, 1998, p. 164.

Com a morte prematura de Felizardo Júnior em 1906 as atividades do apostolado positivista de Porto Alegre foram confiadas a Faria Santos, que contou com o auxílio de Raul Abbot e Carlos Torres Gonçalves, todos engenheiros da Secretaria de Obras. A este último se devem os maiores esforços para a construção da Capela Positivista de Porto Alegre, na Avenida João Pessoa.

1.3.3.1 CARLOS TORRES GONÇALVES

Carlos Torres Gonçalves foi outro nome de grande destaque dentro do quadro funcional da Secretaria. Ele era um dos mais ardorosos defensores do desenvolvimento do estado através da criação de um plano viário que promovesse as forças produtivas, incentivando a agricultura, a indústria e o comércio. Suas posições são marcadas por um forte viés proselitista, fruto de sua filiação à Religião da Humanidade, como veremos mais adiante no capítulo 2, quando trataremos especificamente das motivações econômicas que levaram à construção do porto. Torres Gonçalves também se formou em engenharia na Escola Politécnica do Rio de Janeiro, voltando depois ao estado, onde ingressou na Secretaria de Obras Públicas como técnico, trabalhando primeiramente sob a chefia de Felizardo Júnior e

depois de Faria Santos. Neste cargo se dedicou a questões hidroviárias, especialmente de Rio Grande, mas também contribuiu com o Plano Rodoviário do Estado. Em 1908 passou a desempenhar o cargo de Diretor de Terras e Colonização.⁵³

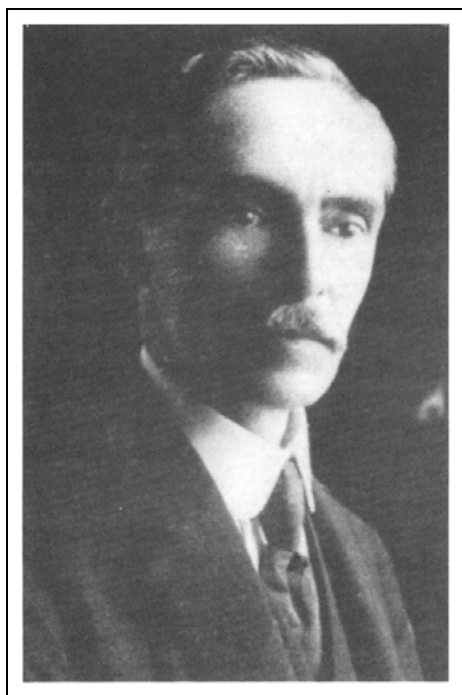


Fig. 2. Carlos Torres Gonçalves, Diretor de Terras e Colonização. Fonte: SOARES, 1998, p. 168.

Segundo Soares, os chamados “positivistas religiosos” eram via de regra militares, engenheiros, médicos ou professores da área tecnológica, em sua maioria ortodoxa, seguindo as orientações do Apostolado Positivista do Brasil. Seus principais representantes eram membros da Igreja da Humanidade.

“(…) seus prosélitos mais atuantes foram os mais categorizados servidores da Secretaria das Obras Públicas, a começar por Felizardo Júnior, Faria Santos, Torres Gonçalves e Frederico Westphalen. Contavam, além disso, com notória simpatia do Partido Republicano Rio-Grandense, tudo ao arpejo das recomendações de Comte, quanto à independência moral dos elementos da classe sacerdotal frente ao poder público. Mesmo com essa velada interdição a pronunciamentos contestatórios de quaisquer medidas do Governo, eles não deixavam de manifestar-se.”⁵⁴

⁵³ Ibid., p. 167.

⁵⁴ Ibid., p. 172.

Já os positivistas políticos, vinham geralmente da área humanística, como o direito, a magistratura, a política e o jornalismo. Eles adotavam as soluções políticas do positivismo, sem, no entanto, seguir suas recomendações religiosas ou tomar parte no Apostolado. O maior exemplo deste setor foi grupo de Júlio de Castilhos que formava a cúpula do PRR.

1.3.3.2 JOÃO LUIZ DE FARIA SANTOS

Um dos técnicos mais destacados e de atuação mais importante dentro do longo processo de planejamento e construção do porto de Porto Alegre foi o engenheiro João Luiz Faria Santos, que ocupou por quase trinta anos a Diretoria de Viação e Viação Fluvial da Secretaria de Obras Públicas. Ao estudar engenharia na Politécnica do Rio, foi influenciado pelo positivismo religioso que marcaria fortemente suas idéias, posições e sobretudo sua atuação no cargo público. Podemos atribuir a este fator uma das causas de seu grande prestígio dentro da administração pública do governo positivista do PRR.

Faria Santos era filho de estancieiros nascido na Estância do Quilombo, hoje pertencente à Jaguarão, em 9 de outubro de 1855, tendo falecido no Rio de Janeiro em 20 de setembro de 1936. Ele se formou em engenharia civil na Escola Politécnica do Rio de Janeiro em 1884, onde aderiu à doutrina positivista. Antes disso foi professor público em Jaguarão entre 1873 e 1877. Atuou como engenheiro da Câmara Municipal de Jaguarão entre 1887 e 1899, subdiretor de Obras Públicas do Estado em 1890, chefe da Comissão das Obras da Barra do Rio Grande no período de 1890 a 1895. Ocupou a Diretoria de Viação entre 1895 e 1913, mas em 1896, ele se licencia para assumir a Intendência Municipal de Porto Alegre, única função política que exerceu. Em 1913, quando a Diretoria de Viação foi dividida em Viação Terrestre e Fluvial, ele permaneceu à frente desta última.⁵⁵

⁵⁵ SPALDING, Walter. *Pequena História de Porto Alegre*. Porto Alegre: Sulina, 1967, p. 161.

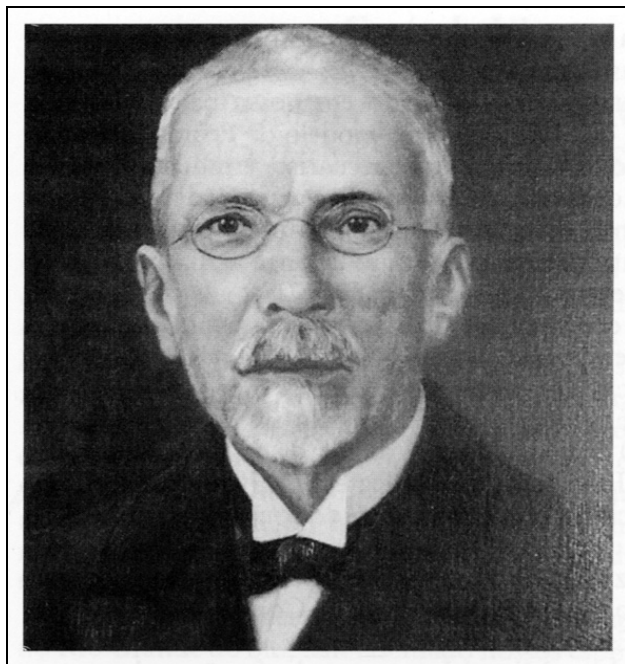


Fig. 3. Engenheiro João Luiz de Faria Santos, Diretor de Viação Fluvial. Fonte: SOARES, 1998, p. 166.

Em 27 de agosto de 1927, depois de exercer por mais de três décadas o cargo de Diretor de Viação e Viação Fluvial, Faria Santos foi promovido a Diretor Geral da Secretaria de Obras Públicas.

“(...) foi promovido a Diretor Geral da Secretaria das Obras Publicas o Eng. João Luiz de Faria Santos, que por tantos annos exerceu o cargo de Director desta Directoria, prestando neste posto relevantes serviços á causa publica. Permitta, Dr. Secretario, que traduzindo o pensamento de todo o pessoal subordinado a esta Directoria, deixe aqui consignado o pesar com que vimos afastar-se o venerando chefe, de cujo saber e experiencia nos acostumamos a receber os conselhos.”⁵⁶

Mas logo no ano seguinte, em 28 de março de 1928 ele teve seu pedido de aposentadoria aprovado. O Secretário Fernandes Moreira faz o elogio de seu colega, que por três décadas dirigiu e acompanhou de perto todo o desenvolvimento dos projetos e obras do porto, demonstrando o valor e o prestígio que ele adquiriu dentro daquela repartição.

“Esse velho, dedicado e competente funcionario, durante o longo espaço de mais de 40 annos, em que prestou os mais assinalados serviços

⁵⁶ R.D.V.F., 2 de junho de 1928, vol. 2, p. 181.

publico, foi um exemplo vivo de um caracter integro, alliado a um coração bonissimo, que não excluia a energia quando necessaria, pelo que a sua actuação nos cargos publicos que occupava, foi sempre efficiente e justa.

O seu afastamento desta Secretaria foi então muito lamentado e nestas linhas expresso o pesar que nessa ocasião senti em ver que o Governo perdia a collaboração leal, sincera e capaz, de um engenheiro estudioso e illustrado.

As sua aposentadoria foi o justo premio a uma vida toda ella consagrada ao serviço publico.”⁵⁷

A importância da figura de Faria Santos para as obras do porto se revela pelo cargo que ele ocupou na Diretoria de Viação Fluvial ao longo de praticamente todo o período analisado. Santos pode ser considerado uma figura exemplar dentro da Secretaria de Obras, seja por ser um positivista religioso que manifestava claramente sua postura no cargo de Diretor, seja por sua posição política como um dos integrantes da primeira geração do grupo republicano no estado. Como engenheiro da Secretaria de Obras ele pertencia à elite de técnicos do Estado que trabalhava para a implementação das propostas e idéias do governo do PRR. Este grupo de profissionais desempenhou a tarefa de transmitir para a sociedade em geral os conhecimentos, princípios e valores do Estado de inspiração positivista. Eles formavam a classe de produtores urbanos, portadora dos conhecimentos do urbanismo, da engenharia e da técnica em geral, responsável pela difusão da crença de que o PRR era o único partido habilitado a resolver certos problemas e satisfazer determinados interesses de vital importância para Estado.

Por este motivo os relatórios, com os seus discursos dos engenheiros, seus pontos de vista e posicionamentos, manifestam de forma privilegiada o imaginário técnico e político que estamos buscando. Através deles tivemos acesso a conteúdos que vão muito além das meras questões técnicas dos projetos e das obras, revelando também a forte influência positivista nas diretrizes e políticas do Estado.

⁵⁷ MOREIRA, João Fernandes. *R.S.O.P.*, 1929, p. 6-7.

2. A QUESTÃO ECONÔMICA – CIRCULAR: A ECONOMIA GAÚCHA, A POLÍTICA DE DESENVOLVIMENTO GLOBAL E OS TRANSPORTES

No que tange à economia, o ideário de progresso do governo estadual encontrou sua versão local num projeto de desenvolvimento conjunto de todas as forças produtivas da economia regional, procurando alternativas à pecuária e a inclusão das demanda de novos setores e agentes que surgiram com o desenvolvimento e a diversificação da economia.

“Como forma de conseguir este desenvolvimento global e equilibrado da economia, o PRR dispunha-se a encarar como prioritária a questão dos transportes e a eliminar os privilégios a este ou àquele setor de produção em especial. Desta forma, tentando solucionar problemas da órbita da circulação de mercadorias, o PRR ia ao encontro dos diferentes setores produtivos do estado, beneficiando a economia gaúcha como um todo e respondendo aos variados grupos sociais nela envolvidos.”⁵⁸

Para entender melhor a estratégia adotada pelo governo, devemos observar como se organizava a economia do estado no período. Segundo Heloisa Jochims Reichel⁵⁹, o desenvolvimento industrial do Rio Grande do Sul durante a República Velha seguiu as tendências do modelo de industrialização nacional de “crescimento para fora”. A posição periférica, porém estratégica, do Estado no contexto nacional possibilitou que a indústria sulina atendesse às demandas das camadas média e baixa das maiores cidades litorâneas brasileiras, que se tornaram as principais consumidoras do charque e dos demais produtos agrícolas gaúchos, o que proporcionou um período de prosperidade econômica, a ampliação das áreas cultivadas e a diversificação da agricultura.

Segundo Reichel, é importante reconhecer a duplicidade da indústria gaúcha durante a República Velha, que atendeu tanto o mercado interno nacional como o regional.

⁵⁸ PESAVENTO, *A burguesia gaúcha*. op. cit., p. 105.

⁵⁹ REICHEL, Heloísa Jochims. *A industrialização no Rio Grande do Sul na República Velha in RS: Economia e Política*. 1ª ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979, p. 255-274.

“Nos primórdios do período republicano predominava o caráter regional da indústria riograndense. Em 1907, o Rio Grande do Sul era a terceira maior força industrial do país. Sua indústria era constituída na maior parte por pequenas empresas de baixo nível tecnológico e de capital, com estrutura praticamente artesanal, cuja produção era destinada preferencialmente ao mercado regional.”⁶⁰

Através desse quadro podemos ver como a questão dos transportes tomou uma dimensão importante para a viabilização desse processo que envolvia um grande fluxo comercial entre o centro do país e o interior do estado.

Porém as decisões do governo federal nem sempre coincidiam com os interesses estaduais. Diferenças como a posição periférica do estado na economia nacional e a orientação positivista do governo gaúcho contribuía para as divergências. Enquanto que a União favorecia a industrialização regional até o período da I Guerra Mundial, a política estadual procurava um melhor posicionamento e integração com o mercado nacional. Medidas como a reforma tributária, que procurou estimular a expansão da indústria gaúcha em nível nacional, promovendo seus produtos nos mercados externos expressavam o pensamento positivista que orientou a política estadual.

O governo federal tinha interesse na abertura da barra de Rio Grande apenas para integrar o estado à economia brasileira como uma região fornecedora de matérias-primas e artigos de subsistência para o centro do país. Já para o governo do Estado, pelo contrário, a importância deste empreendimento estava em viabilizar o comércio externo, permitindo o desenvolvimento das forças produtivas do Rio Grande do Sul.

Os dois centros industriais mais importantes do estado no início do século XX apresentavam diferentes características: Porto Alegre centralizava a produção do centro-norte do estado e o pólo Rio Grande-Pelotas, articulando a região sul. Enquanto Rio Grande se caracterizava por grandes estabelecimentos e pouca diversificação industrial, visando o mercado nacional por meio de poucos produtos, Porto Alegre apresentava um número muito maior de fábricas de pequeno porte e produção mais variada, buscando prioritariamente o mercado da zona colonial com demandas mais diversificadas.⁶¹

⁶⁰ Ibid., p. 256.

⁶¹ Ibid., p. 262.

2.1 A QUESTÃO DOS TRANSPORTES: A ABERTURA DA BARRA E A CONSTRUÇÃO DO PORTO DE RIO GRANDE

Uma antiga questão que afligia o estado desde os tempos do Império era a abertura da barra de Rio Grande, incluindo a melhoria das condições das vias navegáveis. Este problema exigia respostas rápidas e toda prioridade do governo republicano que buscava implementar seu projeto de desenvolvimento econômico.

O projeto castilhista colocou o comércio na função de organizar a produção e o consumo. Na época as importações e exportações eram quase que totalmente dominadas por estrangeiros com as mercadorias entrando no estado através do porto de Montevidéu. O comércio de trânsito e o contrabando estavam intimamente associados, constituindo uma prática muito comum desde a colonização do estado. Esta situação impunha uma forte barreira ao desenvolvimento econômico do estado, pois transferia o comando do mercado externo e os seus lucros dos gaúchos para os comerciantes uruguaios.⁶²

A crise econômica e financeira vivida pelo estado desde o final do Império encontrava consenso geral da classe produtiva e do governo na questão dos transportes, que viam nela o principal problema enfrentado pelo estado. O próprio governo atrelava o êxito do projeto de desenvolvimento do estado à desobstrução da barra de Rio Grande, possibilitando a independência comercial em relação ao Uruguai.

O controle dos serviços públicos de ferrovias e portos por companhias estrangeiras aumentava muito os custos de produção em função dos elevados fretes e das precárias condições de transporte e de serviços. Como bem coloca Pesavento, “*O problema dos transportes, em si, afeta toda a produção do estado (agricultura, pecuária, indústria) e convertia-se, no plano da consciência dos agentes sociais da época, no principal problema econômico.*”⁶³

Em 1906, o Secretário das Obras Públicas, Eng. José Barboza Gonçalves, comenta a assinatura do contrato para a abertura da barra de Rio Grande em seu relatório dirigido a Borges de Medeiros: “*(...) seja-me permitido fazer aqui uma expressiva referencia, que traduza o meu applauso patriotico, ao contracto assignado no dia 12 do mez corrente, para a abertura da barra geral*”. E segue dizendo que: “*A proxima execução dessa obra grandiosa*

⁶² ESPÍRITO SANTO, Miguel Frederico do. *A abertura da barra do Rio Grande*. Porto Alegre: Pallotti, junho de 1982.

⁶³ PESAVENTO, *República Velha Gaúcha*, op. cit., p. 202.

satisfará a primordial condição exigida para o celere desenvolvimento material do Estado, determinando a conseqüente solução radical do problema economico interno, sob qualquer aspecto que se apresente.”⁶⁴ Sua manifestação não deixa dúvidas da prioridade e vulto que esta tarefa tomava para o governo. As expressões de elogio da política dos republicanos enaltecem o caráter patriótico e quase missionário dos seus idealizadores.

“O Rio Grande do Sul tem sobejas razões para o justo desvanecimento que o emociona ainda profundamente e não esquecerá, estou certo, a dívida de gratidão que contrahio com personalidades notaveis da politica nacional e outros esforçados paladinos, que contribuíram devotadamente para o inicio da realização do magno commettimento.”⁶⁵

No início do século XX a economia do estado perdia posições no mercado interno brasileiro devido ao atraso tecnológico e à falta de um sistema de transportes adequado, onerando os fretes. Em diversos aspectos as posições dos governos federal e estadual em relação à economia eram divergentes, o que também se manifestava nos projetos de infra-estruturas estado:

“Para o governo federal a abertura da barra tinha sentido na medida em que o Rio Grande do Sul se integrasse à economia brasileira como uma região periférica abastecedora do centro do país com matérias-primas e artigos de subsistência.

Pela perspectiva do governo do Estado, pelo contrário, o empreendimento só se justificaria como elemento preponderante na dominação do comércio externo, pressuposto para a realização do capitalismo no Rio Grande do Sul.”⁶⁶

No relatório de 1908, o Secretário de Obras Cândido José de Godoy defende a encampação das obras de abertura da barra e do porto de Rio Grande pelo Governo do Estado, que em sua opinião era o único que poderia arcar com as grandes despesas destas obras sem onerar os futuros serviços portuários. Caso fosse realizada por empresas particulares, elas acabariam por monopolizar seus serviços, contrariando a política e os interesses do governo.

⁶⁴ GONÇALVES, José Barboza. *R.S.O.P.*, 1906, p. 19.

⁶⁵ *Ibid.*

⁶⁶ ESPÍRITO SANTO, *op. cit.*, p. 35.

“O Rio Grande espera há muitos annos, (...) as obras que devem pô-lo em communicação com o resto do mundo.

Si ao Governo da União compete o direito, também cabe o dever de tomar todas as medidas para que taes obras sejam enfim iniciadas, (...) Só o Governo pôde, sem abalo, sujeitar-se ás consequencias do imprevisto da luta contra o mar para a execução de taes obras; mas para uma empresa arriscar-se a essas consequencias, era necessario contar com um forte esteio, que, no caso, só pôde ter sido o monopolio da exploração do porto do Rio Grande.”⁶⁷

Mas a abertura da barra só teria sentido se fosse acompanhada de obras complementares, como a abertura de canais de navegação na Lagoa dos Patos e da construção dos portos de Pelotas e Porto Alegre. Dentro dessa perspectiva, o porto de Rio Grande perdia importância, pois o projeto desenvolvimentista do governo estadual visava beneficiar de forma equilibrada as regiões norte e sul do estado, polarizado em torno daquelas duas cidades as função de abastecimento, entreposto comercial e escoadouro da produção.

“Tornar Porto Alegre e Pelotas accessíveis às embarcações de maior calado e ligadas diretamente aos grandes portos do país e do exterior, sem necessidade de qualquer tipo de baldeação no porto do Rio Grande, era a idéia do governo do Estado para o fortalecimento do comércio e a razão da abertura da barra.”⁶⁸

O Secretário Godoy lembra que o projeto do porto da capital exigia o aprofundamento dos canais de navegação na Lagoa dos Patos a partir do baixio da Sétia e a abertura da barra, sendo este o grande desafio de sua ligação com o mar.

“Taes obras pressupõem a abertura da barra do Rio Grande, mas evidentemente no ponto em que se acha a momentosa questão não é lícito duvidar da realização da antiga e justa aspiração do nosso Estado. Não é a barra que tem se opposto ao melhoramento, é a auzencia de esforço por parte do poder competente, que hoje não pode de modo nenhum recuar diante da solução do problema.”⁶⁹

Ainda no relatório de 1908, Cândido Godoy recomenda o exemplo das nações estrangeiras no empenho para a abertura de hidrovias e fala de sua importância no

⁶⁷ GODOY, Cândido José de. *R.S.O.P.*, 1908, p. 24.

⁶⁸ ESPÍRITO SANTO, op. cit., p. 42.

⁶⁹ GODOY, Cândido José de. *R.S.O.P.*, 1910, p. 12.

desenvolvimento do estado e do país. Assim ele justifica a implementação do projeto “*Porto Alegre Porto de Mar*”, elaborado por ele e pelo Diretor de Viação Fluvial Faria Santos, que será analisado no quarto capítulo, onde trataremos dos planos desenvolvidos para o porto.

“É princípio incontestado que a navegação deve penetrar tão longe quanto for possível no interior das terras, e os povos mais adiantados não poupam sacrifícios, para que ella se faça em condições cada vez mais favoráveis de calado.

Ao vosso espírito progressista não escapou a necessidade de dar-se, desde já, um maior desenvolvimento aos trabalhos tendentes a garantir gradualmente o augmento de profundidade, nos pontos da linha de navegação onde ella falta, para tornar acessível o porto da Capital a navios de maior calado.(...)

O estudo feito, em 1904, pelo illustre Sr. Director da Viação e por mim, demonstrou a relativa facilidade de ser elevado até 19 pés, o calado da navegação até a Capital, o que permittiu dar-se a denominação ‘Porto Alegre Porto de Mar’, ao projecto então organizado.”⁷⁰

Além dos motivos de origem econômica, estas obras integravam a estratégia pela qual o PRR procurava consolidar seu poder político, conquistando apoio de amplos setores da sociedade não contemplados pela política excessivamente oligárquica do Partido Liberal. Porto Alegre e Pelotas também eram os pontos chave para o aliciamento partidário, num período em que o PRR buscava a ampliação social de sua base política.

“O problema capital da expansão econômica do Rio Grande do Sul reside na franquia das comunicações marítimas, pelo melhoramento da única saída que o Estado possui para as água oceânicas e do caminho de acesso até os portos do Rio Grande, Pelotas e Porto Alegre, escoadores naturais da nossa produção (...)”⁷¹

O desejo de Júlio de Castilhos era a melhoria da navegabilidade nos rio Taquari e Caí para que navios de maior calado pudessem chegar até a região colonial. Dessa forma, já nos primórdios da República, foi traçada uma política de desenvolvimento para o Estado que previa a abertura de canais de navegação interiores e da barra de Rio Grande.

⁷⁰ Idem, 1908, p. 25.

⁷¹ A Federação, Porto Alegre, 1º de abril de 1919 *apud* ESPÍRITO SANTO op. cit., p. 51.

O governo Borges de Medeiros pôs em prática a idéia originária das “bases para o programa dos candidatos republicanos” de 1884 de desenvolvimento dos transportes, formuladas por Júlio de Castilhos, Ramiro Barcelos e Demétrio Ribeiro: “*Um plano geral de viação como garantia da defesa do território nacional, do desenvolvimento industrial do país e facilidade de suas relações interiores*”.⁷²

Este governo assinou o decreto n. 1958 de abril de 1913, estabelecendo o plano geral de viação do Estado, compreendendo a viação férrea, a viação fluvial, assim como a rede de estradas de rodagem. O escoamento da produção se daria pelos portos de cabotagem de Porto Alegre e Pelotas e pelos portos marítimos de Rio Grande e Torres (este a ser construído). Uma rede de transporte cobrindo a totalidade do território estadual cumpria assim os objetivos do PRR de consolidar sua dominação política mediante o aliciamento baseado na dotação eqüitativa de infra-estruturas nas diferentes regiões.

A inauguração oficial das obras da barra se deu em 11 de dezembro de 1907, com a conclusão dos molhes em 1915. Neste mesmo ano, a corveta “Benjamin Constant” com calado de 6,40 transpôs a barra, algo até então impraticável. O primeiro trecho do cais do novo porto, iniciado em novembro de 1912, foi inaugurado em 15 de novembro de 1915.⁷³

Borges de Medeiros encampou as obras do porto e da abertura da barra de Rio Grande justificando:

“Ninguém ousa mais contestar a competência exclusiva do Estado para gerir os serviços de arrecadação dos impostos, dos correios, dos telégrafos, da cunhagem da moeda e outros. Estão nas mesmas condições os serviços que entendem com a viação férrea, portos e canais.

No que concerne aos portos, tudo se condensa nos seguintes conceitos de notável profissional:⁷⁴

‘Cada porto constitui socialmente um organismo dotado de uma individualidade própria, e definida, e a tarefa do técnico e do legislador consiste em reunir todos os dados possíveis e os mais completos conhecimentos da experiência para aplicar a esse organismo o sistema que lhe possa permitir desenvolver-se e florescer.

⁷² ROSA, Othelo. *Júlio de Castilhos – escritos políticos*. Porto Alegre, Globo, 1928, p. 72. *apud* ESPÍRITO SANTO op. cit., p. 59.

⁷³ ESPÍRITO SANTO op. cit., p. 63.

⁷⁴ A citação feita por Borges de Medeiros é do engenheiro João Carlos Blanco, extraída da memória que ele publicou em 1906 sobre o sistema de exploração de portos. Este engenheiro também foi citado por Francisco de Paula Bicalho no “*Plano para o melhoramento dos portos da República*” de 1907.

Um porto caro pode oferecer certos benefícios ao Estado, produzindo um balanço favorável todos os anos, porém, desvia o comércio, impede o desenvolvimento do tráfego, isola a cidade e torna impossível muitos lucros, resultantes de outros impostos.

Um porto barato poderá dar apenas para o custeio, talvez mesmo apresente déficit em seus balanços, mas é, em compensação, uma fonte inesgotável de atração e progresso.”⁷⁵

Esta posição levou Borges de Medeiros a encampar as obras do porto e da barra de Rio Grande, procurando fazer o mesmo com a Viação Férrea. O relatório da Diretoria de Viação fluvial de 27 de julho de 1920 trás os detalhes desta transação.

Faria Santos comemora a consumação desta transferência, fruto de longos esforços por parte do Governo do Estado, que envolveram disputas jurídicas com a companhia arrendatária e até pedidos de intervenção federal na questão.

“Porto do Rio Grande

Mais um vez congratulo-me com o Sr. Dr. Presidente do Estado e comvosco pela transferencia dos contractos da C.^a Française du Port de Rio Grande do Sul ao Estado, que o Governo Federal autorizou pelo seu Dec. n. 13.091 de 9 de julho de 1919.

Esta notavel operação económica recommenda á benemerência publica os seus autores, sobretudo o Sr. Presidente do Estado que proseguiu, com louvável firmeza, os cívicos esforços do seu inesquecível antecessor, Júlio de Castilhos, para avocar, primeiramente a construção das obras da barra e posteriormente a exploração industrial do porto.

Julgo-me dispensado de demonstrar as vantagens, assas conhecidas, que o commercio e a industria hão de auferir do novo regimen portuário.

Vem, porém, apello solicitar a vossa esclarecida atenção para o ponto de vista político, cuja importância é evidente. Desde os tempos da monarchia os espíritos mais cultos, animados pelo amor á Pátria, lutam pela descentralização administrativa, a que naquella época, chamavam franquias provinciaes. A transferencia do referido porto ao Estado constitue, em meu humilde entender um adiantado passo nessa senda, em que a Republica achase ainda atrasada, comquanto o seu adiantamento sobre a monarchia seja notável. Oxalá elle mantanha-se sem retrogradação, até que a evolução social da nossa Pátria permitta novos progressos nesse sentido.

Na qualidade de organo do Governo Estadual, assignastes o termo do accordo celebrado com o Sr, Ministro da Viação e Obras Publicas a 29 de Setembro de 1919, tornando effectiva a precitada transferencia.

Registrado este termo no Tribunal de Contas a 17 de Outubro seguinte, entrou o porto, no dia immediato, para o domínio do Estado.

⁷⁵ ALMEIDA, João Pio de. *Borges de Medeiros*. Porto Alegre, Allend, 1928, p. 123. *apud* ESPÍRITO SANTO, op. cit., p. 63.

A 1º de Novembro assignamos os termos da transferencia das obras da barra perante o Chefe da Fiscalisação Federal, (...)”⁷⁶

Mas no final das contas, o resultado desta grande empreitada do Estado na busca de bancar todas as infra-estruturas necessárias à produção acabou sendo contrário ao objetivado. Como ressalta Pesavento “*o desejo governamental de baratear os transportes pelo abaixamento dos fretes não se tornou possível, sendo até necessário elevá-los para poder operacionalizar os serviços*”.⁷⁷

Na economia o impacto foi dos mais nefastos. Para encampar obras de tamanho vulto, o Estado se viu obrigado a recolher os saldos disponíveis do Tesouro depositados nos bancos, restringindo o crédito e executando as hipotecas, o que ocasionou uma crise financeira sem precedentes, principalmente entre os pecuaristas. Este fato, juntamente com outros agravantes de ordem política e social conduziram a deflagração da revolução de 1923, que marcaria o declínio do PRR no Estado e o fim próximo da República Velha.

2.2 A POLÍTICA DE SOCIALIZAÇÃO DOS SERVIÇOS PÚBLICOS

Segundo Pedro Fonseca⁷⁸, o positivismo demonstrou certa interferência econômica do governo que não era praticada pelo liberalismo clássico. O PRR lançou mão de uma política de “*socialização dos serviços públicos*” que resultou na encampação da barra e do porto do Rio Grande em 1919, e na encampação da Viação Férrea no ano de 1920. Estas duas grandes obras estavam sendo executadas por companhias estrangeiras de forma muito insatisfatória, o que só foi possível depois de várias negociações que incluíram até o Governo Federal.

Mas a intervenção governamental era limitada pelo princípio positivista do equilíbrio orçamentário, que negava a concessão de crédito, pois o governo deveria ser “neutro” em relação às diferentes classes e grupos sociais, evitando beneficiar qualquer uma delas de

⁷⁶ SANTOS, João Luiz de Faria. *R.D.V.F.*, 27 de julho de 1920, p. 183.

⁷⁷ PESAVENTO, Sandra Jatthy. *Charqueadas, Frigoríficos e Criadores*. Caderno de Sábado, Correio do Povo, Porto Alegre, 18 nov. 1978, p. 14. *apud* ESPÍRITO SANTO *op. cit.*, p. 64.

⁷⁸ FONSECA, Pedro Cezar Dutra. *O positivismo e seus limites: o intervencionismo e o orçamento equilibrado* in *RS: Economia e conflitos políticos na República Velha*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983, 144p. (Série Documenta 18)

forma especial. O fato de não admitir privilégios a nenhum dos setores em especial também se justificava pelo tratamento equilibrado e justo que buscava a união de todos em torno da proposta republicana. Por isso sempre procurou evitar empreendimentos vultosos que ameaçassem equilíbrio das finanças, só intervindo fortemente na economia quando a questão tinha aprovação quase unânime da opinião pública, como no caso da encampação da barra e do porto de Rio Grande e das estradas de ferro. Em outras situações, mantinha-se afastado, seguindo os princípios do comtismo no que Fonseca chama de “intervencionismo conservador.”

2.2.1 OBSTÁCULOS AO DESENVOLVIMENTO DA NAVEGAÇÃO: O “INDUSTRIALISMO” E A CONCORRÊNCIA COM A VIAÇÃO FÉRREA

Um exemplo desta posição pode ser vista na carta que o Diretor de Viação Fluvial Faria Santos enviou a Borges de Medeiros em 19 de janeiro de 1913, levantando o problema do monopólio dos serviços ferroviários que afetavam a livre concorrência dos transportes no estado, prejudicando sobretudo a navegação fluvial. O tema tratava dos termos da concessão feita pelo Governo Federal às estradas de ferro gaúchas construídas ou arrendadas pela *Compagnie Auxiliare des Chemins de Fer*.

“Venho, como republicano, solicitar a vossa atenção para um assumpto de ordem administrativa, que affecta profundamente a viação interior do nosso Estado.

Refiro-me á hostilidade, dissimulada sob o nome de concurrencia, que os arrendatarios das estradas de ferro federas neste Estado fazem á navegação fluvial, com o intuito de aniquilal-a. A intenção delles patenteada no modo de agir, é monopolizar a industria de transportes, segundo a tendencia geral do industrialismo contemporaneo.

Não careço demonstrar que os privilégios e monopólios industriaes e commerciaes são nocivos ao bem publico. Já são assas conhecidas as vantagens da livre concurrencia, sobretudo na actualidade, em que os trusts encarecem-nos a vida.

O que principalmente motiva o presente appello ao vosso civismo, é a maneira como aquella hostilidade exerce-se, sob a responsabilidade do governo da União, que assim a torna mais grave.”⁷⁹

⁷⁹ SANTOS, João Luiz de Faria. *R.D.V.F.*, 19 de janeiro de 1913, p. 443.

Pelo contrato, a *Compagnie Auxiliare* estava isenta dos impostos federais, estaduais e municipais, ao passo que o transporte fluvial não tinha esta isenção, além de ser onerado pelas taxas das repartições fiscais e da Capitania dos Portos para receber autorização para a navegação. Cada trecho da malha ferroviária gaúcha era explorado por apenas uma empresa, enquanto que a navegação fluvial estava sujeita à livre concorrência de diversas companhias. Ela também enfrentava condições mais precárias, pois era praticada em rios em estado natural, sem qualquer melhoria ou infra-estrutura. Mesmo nestas condições, a empresa ferroviária procurava eliminar a navegação para monopolizar os serviços de transporte. Para tanto, a *Cia Auxiliaire des Chemins de Fer*, responsável pela malha ferroviária gaúcha, passou a subfaturar os preços das passagens e dos fretes nos trechos em que sofria a concorrência da navegação e a superfaturá-la nos trechos em que atuava sozinha. Desta forma, “*a companhia arrendatária obriga uma parte considerável dos seus passageiros e carregadores a contribuir para aniquilar a navegação fluvial, cuja concorrência útil ao povo a incomoda.*”⁸⁰

Faria Santos protesta contra esta situação criada pelo Governo Federal, argumentando que ela ia contra os interesses públicos nacionais que o Estado deveria defender. Ao defender um ponto de vista em favor do interesse nacional, ele expressa abertamente suas convicções positivistas:

“É profundamente lamentável que o governo federal dê o seu apoio a esta medida, que, além de ser iníqua aos próprios clientes da estrada, é contrária á moral e á razão. Esta navegação, assim perseguida, é exercida por empresas nacionaes, cujos proprietários, em sua maioria nossos compatriotas, estão domiciliados entre nós, tendo por este duplo motivo mais affeição á nossa Pátria do que os europeus e americanos do norte a quem o governo federal entregou a viação férrea do Rio Grande do Sul. Exprimindo-me assim, não devo ser acoimado de nacionalismo. Nenhuma prevenção tenho contra os estrangeiros, e reconheço o mutuo auxilio que as nações devem prestar-se. Em virtude das minhas crenças religiosas, eu amo todas as patrias, amando sempre a minha mais do que as outras. Sou, pois, contrario aos monopolios industriaes e commerciaes, quaesquer que sejam as nacionalidades dos monopolistas.”⁸¹

Em contraponto a essa situação, Faria Santos cita o exemplo dos contratos de arrendamento das estradas de ferro da Bahia e do Ceará, assinados 1911 e considerados por

⁸⁰ Ibid., p. 445.

⁸¹ Ibid.

ele mais justos e criteriosos. Ele lamentava que este tipo de relação não tivesse sido adotada no caso gaúcho: “*Entre nós, infelizmente, a cousa fez-se de modo diferente e contrario aos interesses do nosso Estado.*”⁸²

“No Rio Grande do Sul, tanto na Bahia como no Ceará, o governo federal deve amparar a navegação fluvial, como uma industria rigorosamente nacional, que surgiu espontaneamente e desenvolveu-se sem favores do poder publico, do qual tem recebido unicamente as garantias geraes de ordem e progresso communs a todos os habitantes da Republica. Entretanto, é innegavel e muito grande o seu concurso no progresso do nosso Estado.”⁸³

Podemos ver como o imaginário positivista partia do pressuposto de que, quaisquer que fossem as circunstâncias e as condições objetivas, o progresso acabaria ocorrendo automaticamente, mais cedo ou mais tarde e mais ou menos intensamente. Esse imaginário progressista-evolucionista estava calcado na fé que os positivistas depositavam sobre o desenvolvimento proporcionado pelos modernos meios de produção. Mas isso não impedia que eles se preocupassem com a busca ativa de soluções para os problemas enfrentados. Pelo contrário, eles foram muito ativos na elaboração de projetos que dessem conta das demandas reprimidas da sociedade em transformação.

Como engenheiro da Diretoria de Viação Fluvial, Faria Santos defendia que o Governo Federal investisse os recursos no desenvolvimento na navegação fluvial, aproveitando a vasta rede de rios e lagoas existente no estado, em vez de optar pelo transporte ferroviário, considerado muito mais caro e sujeito ao monopólio das grandes empresas.

“É incompreensível que o governo federal, em vez de coadjuvar a do Rio Grande do Sul em aperfeiçoar as incomparáveis vantagens naturaes que offerecem as duas grandes bacias dos Patos e Uruguay, sem igual no mundo, procure substituil-as por um systema de transportes muito mais caros. A viação férrea ter-nos-ia sido muito mais útil si tivessem-na combinado com o nosso admirável systema fluvial.”⁸⁴

⁸² Ibid., p. 446.

⁸³ Ibid., p. 447.

⁸⁴ Ibid.

Faria Santos sintetiza bem a concepção positivista sobre a importância do papel da indústria no desenvolvimento social, distinguindo-a da simples exploração industrial dentro do esquema do liberalismo, por ele condenado:

O auxilio que o governo tem o dever de prestar ao progresso material não se coaduna com os privilégios e monopólios, que encarecem a vida. A industria tendo por fim fornecer-nos as cousas necessárias á vida, os seus progressos não podem consistir senão em proporcionar o bem estar material ao povo, aperfeiçoando os seus productos e baixando-lhes os preços. O accrescimo de riqueza que ella ministra ao pequeno numero de ricos que a dirigem, porém em prejuizo daquelle bem estar, não é progresso; é o que hoje se chama industrialismo, isto é, exploração da sociedade por meio da industria.⁸⁵

Vemos uma desaprovação expressa ao *industrialismo*, termo utilizado para designar a concorrência desleal praticada pela indústria através de monopólios, *trusts*, cartéis e outras formas de exploração abusiva da indústria. Esta prática também atingia alguns serviços estratégicos para o governo, como os transportes, contrariando seus interesses e abrindo uma verdadeira batalha entre ele e estas empresas. Neste caso exposto por Santos, o *industrialismo* dizia respeito à concorrência desleal praticada pela companhia ferroviária através da redução dos fretes, tendo como único objetivo a monopolização dos serviços a eliminação da concorrência que a navegação fluvial lhe fazia. Isso ameaçava “*uma industria que tem acompanhado o nosso desenvolvimento desde o surto da civilização européa em nosso Estado, em meado do século XVIII (...) em beneficio somente de um diminuto numero de detentores do capital, em sua quasi totalidade extranhos á nossa Pátria.*”⁸⁶ Esta situação era inadmissível e o Governo Estadual deveria tomar as providencias cabíveis. Como resposta, Faria Santos defendia, de acordo com a posição do PRR, uma política de socialização dos serviços públicos. É interessante lembrar que em nível municipal esta política resultou na estatização de vários serviços urbanos da capital e em nível estadual conduziu ao processo de encampação das mais importantes obras de infra-estrutura: a barra e o porto do Rio Grande (1919), a Viação Férrea (1920), sem contar a gerência pública do próprio porto da capital.

Dessa forma, o próprio Diretor Faria Santos pede empenho a Borges de Medeiros para que ele cobrasse do Governo Federal a aplicação de regras mais justas nos contratos de

⁸⁵ Ibid.

⁸⁶ Ibid.

arrendamento das estradas de ferro celebrados entre a União e a *Compagnie Auxiliaire des Chemins de Fer*. As regras e condições contratuais deveriam ser as mesmas adotadas no caso da viação fluvial e do arrendamento das estradas de ferro da Bahia e do Ceará, abolindo os abatimentos e privilégios.

Faria Santos adotava um tom conciliador pregando o fim dos conflitos na concorrência entre estas duas modalidades de transporte: “*Na França (...) já se pensa que não ha razão para as hostilidades, que lá também tem havido, entre as vias férreas e fluviaes; as quaes devem, pelo contrario, combinar os seus esforços para servir ao povo, donde lhes vem a seiva que as nutre.*”⁸⁷ Para ele seria fácil combina-las sem ferir os interesses comerciais legítimos das empresas ou os interesses da população em geral. “*Na apreciação das vantagens deste trafego, muito eu levo em conta os benefícios que delle advém ao povo, a custa de quem e para quem o governo mandou construir as ditas estradas.*” Conforme os princípios positivistas ao qual Faria Santos e o Governo do PRR se filiavam, ele defende a livre concorrência, sem privilégios à particulares, e a “missão” do governo como promotor do bem público e intermediador nestas questões:

“De uma maneira geral, a época em que vivemos não deve ser de hostilidades reciprocas, porém de livre convergencia de esforços.

Collocados, em virtude da sua missão social, acima das mesquinhas rivalidades que o egoismo suggere ao industrialismo, os depositarios do governo devem ter por um dos seus principais escopos facilitar a circulação dos productos agricolas e industriaes, utilizando do modo mais conveniente as vias-ferreas, fluviaes e de rodagem.”⁸⁸

De acordo com esta posição, a exploração dos serviços ferroviários e de transportes em geral jamais deveria ser entregue à iniciativa privada. Como defensor da estatização, o governo deveria explorar estes serviços sem visar lucros imediatos: “*Elle (o governo) deve consideral-a, juntamente com a viação fluvial e de rodagem, como um serviço publico semelhante aos dos correios, telegrapho, etc., mediante os quaes elle fomenta a riqueza particular, da qual resulta a riqueza publica.*”⁸⁹ Faria Santos sugere uma alternativa para o Estado pagar os custos destas grandes obras de infra-estrutura, valendo-se da concepção positivista que prega que o capital deve sempre ter como destino final a sociedade:

⁸⁷ Ibid.

⁸⁸ Ibid., p. 448.

⁸⁹ Ibid.

“Para attender as suas despezas, o governo tem a faculdade de lançar impostos sobre os multiplos possuidores do capital, sem outras restricções além das que provem da seguinte definição de Condorcet: ‘o imposto é a parte da renda de cada cidadão destinada ao bem público’. E applicando esta bela definição nunca se deve perder de vista que o ‘capital é social na sua origem e deve sel-o na sua applicação’.”

Posta a questão nestes termos, é inadmissivel que o governo federal arrende as novas vias ferreas com a intenção de crear uma fonte de renda para o seu Thesouro. O seu fim principal nesta operação deve ser promover o bem publico, ao qual também se subordina o interesse particular dos arrendatarios.

Sendo as estradas de utilidade publica, ellas satisfazem ao seu destino como sendo a applicação do capital nellas empregado, segundo o principio acima lembrado. Trafegando-as, deve ter o governo em mira o melhor aproveitamento social deste capital. E visto ter commetido o erro de arrendal-as a capitalistas alheios ao progresso patrio, cumpre-lhe agora conciliar dignamente os interesses destes arrendatarios com os do publico. Eu affirmo que esta conciliação póde sempre ser realizada pelos politicos patriotas, em cujo numero eu tenho o prazer de contar-vos.

Rogo-vos considerar-me vosso devotado servidor e amigo agradecido. - J. L. de Faria Santos.”⁹⁰

A intenção do governo era oferecer serviços portuários baratos, com taxas que cobrissem apenas seu custeio ou que até apresentem certo déficit, com o intuito de incentivar o comércio pelos baixos custos e desenvolver a economia de uma ampla região. A situação contrária, de um porto caro, até poderia oferecer benefícios imediatos ao Estado através de um balanço financeiro favorável, mas acabaria desviando ou inibindo o comércio e o desenvolvimento, o que também diminuiria os recursos estaduais resultantes dos impostos.

2.2.2 A VIAÇÃO NO DESENVOLVIMENTO INDUSTRIAL DO ESTADO

No texto intitulado “*Algumas notas sobre o desenvolvimento industrial do Rio Grande do Sul*” de 1911, o Diretor de Terras e Colonização, Carlos Torres Gonçalves, traça um panorama das atividades industriais no estado. Mas antes disso ele discorre sobre as condições gerais para o desenvolvimento e “*progresso dos povos*”, citando exemplos das “*nações mais*

⁹⁰ Ibid.

evoluídos”. Seu discurso é nitidamente marcado pelo pensamento positivista, que embasa seus argumentos e dá suporte às justificativas e diretrizes políticas por ele sugeridas. Adotando um tom de otimismo, ele acreditava que com a realização das obras necessárias, em pouco tempo ocorreria uma explosão de desenvolvimento das diversas atividades produtivas do estado. Um futuro de prosperidade e harmonia o aguardava, contanto que os poderes públicos tomassem as devidas providências no sentido de amparar e orientar seu desenvolvimento. “*Não é preciso gastar palavras para provar que o Rio Grande do Sul progride sempre, pois que isto constitue uma condição geral de todos os povos (...)*.” Segundo ele, “*(...) o progresso industrial do Rio Grande tem se acelerado nos ultimos annos, facto que deve ser attribuido essencialmente á circumstancia de se terem reunido, de então para cá, as condições geraes da evolução industrial do Estado, (...)*”⁹¹ Dentre estas condições ele cita a aplicação de grandes capitais de curto prazo nas indústrias e em especial nas obras de viação.

Com um pensamento que reflete os ideais sansimonistas de emancipação humana através da indústria e da tecnologia, Torres Gonçalves afirma que “*As machinas estão ahi para augmentar todos os dias esse excesso, bem como as tendências universaes para a paz e a indústria.*” Desta maneira, a produção capitalista seguia uma progressão geométrica e não aritmética, multiplicando as riquezas que garantiriam a prosperidade e a paz entre os povos. O sansimonismo e o positivismo depositavam uma grande fé no porvir. Estas duas correntes elaboraram um imaginário de evolução contínua, projetando um futuro sempre melhor que seria garantido pelas “*condições gerais para o progresso*”. De acordo com Torres Gonçalves “*Todas as nações, aquelas mesmas de evolução industrial mais lenta, (...) continuam incessantemente a augmentar – pela indústria – o conforto e a segurança individuaes, - e pelas artes e sciencias o sentimento e a intelligencia, em uma palavra, continuam a augmentar a riqueza collectiva.*”⁹²

A idéia de progresso do positivismo pressupõe uma concepção teórica contendo uma síntese do passado e uma previsão do futuro. Segundo esta concepção, a humanidade marcha lenta e continuamente numa direção definida em que uma etapa sucede a outra, num progresso sem fim. Pesavento afirma que “*Em certa medida, pode-se dizer que o homem burguês do séc. XIX viveu sob a crença no progresso ilimitado, visão de mundo na qual o futuro se antecipa como uma conquista assegurada.*”⁹³ Derivada da idéia de progresso,

⁹¹ GONÇALVES, Carlos Torres. *Relatório da Diretoria de Terras e Colonização* in *R.S.O.P.*, 1911, p. 157.

⁹² *Ibid.*, p. 158.

⁹³ PESAVENTO, *A burguesia gaúcha*. op. cit., p. 97.

encontra-se a concepção evolucionista da sociedade, que compara e hierarquiza os processos humanos. Esta forma de pensar é tributária do grande desenvolvimento das ciências e do desenvolvimento tecnológico no século XIX. As ciências humanas surgem neste período como resposta a estes processos de transformação, herdando das já consagradas ciências exatas e biológicas sua base epistemológica.

“No contexto europeu do séc. XIX, onde surgiu, o positivismo foi uma das correntes ideológicas de justificação do triunfo da sociedade burguesa e do modo capitalista de produção. Seus princípios norteadores – Ordem e Progresso – estão assim diretamente relacionados com o processo em curso na sociedade: a ordem burguesa era o elemento a conservar; o progresso econômico, o objetivo a atingir. Daí, pois, os lemas positivistas: ‘a ordem por base, o progresso por fim’, ‘o progresso é a continuidade da ordem’. Existe, assim, uma clara vinculação entre a idéia de progresso e os começos do surto industrial, aparecendo o empresário como uma dinâmica força da sociedade na percepção comtista.”⁹⁴

Torre Gonçalves faz alusão a essa explosão de desenvolvimento dos países ocidentais na época: “*A França, por exemplo, (...) aumenta em uma progressão assombrosa os seus recursos financeiros. O mesmo dá-se, com diferenças de gráo, em todos os demais paizes, Inglaterra, Portugal, etc.*” Mas o exemplo mais expressivo por ele destacado estava no continente americano: “*Nas nações americanas, porém, é onde o desenvolvimento industrial, desde muitos annos atraz, mais se tem acelerado, sobretudo nos ultimos annos, primeiro na parte norte do nosso continente e actualmente em sua parte sul.*”⁹⁵ Isto deveria ser atribuído ao fato dos capitais excedentes produzidos na Europa e nos Estados Unidos procurarem novos mercados para a aplicação de seus investimentos, encontrando na América do Sul, no início do seu desenvolvimento, uma situação adequada para empreendimentos industriais.

Mas ele alertava para o problema da exploração capitalista sem limites, forma do controle e da regulação governamental. Gonçalves temia que esse fenômeno, já condenado nos países industrializados, se implantasse no estado, contrariando gravemente o ponto de vista dos positivistas e seu projeto para a economia.

“Não temos nenhum pré-juízo em relação ao capital, que, segundo o encaramos, é mesmo um, isto é, da sociedade; mas não é indiferente a

⁹⁴ Ibid., p. 96-97.

⁹⁵ GONÇALVES, op. cit., p. 158.

maneira pela qual elle é applicado, podendo haver nisso gravissimo perigo social. Já existe mesmo uma expressão consagrada para caracterisar os perigos do mau emprego do capital – é a palavra industrialismo.

O industrialismo, como é geralmente sabido, mas ainda pouco sentido entre nós, consiste nos processos pelos quaes, servindo-se da indústria como instrumento, os capitalistas realizam a exploração da sociedade, em vez de seu serviço, onde reside o destino social da industria. Os seus perigos são muito conhecidos na Europa e particularmente nos Estados Unidos do Norte, onde se tem formado trusts ameaçadores, mediante os quaes se estabelece uma situação artificial na indústria, contraria ao interesse publico. Por isso os governos occidentaes tem sido levados a tomar medidas energicas e radicaes, fazendo passar para a administração publica, á custa mesmo de grande onus, varios serviços mais importantes e que mais affectam o interesse da colletividade, especialmente na Allemanha. Nos Estados Unidos do Norte, os governos têm chegado a prohibir a organização de emprezas, quando prevêm a constituição de novos trusts.

No Rio Grande do Sul está em formação muito adiantada um dos **trusts** mais perigosos, que é o dos transportes.”⁹⁶

A proposta do Estado era remover todos os entraves que impediam o livre desenvolvimento das forças produtivas e da economia do estado de forma equilibrada. Como afirma Pesavento, “*O projeto do PRR implicava em tentar a realização do capitalismo de forma global, onde indistintamente todos os setores da economia se desenvolvessem.*”⁹⁷ Por esse motivo eles lutavam tanto contra os monopólios, trusts e outras formas de concorrência desleal da indústria, que beneficiava apenas as corporações privadas, impedindo o verdadeiro desenvolvimento do estado.

Torres Gonçalves manifesta os ideais sansimonistas de fraternidade universal e união dos povos por meio do progresso industrial. Ele considerava que a “evolução social” tornava os interesses dos diferentes povos mais solidários e as nações cada vez mais dependentes umas das outras. Ao invés da prosperidade de uns se dar à custa do sacrifício dos outros, todos acabariam se beneficiando com o progresso conjunto dos países.

“As cousas que se passam no indivíduo são frequentemente comparáveis com as que se passam na sociedade, cada evolução individual reproduzindo mesmo a evolução da espécie. Assim, se um mesmo individuo jamais poderia produzir tudo de que carece para a sua existência, também

⁹⁶ Ibid., p. 159.

⁹⁷ PESAVENTO, *República Velha Gaúcha*, op. cit., p. 212.

um paiz não se poderia bastar a si mesmo na elaboração dos diferentes productos da industria de que se utiliza.”⁹⁸

Gonçalves ressalta a importância das comunicações em sua época e a conexão de interesses das diferentes nações, que não poderiam viver isoladas. Isso se devia, segundo ele, ao contínuo aumento do intercâmbio de produtos entre elas, que via surgir novos mercados cada vez mais distantes. As trocas comerciais eram responsáveis pelo crescimento industrial geral que se via em todos praticamente todos os países.

Seu raciocínio segue a concepção linear progressista da história positivista, demonstrando uma fé muito grande nas possibilidades da indústria. Para ele, apesar de uma situação muito mais adversa, “(...) *todas as nações no passado, viveram mais ou menos prosperas e felizes, não será com os recursos de toda a sorte, incomparavelmente maiores dos nossos dias, que se desencadearão as tempestades financeiras ou industriaes frequentemente anunciadas e sempre afastadas.*” O único perigo que ele temia estava no chamado *industrialismo*, mas mesmo essa prática condenada não impedia a acumulação de riquezas e o desenvolvimento industrial. sendo por isso confundida com o que era considerado o “verdadeiro progresso”. A diferença do *industrialismo* consistia em que “*Elle dá, porém, um caracter e um destino individuaes, a serviços que exigem um caracter e um destino sociaes.*”⁹⁹ Ele criticava a existência de inúmeras indústrias “*artificias*” no país, que se mantinham somente com os privilégios concedidos pelo governo. Esta situação se tornou tão grave a ponto de ser impossível a eliminação repentina do protecionismo sem causar grandes prejuízos à ordem econômica e financeira.

Como os governos não dispunham de recursos ordinários suficientes para realizar grandes obras de infra-estrutura, duas alternativas se colocavam: A primeira era transferir a sua execução e exploração a empresas privadas, incumbidas de obter os recursos necessários, recebendo em troca privilégios do governo para a exploração do serviço. A outra alternativa consistia no próprio governo assumir o papel de empreendedor, saindo em busca de crédito, fazendo os empréstimos necessários e construindo as obras por meio de administração de uma firma contratada. Ele defende este último sistema, justificando que “*Para os serviços (...) ligados á segurança, á salubridade e, nos casos mais importantes, aos transportes, por toda a*

⁹⁸ GONÇALVES op. cit., p. 160.

⁹⁹ Ibid.

parte, vae-se apanhando a necessidade da realisação administrativa desses serviços, afim de affastar o industrialismo”.¹⁰⁰

Depois de traçar um panorama geral da indústria e das condições necessárias ao desenvolvimento dos países, Torres Gonçalves volta sua análise para o caso particular do Rio Grande do Sul. Em sua opinião, desde que as medidas necessárias fossem imediatamente tomadas, havia motivos para ter calma com a situação presente e confiança no futuro. Ele mostrava otimismo, afirmando que “(...) *seguimos a trilha de todos os povos, accumulando sempre novos thesouros, em todos os domínios, nas industrias e nas sciencias, como nas artes.*” Torres Gonçalves traduz bem o imaginário linear-progressista que caracteriza a concepção de desenvolvimento do pensamento positivista.

“(...) a actividade industrial no Rio-Grande expontaneamente encaminhou-se sempre para onde mais lhe convinha (...) Deixando naturalmente a actividade manufactureira a outros povos mais experimentados e mais ricos, onde essas industrias já estão organisadas, o Rio-Grande reservou-se, como povo novo, as industrias fundamentaes, que servem de base á alimentação humana.”¹⁰¹

Esta concepção pressupunha um encaminhamento automático dos processos sociais, como se as forças políticas e os interesses de classe estivessem ausentes desse jogo. Apesar do discurso aparentemente evasivo, o governo tinha uma consciência profunda das carências do estado, apresentando como resposta a suas demandas um projeto para a sua dinamização da economia visando a consolidação do capitalismo no sul do país.

“Resta ao Rio-Grande somente systematisar a sua actividade industrial, (...) particularmente, desenvolvendo e normalizando a sua viação, que constitue a chave de todo o desenvolvimento industrial do Estado.

Somos agora levados a tratar da maior dificuldade material que se oppõe no Rio-Grande ao pleno desenvolvimento das suas indústrias.

Refiro-me a viação.”¹⁰²

¹⁰⁰ Ibid., p. 161.

¹⁰¹ Ibid., p. 163.

¹⁰² Ibid., p. 166.

Torres Gonçalves ressalta que iria abordar este assunto apenas em linhas gerais, uma vez que dentro da Secretaria de Obras já havia a Diretoria de Viação especialmente encarregada de tratar destas questões. Mas ele prossegue demonstrando de que forma a situação dos transportes influenciava a sua repartição:

“Sob o aspecto material, a viação constitue o verdadeiro problema industrial do Rio-Grande, porque ella é a garantia geral do progresso. A sua importancia é tamanha, e tão grande a dependencia em que as outras industrias do Estado se acham para com ella, especialmente a agricola, que, pode-se dizer, sob esse aspecto, só por si, a viação resume todo um programma administrativo. Basta reflectir que o papel que a viação representa na economia social é análogo ao que representa na economia individual humana o systema circulatório.”¹⁰³

O sistema de transportes do estado era composto por vias férreas, de rodagem e fluviais, ainda era muito precária, estando longe de corresponder às necessidades da época, quanto mais às suas demandas futuras. As vias fluviais continuavam em estado natural, sem qualquer obra de canalização ou infra-estrutura, com exceção de algumas poucas melhorias feitas no rio Caí e nos canais de navegação de Pelotas, Rio Grande e Jaguarão. Gonçalves defendia o investimento neste meio de transporte, no aperfeiçoamento dos rios que “*são estradas que caminham*”, argumentando que o custo de canalização por quilometro equivalia à metade do custo de construção das estradas de ferro. Além disso, muitos das zonas mais férteis e povoadas do Estado eram cortadas por importantes rios que poderiam servir para a navegação.

Ele lamenta que, em vez de se promover o seu aproveitamento, o que vinha acontecendo era exatamente o contrário, com a construção de linhas férreas que prejudicavam sua utilização. Isso se dava através de concorrência desleal, que applicava tarifas reduzidas nas zonas por eles servidas, visando apenas concentrar todos os transportes nas mãos do *trust* ferroviário do Estado, ameaçando empresas de navegação anteriormente muito prósperas.

As vias de rodagem também permaneciam numa situação muito rudimentar, sem dispor de pavimentação ou traçados dentro das condições técnicas determinadas pela engenharia. Frente a esta situação, o frete nestas estradas era muito caro e o transporte precário, principalmente durante os períodos de chuvas, quando era também necessário fazer sua conservação, dispendiosa e difícil.

¹⁰³ Ibid.

Segundo Torres Gonçalves, era necessário incentivar a implementação destes meios de transporte mais econômicos e viáveis que a ferrovia privatizada. “*No Rio-Grande poucas pessoas se dão conta da utilidade da canalisação dos rios e da existência de boas estradas de rodagem, porque são cousas que ainda aqui não se viram, as únicas vias construídas em condições normaes sendo as férreas.*”¹⁰⁴

O Diretor afirmava que a maioria dos municípios agrícolas do estado tinha seu desenvolvimento atrofiado por falta de vias adequadas para proporcionar um transporte barato. Assim, muitas das riquezas já exploradas acabavam sendo perdidas. Em resumo, “*Por falta de viação conveniente, a maior parte da região agrícola do Estado não tem o desenvolvimento que poderia ter.*”¹⁰⁵ Mas ele observava confiante que, mesmo com a barra fechada, o desenvolvimento industrial do estado podia ser considerado bastante expressivo, sendo então “*natural contar-se que taes resultados crescerão muito quando tivermos francamente aberta essa porta de entrada das nossas relações commerciaes com todo o mundo.*”¹⁰⁶

Além das razões já expostas para justificar o investimento em obras de viação, Gonçalves salientava um outro motivo particular que reforçava sua argumentação. Tratava-se da formação do *trust* dos transportes no Rio Grande do Sul, “*(...) que aconselha ao Governo do Estado reservar-se elle próprio a realisação dos novos trabalhos da viação a executar.*”¹⁰⁷ Ele dizia não ser motivado por qualquer animosidade contra a companhia férrea existente, sendo motivado simplesmente pela vontade de reduzir ao máximo e se possível eliminar o chamado *industrialismo*.

Mas para a execução do vasto programa de investimentos em obras de viação de que tanto necessitava, ele afirma que o Estado teria de recorrer ao crédito:

“Mas os empréstimos que precisar levantar, acreditamos que se acharão desde logo assegurados em boas condições, quer pelas garantias geraes de prosperidade que o Rio-Grande offerece, quer pela propria natureza dos serviços e obras largamente reproductivos em que serão empregados, quer ainda pela abundancia de capital barato á procura de collocação, e, convem tambem accrescentar, pela honorabilidade financeira

¹⁰⁴ Ibid., p. 167.

¹⁰⁵ Ibid., p. 167.

¹⁰⁶ Ibid., p. 169.

¹⁰⁷ Ibid.

invariavelmente mantida pelo Rio-Grande, em meio de um esbanjamento e dissipação quasi geraes alhures.”¹⁰⁸

Ele apostava que os resultados diretos e indiretos gerados na economia pelas melhorias dos transportes gerariam renda suficiente para pagar os serviços e amortizar os juros dos empréstimos feitos. Uma grande preocupação do governo era o equilíbrio orçamentário, como fica claro nesta afirmação do Diretor: “*os deficits prolongados constituem o signal mais evidente de incompetência administrativa, por mais pobres que sejam os povos.*”¹⁰⁹ O orçamento equilibrado consistia um verdadeiro dogma de base moral para o positivismo. Como o Estado era considerado o “cérebro da sociedade”, o *déficit* orçamentário representava um “*déficit* para com os cidadãos”, pois o dinheiro era propriedade da sociedade e o governo não poderia dever o que não lhe pertencia. O governo utilizava o equilíbrio orçamentário como um exemplo para a sociedade, associando-o a uma boa situação econômica.

Mas uma vez concluído o plano geral de viação e traçadas suas linhas diretrizes determinando os trabalhos mais convenientes e adequados às necessidades e capacidades do estado, Torres Gonçalves acreditava que os resultados positivos na economia retornariam em pouco tempo o capital investido.

“A realização do projecto de Porto Alegre porto de mar, a canalisação de alguns rios, especialmente o Taquary e o Jacuhy, a ligação de Porto Alegre a Torres, aproveitando o cordão de lagoas do littoral do Estado, a construcção de algumas grandes linhas de estradas de ferro e da viação de rodagem necessaria para trazer a producção ás estradas de ferro, aos rios e aos canaes construidos, são todos trabalhos utilissimos, que, estamos convencidos, preencherão plenamente a condição de remuneração do capital. E acreditamos mesmo que isso se daria em proporções que não tardariam em habilitar o Estado com recursos para os novos melhoramentos industriaes (...)”¹¹⁰

¹⁰⁸ Ibid., p. 170.

¹⁰⁹ Ibid., p. 171.

¹¹⁰ Ibid., p. 171.

3 A QUESTÃO URBANA PRAGMÁTICA E SIMBÓLICA - SANEAR E EMBELEZAR: A CONSTRUÇÃO DO PORTO E AS REFORMAS DA CIDADE

Para compreender o papel que a construção do porto de Porto Alegre teve na reestruturação da cidade é preciso voltar para o contexto urbano do período. Sua construção provocou muitas discussões, gerando muitos projetos e proposições que vieram a modificar completamente a relação entre a cidade e o Guaíba. Estas obras transformaram tanto o espaço física da cidade como o seu imaginário, modificando as práticas sociais consagradas e introduzindo uma nova forma de viver e sentir a cidade.

Nesse sentido, além de se constituir um mero equipamento técnico, o porto também deve ser considerado como um verdadeiro projeto de intervenção urbana, inserido num contexto mais amplo do imaginário moderno de transformação da realidade concreta através da potência criadora da modernidade. Dessa forma, temos que ler suas imagens, idéias e significados de uma maneira ampla, que transcenda os motivos específicos e pragmáticos que os justificam.

Dentro desse contexto, podemos afirmar que o porto foi um marco no período inicial de grandes reformas urbanas em Porto Alegre, modernizando a cidade de acordo com os princípios de saneamento, circulação e embelezamento do urbanismo higienista da época. Ele constituiu um elemento estratégico da política de obras do governo republicano para a transformação da capital do Estado.

Uma das questões que o porto se propunha a resolver era o problema do saneamento urbano. Tratava-se de sanear o velho problema de insalubridade das margens e da falta de organização espacial daquela área, que era ocupada por inúmeras atividades, concentrando a maior parte do comércio, dos transportes e dos serviços urbanos. Isso gerava um foco de problemas que o poder público se via obrigado a solucionar. Não por acaso o primeiro projeto para o cais, elaborado ainda no final do século XIX, se propunha quase que exclusivamente a resolver o saneamento do litoral da península. Na visão das autoridades e dos técnicos da época, o problema primeiro a ser resolvido para a melhoria das condições de vida naquele espaço, antes de qualquer outra questão, era acabar com os focos de insalubridade existentes. Mas esse imaginário sanitário também propunha que a transformação espacial viesse acompanhada pela mudança de hábitos da população, daí todas as regulamentações e códigos

de posturas municipais que surgiram ainda no século XIX. Eles estabeleceram novas regulamentações para as funções e usos da zona portuária, acabando com práticas consideradas arcaicas e incompatíveis com o modelo de vida urbana que aquele imaginário pregava.

Outra questão que a transformação gerada pela implantação do porto gerava era de ordem simbólica. Tratava-se de um plano de “*embelezamento*” da cidade através da construção de um “*hall*” para a “*sala de visitas do estado*”¹¹¹, como Porto Alegre era chamada na época. Para tanto o governo construiu um pórtico de entrada da cidade no local de passageiros, no eixo da Praça da Alfândega, para dotar a cidade de uma estrutura digna de receber os visitantes que chegassem ao estado. Sobre as áreas aterradas o governo republicano procurou deixar suas marcas, construindo edificações públicas de rica arquitetura, ampliando, equipando e ajardinando a Praça da Alfândega, abrindo duas grandes avenidas, além de muitas outras obras complementares e de infra-estrutura. A proposta de ligação desta área com o novo Palácio Piratini, por fim não executada, só vem a reforçar a dimensão simbólica que o projeto do porto ocupava dentro desse contexto dessa análise.

Contando com o auxílio de técnicos e profissionais qualificados, o governo conferiu ao espaço urbano uma dimensão solene que expressava a nova ordem burguesa instaurada pela República e da qual ele era o grande responsável. Esta nova classe não tardou em se apropriar dos espaços de forte significado da cidade, erguendo sobre eles os seus símbolos que transformariam o imaginário urbano de Porto Alegre. Não podemos esquecer que o porto deu origem à cidade e ao seu próprio nome, mantendo-se sempre como área de intenso uso pelos cidadãos.

Esse novo imaginário urbano teve sua origem nas reformas empreendidas nas cidades da revolução industrial na Europa dos séculos XVIII e XIX. Devemos então retomar este período para compreender o significado dos conteúdos trazidos para o contexto brasileiro durante o processo de expansão internacional do capitalismo e de sua forma cultural, a modernidade.

¹¹¹ BAKOS, Margaret Marchiori. *Decorando a sala de visitas: Porto Alegre na virada do século 19*. In: *Porto Alegre na virada do século 19: cultura e sociedade*. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 1994. p. 144-154.

3.1 ORIGENS DO URBANISMO MODERNO

A partir do século XIX surge uma nova modalidade de urbanismo, que se distinguia da antiga arte de construir cidades pela sua pretensão científica. Este urbanismo se apoiava na técnica para produzir um “efeito de verdade” e se auto-justificava através de formulações pretensamente racionais.¹¹² Ao longo do seu processo de desenvolvimento, ele foi sendo constituído por um discurso totalizante de apelo à ciência e à técnica que tinha por objetivo legitimar as intervenções na cidade e que refletia o imaginário do racionalismo e do cientificismo da modernidade, povoando a mente de diversas gerações de engenheiros e urbanistas. Por esse motivo a análise dos discursos dos técnicos constituiu uma documentação muito importante para o acesso às estruturas imaginárias daquele período.

As grandes possibilidades trazidas pela industrialização e pela técnica no século XIX possibilitaram ao urbanismo da modernidade ir além dos meros projetos arquitetônicos ou das intervenções isoladas. Agora, através da elaboração de utopias factíveis, realizadas por meio de reformas urbanas de grande alcance, o urbanismo estava capacitado para transformar cidades inteiras como nunca fora vista anteriormente.

“O urbanismo da modernidade passou a ser tarefa de *experts*, geralmente arquitetos e engenheiros, bem como de higienistas e administradores que, em um esquema de distribuição técnica do trabalho inaugurado pela revolução industrial, passaram a chamar a si as tarefas de projeto e construção da cidade.”¹¹³

Ele se colocou como modelo para a reestruturação da cidade, aproximando-se assim da utopia, pois constituía um “*verdadeiro empreendimento ideológico, estético e simbólico totalizante, universalista*”. Sua maior diferença em relação às utopias estava no potencial de concretização imediata de suas proposições e seu poder “*foi ampliado na medida em que a potência do construir se multiplicou mediante novos avanços técnicos e econômicos, a partir da revolução industrial.*”¹¹⁴ O urbanismo passa então a ter uma pretensão científica, apoiando-se na técnica para produzir um “efeito de verdade” e justificar suas ações através de

¹¹² CABRAL, op. cit., p. 61.

¹¹³ Ibid., p. 15.

¹¹⁴ Ibid., p. 17.

formulações ditas “racionais”. Esse discurso totalizante que se constitui no âmbito do urbanismo ao longo da modernidade apresenta um imaginário de apelo à ciência e à técnica para legitimar as intervenções na cidade. Os projetos são impregnados por este discurso técnico-científico que contém um imaginário de fundo típico do racionalismo e do cientificismo da modernidade e que povoará a mente de diversas gerações de técnicos e urbanistas até os tempos recentes.¹¹⁵

Os elementos de referência urbana deste período estão ligados à noção de movimento. A revolução industrial dinamizou a cidade tradicional, transformando sua estrutura. A ordem do dia era mobilidade, circulação, tanto de pessoas quanto de mercadorias e de capital. A mudança se materializou e se fez visível através das grandes reformas da época, como a de Paris, Barcelona e Viena, por exemplo, que rasgaram o tecido tradicional com largas avenidas, bulevares, linhas de trem e metrô.

“Aos olhos das elites do século XVIII, a cidade deixara de se apresentar como uma entidade imóvel correspondente às descrições que acentuavam sua antiguidade, sua história e seus principais monumentos, para tornar-se a sede de funções políticas e econômicas claramente identificadas. O exercício dessas funções deveria passar, doravante, pela intensificação e o controle de um conjunto de movimentos e fluxos tanto naturais quanto humanos. Era necessário, antes de tudo, assegurar a livre circulação do ar, da água e da luz a fim de combater os miasmas da cidade grande. (...) Igualmente, o bem-estar moral dos habitantes e a prosperidade da cidade dependiam, sobretudo, da facilidade das comunicações e do volume dos fluxos comerciais. O comércio do trigo, em particular, tinha um papel tão estratégico quanto à renovação do ar e o escoamento das águas pluviais e dos esgotos.”¹¹⁶

As elites Iluministas perceberam que o poder de crescimento da cidade rompia com o espaço e com sua representação tradicional: “*A cidade fechada, cercada de fortificações ou de bulevares difíceis de deslocar, era substituída por uma cidade com limites sempre provisórios, a serem tratados de forma dinâmica.*”¹¹⁷ Também começava a surgir a noção de malha urbana a partir da idéia de solidariedade econômica entre as cidades dispersas pelo território. A base do pensamento dos engenheiros que trabalharam com Haussmann e muitas

¹¹⁵ Ibid., p. 61.

¹¹⁶ PICON, Antoine. *Racionalidade técnica e utopia: a gênese da haussmannização*. in SALGUEIRO, Heliana Angotti. *Cidades Capitais do século XIX*. São Paulo: EDUSP, 2001, p. 68.

¹¹⁷ Ibid., p. 69.

de suas concepções mais fundamentais surgiu ainda no século XVIII, ligadas à idéia de circulação.

3.2 OS PLANOS URBANOS E MODERNIZAÇÃO DAS CIDADES PORTUÁRIAS BRASILEIRAS

O período da República Velha marcou a emergência de toda uma nova gama de problemas urbanos que exigem soluções originais e representavam um grande desafio aos governos e planejadores. O urbanismo francês, cujos fundamentos podem ser sintetizados na tríade sanear, circulação e embelezar, tornou-se o modelo urbano de referência para as reformas da época. No Brasil podemos ver sua presença em diversas cidades, como no Rio de Janeiro com a abertura da Avenida Central, em São Paulo e no Rio com o Plano de Avenidas de Prestes Maia e o Plano Agache, ambos de 1930, e em Porto Alegre com o Plano de Melhoramentos de Moreira Maciel, em 1914¹¹⁸.

Os planos de renovação das cidades brasileiras representavam uma vontade de desenvolvimento industrial e tecnológico e de modernização da estruturas social defasada em relação ao exterior. Trata-se de um esforço para que o ambiente fosse transformado segundo um desejo de progresso, ainda que as condições concretas se mostrassem muito limitadas para a efetiva implantação das propostas elaboradas.

3.2.1 AS REFORMAS DO RIO DE JANEIRO

Para entender melhor o processo pelo qual esta modernidade ingressou no país, temos de nos reportar ao Rio de Janeiro no período da proclamação da República. O Rio, na condição de Capital Federal, foi uma das primeiras cidades a realizar obras de remodelação urbana. Como símbolo maior do país, esta cidade sentia a necessidade de virar uma página em sua história colonial e monárquica e ingressar de uma vez por todas num novo período de

¹¹⁸ MACIEL, João Moreira – *Relatorio do Projecto de Melhoramentos e Orçamentos*, Porto Alegre, Gráfica d' A Federação, 1914.

modernidade e desenvolvimento. No final do século XIX, o Rio permanecia com muitos aspectos de antiga cidade colonial. Seu porto era um foco permanente de preocupação devido às freqüentes epidemias.

“Por essa época, o Rio de Janeiro era o principal porto de exportação do café, e centralizava o comércio de importação e de redistribuição de mercadorias para o interior do país. A importância da capital federal exigia a melhoria do acesso ao porto, do cais, das condições de higiene do centro, e uma reforma urbana que a modernizasse, dando-lhe mais prestígio internacional.”¹¹⁹

Este quadro exigia soluções urgentes. Rodrigues Alves deu início a esta tarefa quando assumiu a presidência da República em 1902, propondo a modernização da velha estrutura urbana visando transformar o Rio numa metrópole civilizada e cosmopolita, digna de sua condição de sede dos poderes político e econômico. Para tanto ele nomeou Pereira Passos¹²⁰ como prefeito da capital. Este coordenou uma célebre equipe de auxiliares, com destaque para Francisco de Paula Bicalho, engenheiro responsável pela remodelação do porto e pelos aterros, o engenheiro Paulo de Frontin, encarregado do saneamento e das melhorias do centro, e do Dr. Osvaldo Cruz, incumbido da erradicação das doenças.

As obras do porto faziam parte do conjunto destas grandes intervenções urbanas, sendo divididas basicamente em dois setores: as obras a cargo da administração federal e as obras a cargo do distrito federal. Estas últimas pertenciam à administração do prefeito Pereira Passos (1902-1906), que se preocupava em manter o Rio de Janeiro no comando nacional do comércio exterior.

“A construção do porto foi iniciada em março de 1904, e durou até 1911, quando passou a ser o terceiro das Américas. Implicou a demolição de inúmeras construções e no aterro de uma área formada por praias e enseadas, nas quais funcionavam pequenos embarcadouros e trapiches independentes, para poder construir um cais retilíneo, com 3.500 m de extensão, que permitisse aos navios atracar diretamente para serem descarregados por guindastes elétricos.”¹²¹

¹¹⁹ VON DER WEID, Elisabeth. *Bota Abaixo*. Revista História Viva. São Paulo: Ediouro – Duetto Editorial, ano I, n. 4, p. 78-83, fev. 2004, p. 80.

¹²⁰ Passos estudou na *École des Ponts et Chaussées* em Paris e em 1874 fez parte da Comissão de Melhoramentos do governo federal imperial de Rodrigues Alves, para elaborar o plano de modernização da capital brasileira sob influência francesa.

¹²¹ VON DER WEID, op. cit., p. 80.

Os aterros do litoral foram possíveis graças ao desmonte do morro do Senado, configurando uma nova margem percorrido por uma larga avenida. O porto foi inaugurado em julho de 1910 pelo então presidente Afonso Pena, porém as suas obras só seriam concluídas no ano seguinte. Já em 1924 seria projetada uma primeira ampliação do mesmo.¹²²

Paralelo às obras do porto, foi aberta a Avenida Central, eliminando boa parte das antigas construções do velho centro para dar espaço a novas e mais “nobres” funções, como grandes companhias, o comércio de luxo e prédios públicos. As edificações inspiradas na arquitetura historicista francesa revelavam a intenção de “europeizar” a cidade. O velho labirinto de ruelas foi substituído por uma ampla via que permitia a iluminação e circulação do ar. Por todos esses motivos a Avenida Central se tornou um verdadeiro marco na história das intervenções urbanas no Brasil, servindo de exemplo para diversas outras capitais brasileiras.

3.2.2 O PLANO DE MELHORAMENTOS E AS REFORMAS URBANAS EM PORTO ALEGRE

Em Porto Alegre esse processo de renovação urbana se deu de forma semelhante, guardando as proporções entre a capital federal e a capital do Rio Grande do Sul. Aqui as transformações também fizeram parte do empenho das elites da época em construir uma imagem de cidade progressista. Diversos técnicos, engenheiros e arquitetos se incumbiram de colocar em prática a tarefa construir uma nova imagem para Porto Alegre, através de obras como a abertura da Avenida Borges de Medeiros e a construção do porto. Elas reformularam completamente a margem norte do velho centro de acordo com as concepções dos “produtores urbanos”, com o objetivo de marcar um novo cenário de prosperidade, ordem e limpeza. Um testemunho destas disposições é dado pelo Secretário de Obras Augusto Pestana quando ele comenta que *“Extraordinário tem sido o desenvolvimento da capital do Estado nestes últimos anos. Observa-se por toda a parte grande movimento e nota-se que a cidade progride rapidamente. A valorização dos prédios e terrenos quer na zona urbana quer nos subúrbios*

¹²² LEME, Maria Cristina da Silva. (coordenadora) *A reforma dos portos - Porto do Rio de Janeiro e desmonte e urbanização da área do Morro do Senado* in *Urbanismo no Brasil 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAN, 1999. 600 P.: il., p. 242.

tem sido enorme.”¹²³ Segundo ele, este surto de desenvolvimento era o resultado da união dos esforços dos governos do PRR no Estado e no Município: “*A acção conjuncta do Governo do Estado e da Administração Municipal deve-se esse grande progresso que ora se verifica nesta capital.*”¹²⁴ Em seguida ele elenca as diversas obras de saneamento e infra-estrutura em execução na cidade no ano de 1927:

“Resolvida a execução de importantes trabalhos relativos aos serviços de abastecimento d'agua, exgotos, calçamento, iluminação publica, alargamento de ruas, abertura de avenidas e outros, fez a Intendência Municipal um empréstimo externo de 4 milhões de dollars, com a garantia do Governo do Estado, para a realização desses melhoramentos.”¹²⁵

Os trabalhos de saneamento urbano tinham uma importância muito grande para os administradores públicos da época, sendo colocados no mesmo patamar de relevância dos serviços essenciais como segurança pública e educação. De acordo com a concepção positivista que dominava as administrações municipal e estadual, cabia ao governo o papel principal na promoção do bem estar social, arcando com os custos destes serviços fundamentais a fundo perdido, em nome do benefício à coletividade:

“Dessa condição de remuneração do capital, em renda, pensamos que só devem ser excluídos os trabalhos de saneamento, os quaes, pela sua importancia na conservação da vida e da saúde, pôdem ficar equiparados, na obrigação para o Estado em instituil-os, aos serviços de policiamento, de instrucção publica, etc.”¹²⁶

Mas antes disso, ainda na gestão do intendente José Montauray (1897-1924) foi elaborado o “*Plano de Melhoramentos e Orçamentos*” de 1914, primeiro plano urbanístico abrangendo o conjunto da cidade. Ele buscou conferir uma nova imagem à capital, coordenando diversos projetos para a reformulação da zona central, como a abertura de ruas e avenidas e a criação de praças ajardinadas. Apesar de ser bastante realista, a maior parte de suas idéias só saiu do papel nas administrações seguintes.

¹²³ PESTANA, Augusto. *R.S.O.P.*, 1927, vol. 1, p. 11.

¹²⁴ *Ibid.*

¹²⁵ *Ibid.*

¹²⁶ GONÇALVES, Carlos Torres. *Relatório da Diretoria de Terras e Colonização* in *R.S.O.P.*, 1911, p. 171.

O Plano de Melhoramentos incorporou o projeto do porto, com um cais retilíneo na margem norte e uma série de avenidas generosamente dimensionadas na área que seria acrescida. Mas ele também trazia a proposta de prolongá-lo contornando a Ponta da Cadeia até a Praia de Belas, na forma de um cais de saneamento para aquela área. Todo o cais seria seguido por uma ampla avenida de 60 metros de largura com canteiro central arborizado. Além disso, na área a ser aterrada, projetou as avenidas do Porto (Mauá) e Júlio de Castilhos, esta dando continuidade à rua das Flores (7 de Setembro) e a praça da Alfândega.

Assim, a margem norte se apresenta como um ponto especial dentro do programa de projetos para a renovação da cidade. O porto deixa de ser um conjunto de aterros, trapiches e docas particulares e passa a ser concebido como um grande equipamento unitário, racionalmente projetado por técnicos especializados e engenheiros competentes. Este equipamento é visto como mais um dos vários elementos necessários ao bom funcionamento da cidade. Circular, sanear e embelezar eram as palavras de ordem.



Fig. 4 e 5: Praça Parobé em dois momentos: em 1897, ainda com a doca das frutas ao lado do Mercado, e no início da década de 1930, depois das obras do porto. Fonte: arquivo GEDURB

Estas duas imagens sintetizam bem a transformação que a cidade sofreu com a construção do porto: de um local congestionado, insalubre e improvisado, a zona portuária passou a ostentar uma fisionomia moderna, com o embelezamento e equipamento de praças e ruas.

É interessante notar que, tanto no Rio de Janeiro quanto em Porto Alegre, as margens se tornaram o foco das intervenções urbanas mais urgentes, motivando as obras de modernização portuária. De certa forma, podemos afirmar que o Plano de 1914 e as reformas urbanas que vieram com ele trouxeram a Porto Alegre, influenciado pela renovação do Rio de Janeiro, elementos da distante modernidade de Paris. Este momento marcou o início de um processo de reconstrução da identidade urbana de Porto Alegre, que como capital do estado, também procurava se afirmar no cenário nacional e “*acertar o passo com a história*”.

Havia uma grande expectativa em atingir o mesmo nível de desenvolvimento das nações desenvolvidas da Europa e da América do Norte. Um porto moderno representava a oportunidade de estabelecer uma ligação com a modernidade que vinha deste mundo. Para o governo e a elite local este equipamento representava uma grande oportunidade de desenvolver o estado com os altos lucros do comércio nacional e internacional, mostrando ao resto do país e até ao exterior a potência e dinamismo da economia gaúcha. Tratava-se pois, da expressão de um imaginário de progresso e prestígio característicos dos estados em processo de desenvolvimento e afirmação.

A construção do novo cais e a conseqüente transformação das margens da cidade através dos aterros implicava uma reflexão sobre a interface da cidade com o rio, sua relação concreta e simbólica. A transformação de Porto Alegre deveria iniciar-se pelas margens e por sua entrada, o porto, que era então a grande porta da cidade.

Naquela época, um dos maiores desafios da Secretaria de Obras Públicas era resolver a questão dos transportes através da elaboração de um plano de viação para o estado. Os engenheiros da Diretoria de Viação estavam incumbidos desta tarefa. Eles elaboraram diversas propostas, muitas delas com soluções bastante arrojadas, como uma ponte sobre o Guaíba conectando a capital com o interior do estado, ou a ligação de Porto Alegre até o futuro porto marítimo de Torres por meio de um canal de navegação que passaria pelas lagoas do litoral norte. O primeiro projeto só foi implementado muitos anos depois, depois de ser completamente reformulado, ao passo que o segundo foi abandonado. Mas outras obras, como o desenvolvimento da malha viária e melhoria da navegação, foram sendo implementadas ao longo dos anos.

Nesse sentido, a construção do porto da capital foi um passo muito importante na concretização de um projeto de inserção do estado na rota do comércio internacional. Devemos lembrar que este projeto previa franquear a navegação marítima até Porto Alegre, o que implicava, além da transformação de toda a margem norte da cidade com a construção do cais, a abertura de canais de navegação através do Guaíba e da Lagoa dos Patos e a abertura da barra de Rio Grande.

3.3 DESENVOLVIMENTO DA ZONA PORTUÁRIA DA CIDADE

Desde seu início a cidade esteve intimamente ligada ao porto, do qual dependia quase todo seu comércio e transporte de longa distância. Apesar de sua grande importância, até o início do século XX ele ainda era explorado em estado quase natural, desprovido de maiores infra-estruturas, dotado apenas de simples trapiches de madeira e alguns aterros isolados onde eram construídos os novos prédios relacionados à função portuária, como o mercado e a alfândega.

Já na primeira metade do século XIX a antiga vocação comercial de cidade foi reforçada pelo estabelecimento das colônias alemãs na encosta da serra e ao longo dos rios que desembocavam no Guaíba, como o Sinos, o Caí e o conjunto Jacuí-Taquari, originando uma rica e ativa região de influência. Apesar das dificuldades de navegação, estes rios possibilitaram o escoamento da produção e a criação de uma rede de intercâmbio e comércio regional. Porto Alegre, através de seu porto, passou a comandar a exportação da produção, assim como a importação de bens para as novas populações.¹²⁷



Fig. 6: Os antigos trapiches onde eram movimentadas as mercadorias do porto no final do século XIX representavam o passado que moderno porto iria eliminar. Fonte: arquivo GEDURB

O desenvolvimento do comércio e do transporte fluvial reforçou a importância do porto e do núcleo que originou a cidade, na margem norte do espigão. Para solucionar o congestionamento crescente desta área, a falta de espaço para novos equipamentos e as

¹²⁷ SOUZA, Célia Ferraz de e MÜLLER, Dóris Maria. *Porto Alegre e sua Evolução Urbana*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1997, p. 59.

condições do local, a cidade começou a avançar sobre o rio. Os primeiros aterros foram realizados na rua da Praia, passando em seguida para o Caminho Novo (Voluntários da Pátria), inaugurado em 1809 e para a rua Nova da Praia (Sete de Setembro), aberta em 1852 paralela ao novo litoral.¹²⁸



Fig. 7 e 8: Primeiros avanços sobre o rio: Rua Sete de Setembro e aterro do Mercado. Fonte: arquivo GEDURB
Podemos ver como já no século XIX as margens da área central haviam sido ampliadas mediante aterros como o do Mercado Público e da rua Sete de Setembro.

A segunda metade do século XIX trouxe grandes mudanças econômicas e sociais, como desenvolvimento da produção agrícola e do comércio, a ampliação do mercado consumidor e a transformação dos métodos artesanais em produção industrial propriamente dita. Houve um rápido crescimento populacional no estado e na capital. Por ser o pólo desta região, Porto Alegre foi mais intensamente beneficiada por estes avanços.

Neste período se deu a implantação de novos meios de comunicação, dentre os quais destacamos as companhias de navegação que comunicavam a capital com o interior do estado, transportando passageiros e mercadorias regularmente pelos afluentes do Guaíba. Mesmo com um grande movimento do transporte fluvial, o principal meio de transporte de longa distância da época, as instalações portuárias de Porto Alegre permaneciam muito precárias, consistindo em simples trapiches de madeira.

¹²⁸ O avanço sobre as margens da zona central de Porto Alegre se estenderia por mais de um século, chegando até a década de 1970, com o aterro da margem sul e da Praia de Belas, causando importantes modificações na conformação urbana e triplicando a área original da península.



Fig. 9: Vista do rio em direção à Praça da Alfândega, antes do início das obras do porto. O contato da cidade com o rio ainda se dava diretamente. Fonte: arquivo GEDURB

Mas a maior dificuldade da navegação comercial do estado se encontrava nos baixios da Lagoa dos Patos e na obstrução da barra de Rio Grande. De meados ao final do século XIX a barra teve seu calado reduzido de 4,40 para 2 metros em função do assoreamento que depositavam areia no canal de navegação. Apesar da conclusão do cais do antigo porto de Rio Grande em 1869, a navegação por esta passagem era crítica.

Desde princípios do século XIX a margem norte da cidade concentrava as atividades industriais, comerciais e de transporte. Este processo ocorreu de forma mais ou menos espontânea, sob a iniciativa de particulares que estabeleciam seus negócios junto às margens, erguendo trapiches sobre o rio. Somente mais tarde que o poder público municipal começou a regulamentar o uso das margens através dos códigos de posturas e outras legislações urbanas incipientes.¹²⁹ No final daquele século, as primeiras indústrias de maior porte se instalaram nos bairros Floresta e Navegantes. Esta área ficava ao longo das estradas de rodagem e da via férrea que conduziam às colônias do norte, além de estar junto ao rio e à zona portuária, mas fora do núcleo mais densamente povoado, proporcionando as condições fundamentais para a logística da indústria e a facilidade do comércio.

O centro de Porto Alegre se caracteriza geograficamente por uma ponta de terra que avança para o Guaíba. A cidade surgiu e se desenvolveu principalmente sobre a margem norte, devido a natureza geográfica favorável do local, com boas características portuárias e

¹²⁹ SPALDING, Walter. *Pequena História de Porto Alegre*. Porto Alegre: Sulina, 1967, p. 119.

proteção dos fortes ventos que vem do sul. Com o desenvolvimento urbano, esta ponta passou a funcionar como um funil, no qual chegam todos os caminhos que o ligam com os bairros e cidades vizinhas.

Na planta de 1839 o primitivo núcleo urbano dentro muralha apresenta uma ocupação densa, concentrada ao longo da rua da Praia, que àquela se encontrava realmente na praia. Mas em virtude do desenvolvimento da cidade e de seu comércio, houve um incremento nas funções portuárias, a planta de 1862 já irá mostrar uma nova margem construída por aterros particulares, que por este motivo passa a ser conhecida por rua Nova da Praia, correspondendo à atual 7 de Setembro. As embarcações atracavam em simples trapiches de madeira ou em docas como a que havia no Mercado Público. Proprietários particulares solicitavam autorização da Câmara Municipal para aterrar as margens do rio, ampliando seus terrenos através de uma ocupação que não seguia nenhum plano de ordenação espacial e deixava esta margem com um contorno completamente irregular. Assim as margens do núcleo histórico começaram a sofrer sucessivos aterros que se estenderiam ao até meados do século XX, ampliando em três vezes sua área original.



Fig. 10: Centro de Porto Alegre na virada do século XIX-XX, visto a partir das torres da Igreja das Dores.
Fonte: arquivo GEDURB

Vemos como a cidade se concentrava na ponta da península, que já sofria com os problemas do adensamento urbano. Podemos reparar na imagem acima o intenso movimento de embarcações, o que atesta a importância do porto nesta época.

3.4 REFORMANDO A “SALA DE VISITAS DO ESTADO”: PROJETO DE LIGAÇÃO DA PRAÇA DA MATRIZ COM O PORTO

Levando-se em conta as considerações anteriores, até o início do século XX a margem norte da península não passava de um litoral mal definido, com inúmeros avanços e trapiches particulares de empresas que faziam o serviço de transporte de mercadorias e passageiros entre o interior e a capital e com o restante do país e exterior. Relatos de técnicos da Secretaria de Obras demonstravam um anseio por mudanças nas condições de salubridade e uso destas margens. *“A construção de um cais no littoral do porto é uma antiga e legítima aspiração dos seus habitantes. Já tive a ocasião de demonstrar em meus relatórios anteriores as suas vantagens comerciais, higienicas e estheticas.”*¹³⁰

A Praça da Alfândega era um dos principais acessos da cidade ao rio. Com seus múltiplos significados e sociabilidades consagradas, ela representando uma forte referência histórica para a população. Por ela se dava o embarque de passageiros para o interior do estado, o centro do país e o exterior. Dessa forma, em 1911, o local em frente a ela foi escolhido para o início da construção do primeiro trecho do cais do porto. O governo considerava este o logradouro mais indicado para o estabelecimento definitivo do local de embarque e desembarque de passageiros.

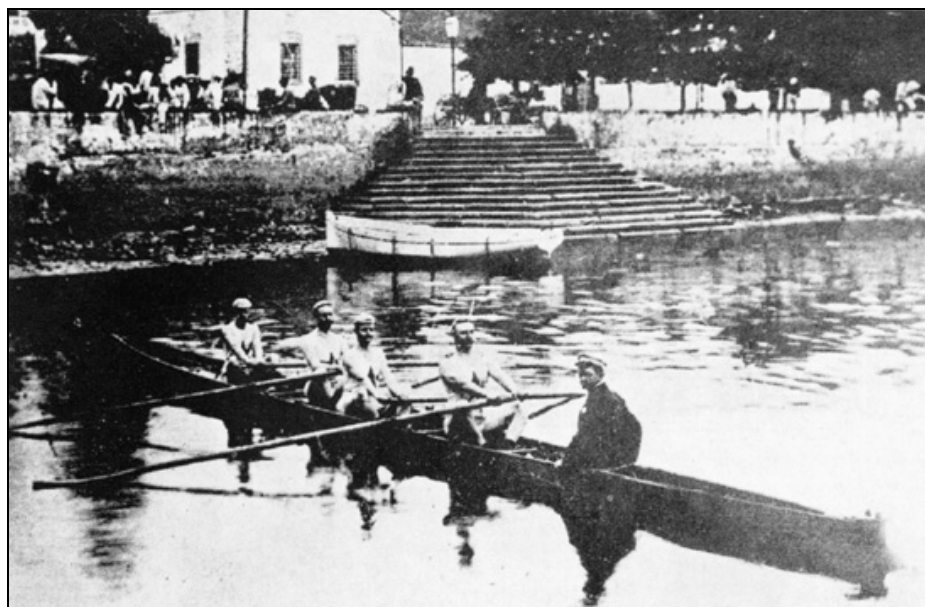


Fig. 11: Escadaria de acesso ao Guaíba que existia na Praça da Alfândega, antes dos aterros para a construção do porto. Fonte: arquivo GEDURB

¹³⁰ FARIA SANTOS, João Luiz de. *R.D.V.F.*, 1914, p. 270.

Mas em 1909 um projeto do Governo do Estado procurou conectar a Praça da Alfândega, junto à zona portuária, com a Praça da Matriz e o Palácio Piratini, nos Altos da Praia, o centro cívico e religioso da cidade. O projeto consistia na abertura de uma avenida monumental que sairia do Palácio e se estenderia até o portão do cais. Neste ponto, numa área que ainda deveria ser aterrada, estava prevista uma grande escadaria de acesso ao rio, marcando o local de embarque e desembarque de passageiros que funcionaria como a entrada da cidade.

“(...) a avenida em questão além de vir a concorrer para o embelezamento da capital, estabelece uma comunicação muito conveniente entre a parte baixa e a parte alta da cidade, e sua importância será ainda maior (...) si o Governo do Estado conseguir (...) construir o trecho de caés com escadarias, para movimento de passageiros no porto.”¹³¹

Seguindo os princípios da urbanística da época, o eixo que chegava a esse portão deveria ser reforçado para valorizar a entrada da cidade e marcar o importante percurso até o Palácio do Governo e a Praça da Matriz, no alto da colina, sede dos poderes civil e religioso. Este projeto, assinado pelo 1º desenhista da Secretaria de Obras Públicas do Estado, Attilio Alberto Trebbi, é descrito pelo Secretário de Obras Cândido Godoy em seu relatório de 1909:

“O plano de conjunto que acompanha este relatório mostra que a avenida em questão além de vir concorrer para o embelezamento da capital, estabelece uma comunicação muito conveniente entre a parte baixa e a parte alta da cidade, e sua importância será ainda maior si o Governo do Estado conseguir entrar em acordo com o da União, para a cessão das marinhas onde pretende construir o trecho de caés com escadarias, para movimento de passageiros no porto. A praça Marechal Deodoro deve ser aumentada até o alinhamento da rua General Auto. É um melhoramento que se impõe, reclamado pela posição do Palácio em relação a ella, e com este fim tem o Governo adquirido parte da propriedade dos terrenos do lado de oeste (...)”¹³²

¹³¹ GODOY, Cândido José de. *R.S.O.P.*, 1909, p. XII.

¹³² *Ibid.*, p. XXXII.

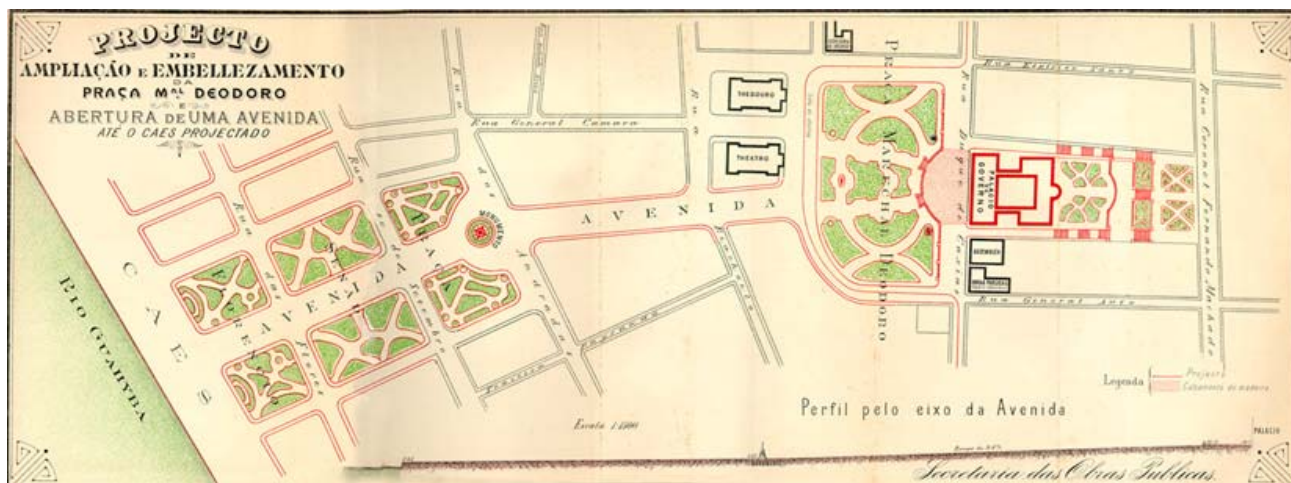


Fig. 12: Projeto de ampliação das Praças da Alfândega e Matriz e de uma avenida de ligação entre elas. Fonte: Diretoria de Obras Públicas, 1909.

Vemos nesta planta a ampliação das praças da Alfândega (em virtude da construção do cais) e da Matriz (integrando as obras de construção do Palácio Piratini), que seriam unidas por uma imponente avenida ligando a zona portuária à zona cívica da cidade.

Na mesma época em que se concluída a primeira etapa do cais junto à Praça da Alfândega, nos alto da colina estava sendo construído o novo Palácio Piratini. O contrato para suas obras se limitava ao projeto do prédio, porém coube à Secretaria de Obras Públicas o projeto paisagístico do entorno da praça da Matriz. Este consistia na desapropriação da Hidráulica Guaibense e da Bailante, para fazer estender a praça até o alinhamento da Rua General Auto, como previa o projeto vencedor de Augustin Rey, que acabou preterido.

Provavelmente devido às dificuldades em vencer o forte acive até os Altos da Praia, além do elevado custo das desapropriações dos terrenos entre a Rua da Praia e a Riachuelo necessárias para a abertura da avenida, o projeto de Trebbi acabou sendo abandonado. Com isso ele ficou restrito ao seu trecho inicial, correspondente à faixa aterrada de apenas dois quarteirões, em frente ao porto e que hoje corresponde à Avenida Sepúlveda.

O monumento eqüestre ao General Osório, que já havia sido executado e que deveria ser colocado na rótula que ficaria no cruzamento da avenida projetada com a Rua da Praia, acabou sendo implantado no interior da Praça da Alfândega. Da mesma forma, a escadaria que estava prevista no projeto do cais também foi suprimida, dando lugar, depois da I Guerra, ao portão de ferro, como aparece no relatório de Faria Santos de 1923: *“acceitei a proposta de Emilio Hugo & Cia., para a construção de um gradil de ferro no portico central do caes, sito á praça Senador Florencio, pela quantia de 5:300\$000.”*¹³³

¹³³ FARIA SANTOS, João Luiz de. *R.D.V.F.*, 1923, p. 167.

A arquitetura da época já se despia dos antigos rigorismos da tradição, abrindo-se para as inovações tecnológicas do século. Houve uma reformulação profunda dos métodos de produção, com a importação de todos os elementos da arquitetura: as teorias, os projetos, os arquitetos, as técnicas, os materiais e até edificações completas. Estruturas fabricadas na Europa, a maioria de metal, vinham em partes nos porões dos navios, sendo montadas aqui conforme as instruções e desenhos que as acompanhavam.¹³⁴ Um bom exemplo disto foi o pórtico de ferro e vidro que liga os armazéns A e B do grupo central, instalado sobre o portão que dá acesso ao cais, no eixo da Avenida Sepúlveda. Os projetos dos armazéns e do pórtico foram feitos em Paris, em 1919, pela Casa Daydé, sendo que sua montagem no cais ficou sob a supervisão do engenheiro francês George Roy.¹³⁵

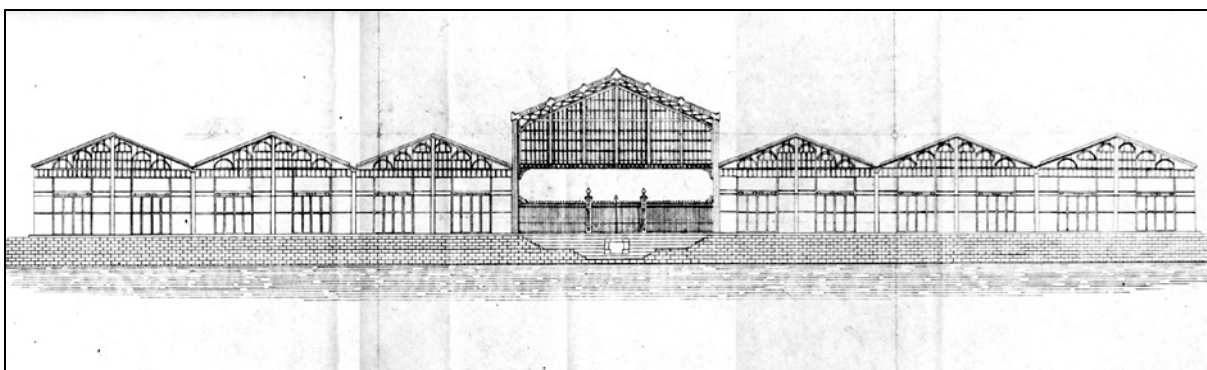


Fig. 13: Fig. Fachada norte do conjunto central do porto, com o portão e os armazéns G e C. Diretoria de Viação Fluvial. Fonte: Mapoteca DEPRC

As obras do Palácio Piratini foram concluídas em 16 de maio de 1921 onde no dia seguinte Borges de Medeiros instalaria seu governo. Conforme Weimer, após gastos suntuosos com a construção da sede do governo estadual que ultrapassaram em muito a previsão inicial, Borges decide abandonar o projeto de abertura da avenida de ligação entre o palácio e o cais do porto, procurando evitar novos gastos.¹³⁶

Suas dimensões dão idéia da intenção que o Governo tinha para a entrada da cidade: uma avenida com duas pistas canteiro central com palmeiras marcando seu eixo. Apesar de o projeto ter sido abortado e restar apenas um pequeno trecho, ele permanece como testemunho da vontade afirmação de uma modernidade almejada pela capital sulina no início daquele

¹³⁴ WEIMER, op. cit., p. 79.

¹³⁵ FARIA SANTOS, João Luiz de. *R.D.V.F.*, 1919, p. 134.

¹³⁶ WEIMER, op. cit., p. 211.

século. A força e permanência desta imagem pode ser atestada através de inúmeras imagens, seja em cartões postais ou fotografias representativas da cidade, que mostram esta avenida ligando o pórtico do cais à praça.

No contexto dessa obra, a Praça da Alfândega também passou por uma completa reformulação, recebendo um tratamento inspirado nos jardins franceses com canteiros simetricamente alinhados, iluminação e equipamentos. Como lugar mais central e fortemente representativo, ela acabou sendo escolhida para a implantação de imponentes prédios públicos federais e estaduais, como a nova Alfândega, a Delegacia Fiscal, os Correios e Telégrafos e a Mesa de Rendas (Secretaria da Fazenda).

A reformulação da Praça da Alfândega fez parte dos esforços do governo no sentido de embelezar a cidade e transformá-la no *hall* de entrada da “*sala de visitas do estado*”, imagem utilizada pelo governo para se referir a esta praça e à própria capital. Para ele, a cidade não possuíam um local adequado para receber seus visitantes:

“Não há em Porto Alegre um local disposto convenientemente para este fim, podendo-se notar que o embarque e desembarque de pessoas de elevada posição social que a visitam, como dos viajantes em geral, faz-se pelo interior de trapiches cujo fim exclusivo é a manutenção de mercadorias.”¹³⁷



Fig. 14: Antigo local de desembarque de passageiros no cais do porto com os antigos armazéns de madeira. Fonte: arquivo GEDURB

¹³⁷ GODOY, op. cit., p. XXXII

Esta preocupação com a estética e a forma da cidade revela a dimensão da questão simbólica que estas reformas implicavam, evidenciando o forte papel que o imaginário urbano jogava na condução das políticas de reformulação daquela área. O Secretário da Diretoria de Viação Fluvial do Estado, Cândido José de Godoy, também faz referência a este projeto ao falar do andamento das obras de construção do cais:

“Foi organizado o projecto de trecho de cões á praça Senador Florencio, onde o Governo deseja ter o ponto de contacto do porto com a cidade. A realização do melhoramento depende de accordo com o Governo da União, que sem sacrificio poderá também concorrer para o embellesamento da capital d’este Estado, mandando construir os edifícios para as repartições federaes sobre o terreno a conquistar ao rio. Não há em Porto Alegre um local disposto convenientemente para este fim, podendo-se notar que o embarque ou desembarque de pessoas de elevada posição social que a visitam, como dos viajantes em geral, faz-se pelo interior de trapiches cujo fim exclusivo é a manutenção de mercadorias. Todos reconhecem os inconvenientes que dahi resultam, perigo mesmo em certas occasiões de aglomerações de povo.”¹³⁸

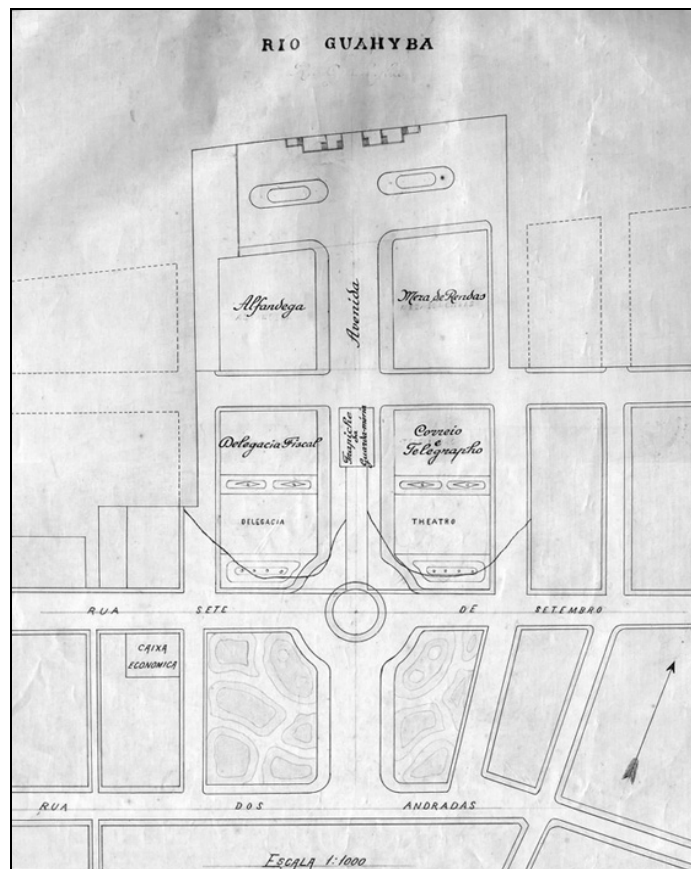


Fig. 15: Projeto do trecho de cais junto à Praça da Alfândega Diretoria de Viação Fluvial, 1910. Fonte: Mapoteca DEPRC

¹³⁸ Ibid., p. XXXII

A construção do cais veio acompanhada da transformação arquitetônica e urbanística da área do entorno, que recebia um importante afluxo dos passageiros que entravam e saíam da cidade pelo porto. Na época a navegação era o principal meio de transporte de longa distância para o centro do país ou para o exterior, sem que houvesse qualquer estrutura adequada para atender convenientemente tal circulação. Então o projeto do novo cais trouxe a oportunidade de se construir uma verdadeira entrada para a cidade.

“A pedido do Snr. Administrador do Porto e de accordo com as vossas instruccões, construimos duas salas de espera, uma para homens e outra para senhoras, nos extremos dos armazens A e B, com communicacão directa para o Portico Central.

Estas salas, que possuem installações completas de exgottos, onde foram ligados aparelhos sanitarios de primeira qualidade, as paredes internas revestidas de azulejo branco e o pizo de mozaico floreado, constituem uma commodidade ao publico e aos passageiros que por ali embarcam ou desembarcam.”¹³⁹

O Secretário Godoy já faz menção às reformas que seriam feitas na Praça da Alfândega para implantar importantes prédios federais e estaduais relacionados com as atividades portuárias: nova Alfândega, Secretaria da Fazenda, Delegacia Fiscal e os Correios e Telégrafos.

A presença do governo central neste local se fez sentir através dos órgãos arrecadadores de impostos e outras funções básicas da administração pública federal, construídos na década de 1920 por empreiteiras locais: trata-se dos os prédios da Delegacia Fiscal do Tesouro Federal (atual MARGS), dos Correios e Telégrafos (Memorial do RS) e da Caixa Econômica Federal (já demolido), que figuram entre as edificações mais representativas da arquitetura eclética da cidade.¹⁴⁰ Os dois primeiros foram implantados de simetricamente formando uma espécie de pórtico para quem entre na praça pela avenida Sepúlveda. A intenção do projeto era dar ênfase ao eixo de ligação entre o porto e a praça com estes dois prédios de volumetria e arquitetura semelhantes, conferindo um ar solene à entrada da cidade.

¹³⁹ RIBEIRO, Trajano. *Relatório da Comissão de Obras do Porto*, 10 de março de 1924 in *R.S.O.P.*, 1924, vol. 2, p. 255.

¹⁴⁰ WEIMER, op. cit., p. 232.



Fig. 16: Avenida Sepúlveda com os prédios da Delegacia Fiscal e dos Correios e Telégrafos.
Fonte: arquivo GEDURB

As outras edificações que seriam erigidas sobre este aterro pertenciam ao Governo Estadual. Trata-se dos prédios da Mesa de Rendas (Secretaria da Fazenda) e das Obras Públicas, projetados pelo arquiteto da Diretoria de Obras Públicas Afonso Hebert¹⁴¹ no período que antecedeu à I Guerra Mundial, cuja eclosão adiou o início das obras. Quando Hebert se aposentou, o engenheiro Teófilo Borges de Barros¹⁴² o substituiu e provavelmente aproveitou os projetos originais feitos por seu antecessor.

As obras foram iniciadas em 1922 e interrompidas durante a Revolução de 1923. Elas constavam de dois prédios gêmeos separados por uma rua interna, porém conectados na lateral por dois grandes arcos que continham um grande escudo do estado. A Secretaria de

¹⁴¹ Afonso Hebert foi arquiteto mais prestigiado dentro dos círculos governamentais, cursou agrimensura na Escola Militar em 1870, ingressando na Repartição de Obras Públicas em 1876. Com a República ele obteve uma vertiginosa ascensão, sendo nomeado subdiretor da Divisão de Obras Públicas em 1890 e logo em seguida diretor, onde permaneceu até sua aposentadoria compulsória aos 70 anos, em 1922. Ainda no período pré-guerra, Hebert fez o projeto do Arquivo Público, obra não executada que teria grande importância no projeto de Atílio Trebbi para a avenida monumental. (Weimer 2003, p. 219)

¹⁴² Teófilo Borges de Barros se formou em 1913 na Escola de Engenharia local, focando seus estudos na arquitetura. Mas antes disso ele já estava contratado como condutor na Diretoria de Obras, onde trabalhava na fiscalização das obras sob o comando de Hebert, a quem substituiria futuramente na Diretoria de Obras Públicas. Um de seus projetos mais conhecidos é a sede do jornal *A Federação*.

Fazenda ficaria de frente para o porto, que seria por ela administrado. Nos seus fundos, voltado para a rua das Flores (Siqueira Campos), ficaria o prédio das Obras Públicas. Os dois edifícios eram quase idênticos. A maior diferença estava nos acessos: o da Fazenda se fazia por uma grande escada de um só lance que conduzia a uma colunata, ao passo que o das Obras Públicas apresentava duas rampas em curva. Este projeto está descrito no relatório de 1920 da Diretoria de Obras Públicas:

“Nos terrenos que possui o Estado proximo ao porto e atraz do edificio dos Correios e Thelegraphos, estão sendo executadas as fundações do novo predio destinado a conter a Administração do Porto, a Meza de Rendas, a Junta Commercial e a Repartição de Hygiene.

Este novo edificio, que é de estylo neo-classico moderno, foi projectado pelo Engenheiro Ajudante, Theophilo Borges de Barros, (...).

A construcção toda deve cobrir uma área de 2.200 metros quadrados proximamente e encerrará 34 salas de grandes proporções, além de dois grandes vestibulos e mais 24 salas no rez do chão.

Na frente, que dá para o porto, a fachada mede até a ponta do lanternim, a altura de 48 metros, a partir do solo.

O comprimento da fachada da frente e do fundo é de 45 metros e o das fachadas lateraes, 67 metros. No interior há um grande jardim que dá accesso ás repartições, que funcționarem no andar superior.

As quatro repartições, que se installarão no edificio, ficarão completamente independentes.”¹⁴³

¹⁴³ Relatório da Diretoria de Obras Públicas in *R.S.O.P.*, 1920, p. 16.

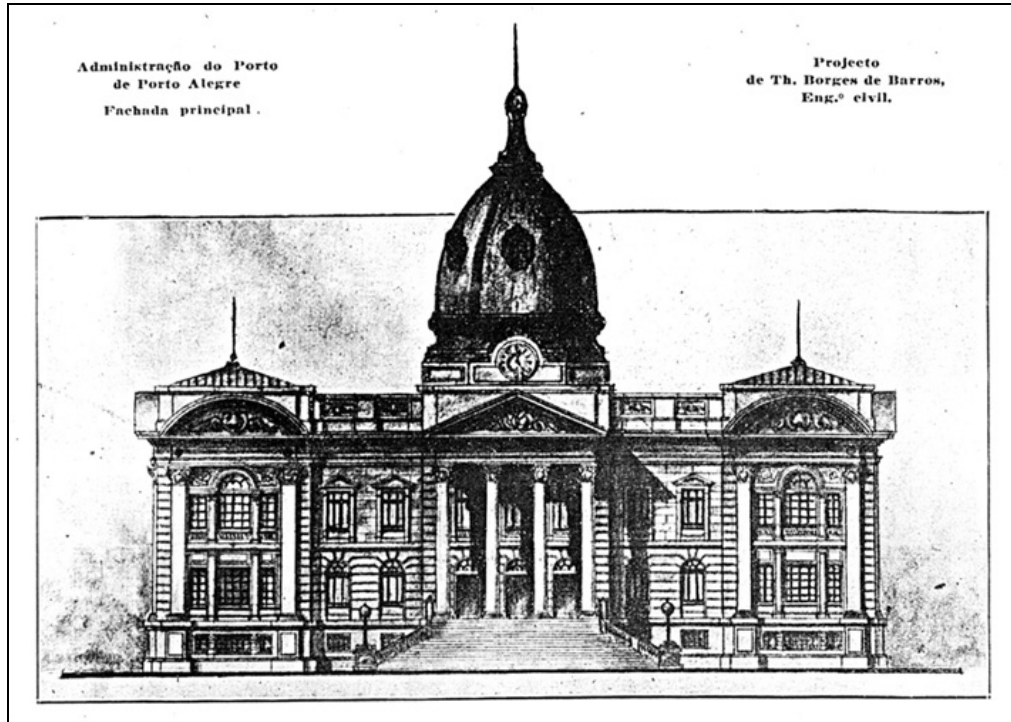


Fig. 17: Fachada principal do prédio da Administração do Porto (av. Mauá), projeto de Teófilo Borges de Barros de 1924. Fonte: Relatório da Diretoria de Obras Públicas, 1927, vol. 2.

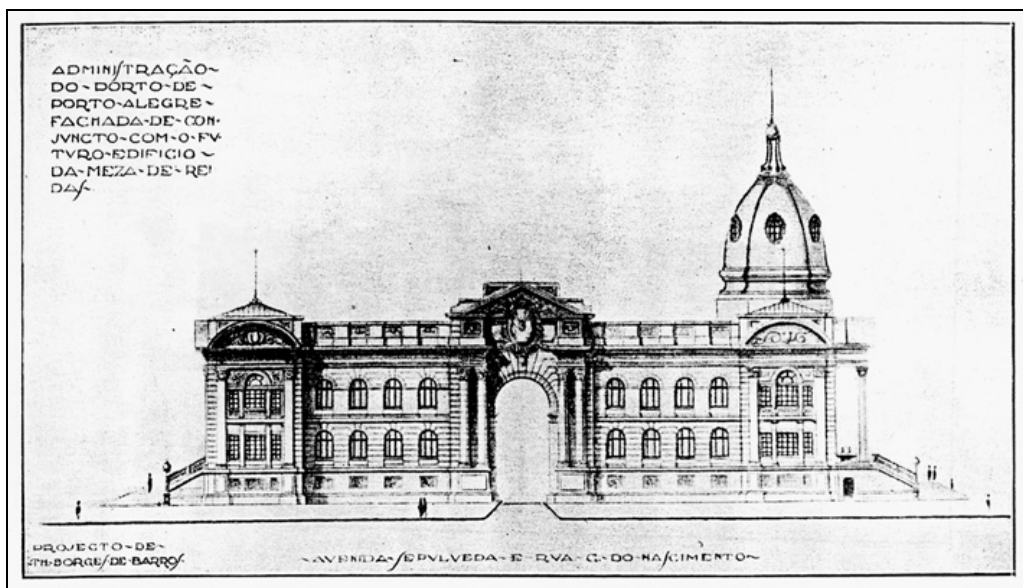


Fig. 18: Fachada lateral do prédio da Administração do Porto (av. Sepúlveda). Fonte: Relatório da Diretoria de Obras Públicas, 1927, vol. 2.

Para destacar a importância destes órgãos, cada uma das entradas receberia grandes cúpulas que enfatizavam as fachadas principais ricamente decoradas.¹⁴⁴ Já as fachadas laterais recebiam um tratamento mais simplificado e a dos fundos eram paredes lisas, de acordo com

¹⁴⁴ WEIMER, op. cit. p. 224.

uma hierarquização bem definida. Cada edificação recebia um tratamento formal diferente, de acordo com a grande variedade de estilos históricos colocados à disposição pela arquitetura daquele período, que por isso era conhecida como historicista ou eclética¹⁴⁵.

O contexto sobre o qual o projeto urbano atua é o espaço concreto da cidade, objeto a ser transformado e o resultado de sua ação é um espaço alterado que produzirá novas ações e percepções. De acordo com Cabral, “*Arquitetura e urbanismo se destinam, essencialmente, a este labor concreto de transformação/criação de espaços cristalizados, definidos por matéria e receptáculo de ação humana.*”¹⁴⁶ Porém, mesmo neste nível concreto e aparentemente “neutro”, a obra urbanística acaba conferindo ao espaço transformado um novo conteúdo simbólico. É preciso lembrar que qualquer objeto ou ação do homem invariavelmente acaba expressando significados culturais que vão além da materialidade da obra ou de sua mera função utilitária, pois necessariamente comporta mensagens culturais e históricas. Mas a obra artística, e aí incluímos a obra arquitetônica e urbanística, é uma expressão humana maior, com significados ampliados. Ela é representação que não transforma o espaço concreto apenas num sentido prático, mas também num sentido expressivo.

Nas reformas higienistas, a preocupação com o aspecto estético, traduzido por *embelezamento*, era inseparável dos outros aspectos técnicos como o saneamento e as aberturas de vias. Tratava-se sem dúvida de uma preocupação de caráter simbólico, particularmente significativa numa época em que a república positivista procurava deixar suas marcas e seus códigos através de monumentos e de uma nova fisionomia para a cidade.

Esta preocupação com o aspecto estético da cidade é constantemente manifestada pelos técnicos e administradores urbanos, como podemos ver pelo relatório de 11 de maio de 1924 do engenheiro Chefe das Obras do Porto, João Moreira, quando ele se refere às condições sanitárias das margens do Guaíba. Ele relata que o aterro entre o antigo litoral e o novo cais do porto já estava concluído em toda a extensão da margem norte, “(...) *ficando assim ligadas as Praças Martins de Lima e Alfandega, o que muito concorrerá para o saneamento desse trecho da cidade, onde a existencia de antigos trapiches muito concorreria para a falta de hygiene e para enfeiar aquelle local.*”¹⁴⁷

¹⁴⁵ O ecletismo que passou a dominar o panorama da arquitetura brasileira do final do século XIX, tinha como característica principal o emprego de diversas linguagens numa mesma obra. A *belle époque* associou esta mistura estilística com noções de progresso, riqueza e liberdade de escolha e imaginação.

¹⁴⁶ CABRAL, op. cit., p. 55.

¹⁴⁷ MOREIRA, João Fernandes. *R.S.O.P.*, 1924, vol. 2, p. 221.

Já nos anos seguintes esta praça se tornaria um dos logradouros mais interessantes e movimentados de Porto Alegre, procurado por toda a população. Sua localização central o transformou em ponto de parada dos bondes, sendo um dos locais de grande concentração, distribuição e circulação dos transeuntes. A construção de hotéis, clubes, cinemas, restaurantes, cafés, trará para praça uma animação permanente não só durante o dia, mas também à noite.



Fig. 19: Praça da Alfândega reformulada e ampliada pelos aterros feitos com a construção do porto. Fonte: arquivo GEDURB

4 A CONSTRUÇÃO DO PORTO

Neste último capítulo abordaremos o processo de construção do porto, começando pelos planos que serviram de referência para traçar seu perfil, as linhas diretrizes de sua construção e sua forma de organização. Por último, descreveremos a elaboração dos projetos e os desdobramentos das obras até o ano de 1930.

4.1 PLANOS E REFÊRENCIAS

A primeira década do século XX foi o período em que o porto esteve em fase de projeto, quando diversos estudos e planos foram feitos para verificar sua viabilidade técnica, econômica e comercial. Estes estudos foram publicados nos relatórios da Secretaria de Obras e respectivas repartições, como a Diretoria de Viação Fluvial. Espelhando-se em exemplos de além-mar, os técnicos locais procuraram dotar a cidade com um equipamento moderno e condizente com as novas condições da modernidade que se anunciava. Os engenheiros locais demonstravam ter conhecimento das ciências e técnicas mais avançadas de seu tempo, conhecimento este que era buscado nos países mais desenvolvidos da Europa.

A engenharia e a técnica modernas foram propagadas pelo mundo durante a expansão industrial a partir do centro europeu hegemônico, que estabelecia as inovações e os padrões culturais dominantes em diversas áreas e modalidades. Estes conteúdos eram considerados “superiores” e “avançados” e tinham um grande poder de persuasão, sendo transmitidos até a periferia que os absorveria. Desta maneira o Brasil assimilou e incorporou novos comportamentos, idéias e formas imaginárias estruturadas em modelos ou paradigmas de um mundo desenvolvido.

Essa postura de recepção das inovações demonstrava uma grande vontade de alcançar o desenvolvimento industrial e tecnológico, modernizando as estruturas econômica e social do país. Ele não foi uma consequência direta destas condições, mas uma certa antecipação, um esforço para que o ambiente fosse transformado de acordo com um desejo de progresso, mesmo que as condições concretas fossem mais limitadas que as soluções propostas. Dessa forma, o imaginário de progresso desta classe de produtores urbanos serviu como incentivador

do projeto de desenvolvimento local, mesmo que as condições concretas vividas na época apresentassem sérias limitações. Mas justamente por esta condição periférica, as elites locais responderam com um projeto de desenvolvimento que representava o sonho de superação destas condições. É interessante observar que o imaginário, mesmo mantendo uma relação estreita com o substrato social concreto, pode atuar como indutor ou motivador da coesão social necessária para fazer as transformações e alcançar o desenvolvimento e a modernização desejados pela sociedade.

4.1.1 PROJETO “PORTO ALEGRE PORTO DE MAR”

As primeiras iniciativas mais concretas para por em prática um antigo projeto de trazer embarcações de grande calado até a capital tiveram um momento decisivo em 10 de março de 1904, quando foi apresentada a “*Memória sobre o melhoramento da navegação entre Porto Alegre e a Barra do Rio Grande*”. Trata-se de um vasto plano, elaborado pelo engenheiro Cândido José de Godoy, chefe do Serviço de Melhoramentos do rio Guaíba e interino da Comissão de Dragagem e pelo engenheiro João Luiz de Faria Santos, Diretor de Viação, que ficou mais conhecido como “*Porto Alegre porto de mar*”. Nesta memória, Faria Santos e Godoy expõem em linhas gerais as justificativas e os objetivos de seu projeto, que pretendia franquear Porto Alegre à navegação transoceânica através da construção de um porto moderno e bem aparelhado.

“Procurando secundar o patriótico empenho do benemerito Governo de nossa terra, de dotar o Estado de meios de transporte efficazes, por terra e por agua, que abram novos horizontes á actividade rio-grandense, e tragam o augmento da riqueza publica, vimos nesta memoria prestar informações sobre o meio de, com ampliação dos serviços da Commissão de Dragagem, tornar Porto Alegre accessivel aos grandes barcos do oceano, quando estiver aberta a barra do Rio Grande, ou por outra “Porto Alegre – Porto de Mar”.

O assumpto não é novo, e, com effeito o Sul e o Norte do Estado tem este ponto de contacto em suas communicacões com o exterior, e que a ambos interesse na mesma medida.

Porto Alegre por sua admiravel situação no ponto de convergencia de rios navegaveis faz a drenagem dos productos de todo o Norte do Estado, constituindo um emporio commercial de grande importancia.

Entretanto, a dificuldade na permuta dos productos com o exterior, devido á imperfeição dos meios de transporte, tem exercido nociva influencia do seu progresso que tem sido lento porque ella impede o desenvolvimento da producção.”¹⁴⁸

Este projeto tinha o objetivo de construir em Porto Alegre um porto marítimo através do aprofundamento dos canais de navegação da Lagoa dos Patos e do Guaíba, aumentando também o calado do cais até 6 metros para viabilizar a navegação de longo curso até a cidade. Para tornar este projeto viável seria necessário desobstruir a barra de Rio Grande, que consistia em outra obra de fundamental relevância para a realização dos grandes planos de viação do governo estadual. Pelo texto vemos que a demanda por estas melhorias era antiga e que somente então ela ganhava a atenção do poder público. Os engenheiros falam das vantagens e os diversos benefícios que a execução deste projeto traria para o comércio da capital:

“Me parece incontestavel a utilidade deste empreendimento, de facil realisação e ao alcance dos recursos materiais do Estado. Elle assegurará a supremacia commercial de Porto Alegre, cuja posição topographica a destina a ser um vasto entreposto de producção de uma grande parte de nosso Estado. Com effeito, situado na confluência dos rios Jacuhy, Cahy, Sinos e Gravatahy, todos navegáveis, (...) Porto Alegre tem e continuará a ter por intermédio delles transporte barato para a região por elles banhada. Esta é extensa e regularmente cultivada. As pequenas embarcações que navegam nestes rios interiores, não podendo sem risco atravessar a lagoa dos Patos nem competir em frete com os grandes navios que os canaes do Guahyba e da lagoa admittem, serão sempre obrigados a descarregar nesta capital.”¹⁴⁹

A abertura do porto a navios de maior calado traria grandes vantagens comerciais para a capital, com a diminuição dos fretes marítimo e fluvial em função do aumento da capacidade das embarcações. Segundo parecer dos engenheiros, este fato por si só já justificava os pesados investimentos que o aumento da profundidade dos canais de navegação e a construção de um porto moderno acarretavam. Eles ressaltavam o caráter comercial estratégica deste porto, defendendo que, mesmo sem dispor de dados estatísticos, poderiam provar sua viabilidade econômica: “(...) *facil demonstrar numericamente que a adopção do*

¹⁴⁸ FARIA SANTOS, João Luiz de. GODOY, Cândido. 1904 in *Relatório da Secretaria de Obras Públicas (R.S.O.P.)*, 1925 vol. 2, p. 333.

¹⁴⁹ FARIA SANTOS, João Luiz de. *Relatório da Diretoria de Viação Fluvial (R.D.V.F.)*, 1904, p. 159.

projecto de que ora me occupo trará para o commercio e industrias d'esta e da zona da qual ella é o emporio, uma economia assás avultada para justificar amplamente a despesa que custará a referida obra.”¹⁵⁰

O Secretário de Obras João José Pereira Parobé aprovou este projeto e, reportando-se ao Presidente do Estado Borges de Medeiros, defendia sua importância para que a capital pudesse competir em melhores condições pelo comércio externo: “*Esse melhoramento é um dos que podem trazer mais vantagens a Porto Alegre, pela redução de fretes, podendo mesmo fazer desaparecer a diferença entre os desta capital e os do porto do Rio Grande para as cargas de importação e exportação.*”¹⁵¹ O objetivo claro desta política era promover o desenvolvimento equilibrado do estado, eliminando as barreiras que encareciam os fretes e oneravam o comércio da região subsidiária da capital, mais afastada do mar que o pólo de Rio Grande.

4.1.1.1 OS MODELOS ESTRANGEIROS DE PROJETO “PORTO ALEGRE PORTO DE MAR”

A partir dos grandes centros industriais desenvolvidos da Europa, a engenharia e o urbanismo modernos passaram a ser difundidos para o resto do mundo através de modelos, estruturas e paradigmas que se colocavam como soluções universais aos problemas concretos e simbólicos e aos anseios de desenvolvimento e superação do atraso brasileiro em relação àqueles países. Esse processo de difusão de modelos pode ser observado através dos exemplos citados pelos engenheiros como referência para as obras do porto. Em função das limitações tecnológicas vividas na época, os técnicos buscavam as soluções em exemplos similares nos países mais industrializados. Por trás de um discurso técnico e pragmático que busca a persuasão pela racionalidade e universalidade, está oculta a visão de mundo de um grupo em particular, que procura organizar a sociedade de acordo com seu projeto.

Para embasar e justificar o projeto, os autores do projeto *Porto Alegre Porto de Mar* traziam exemplos da modernização dos portos e das vias fluviais de diversos rios europeus, entre eles o Loire e o Sena, ressaltando a importância econômica das obras neles realizadas:

¹⁵⁰ Ibid.

¹⁵¹ PAROBÉ, João José Pereira. *R.S.O.P.*, 1904, p. 13.

*“Exemplo frisante da influencia das linhas navegaveis na vida economica de um paiz nos fornece o rio Loire.”*¹⁵² Em 1855 circulavam mais de 10.000 barcos entre Orleans e Nantes, movimentando cerca de 100 milhões de toneladas. Mas com a melhoria das estradas, a construção de vias férreas e as más condições do rio, a navegação entrou rapidamente em decadência, reduzindo a tonelagem a 25 milhões. *“Para restituir ao rio seu aproveitamento navegavel de outrora, formou-se uma sociedade de propaganda o “Loire Navegavel” por uma serie de pesquisas economicas e por outros meios preoccupa-se a sete annos com o problema dos transportes baratos.”*¹⁵³

Faria Santos prossegue com o caso do rio Sena, onde até 1870 as más condições de navegabilidade na parte marítima obstaculizavam o desenvolvimento do porto de Rouen. A partir daí, com as obras de melhoramento do rio, este porto cresceu mais rapidamente que o porto de Havre, situado perto da embocadura. Entre 1870 e 1880 seu tráfego triplicou e continuou aumentando, até atingir 2.062.000 ton em 1900, cinco vezes mais que em 1870. *“O melhoramento do rio é pois um factor local de primeira importância na diminuição dos fretes; alem disto o augmento do trafego e a extensão dos negócios conduzem a uma diminuição das despesas geraes e baixam o custo da mercadoria.”*¹⁵⁴ Para cobrir as despesas da melhoria e conservação dos portos, a navegação pagava taxas sobre a tonelagem dos produtos transportados para as câmaras de comércio de Rouen e Havre. Ele cita o exemplo pioneiro do projeto *“Paris Porto de Mar”*, de autoria do engenheiro Bouquet de la Grye, para mostrar a alternativa que se procurava implementar na região do Sena para a melhoria da navegação até a capital francesa.

“Mr. Bouquet de la Grye, autor do projecto ‘Paris Porto de Mar’, procurou demonstrar que a vinda dos navios a Paris, facilitando o accesso do Oceano, asseguraria ao commercio vantagens que não pode encontrar em nenhum outro meio de transporte, e observa as tentativas feitas nos paizes vizinhos para fazer subir os navios tão longe quanto possivel no interior das terras.

A realização desta obra grandiosa é ardentemente desejada pelos commerciantes e industrialistas parisienses, para bem que os navios possam subir até á Capital sem alliviar carga, baixando de outro tanto o preço do frete (...).¹⁵⁵

¹⁵² FARIA SANTOS e GODOY, op. cit., p. 333.

¹⁵³ Ibid.

¹⁵⁴ Ibid., p. 334.

¹⁵⁵ Ibid., p. 335.

Durante o século XIX, o conjunto de cais e portos de Paris conheceu uma grande transformação com o desenvolvimento da navegação fluvial. A paisagem das margens do Sena foi completamente transformada, passando de meras praias de terra para os cais de pedra elevados que buscavam a defesa da cidade contra inundações e a melhoria das condições de navegabilidade do rio. A evolução do seu tráfego seguiu o intenso desenvolvimento da capital durante o século XIX e os inícios do século XX: de 519.000 ton no século XVIII, para 1,38 milhões de toneladas em 1823, 2,2 milhões em 1853, 4,5 milhões em 1880 e 7,4 milhões em 1902. Seu apogeu foi em 1931, com 16 milhões de toneladas.¹⁵⁶

Neste período a navegação fluvial passou a concorrer com o transporte ferroviário, resultou na baixa dos fretes de ambas as modalidades. Isso acabou com o monopólio das poderosas companhias de viação férrea e diminuiu o custo de vida em geral, levando os partidários do livre-cambismo a defender a navegação.

O projeto *Paris porto de mar* foi uma iniciativa que contou com inúmeros projetos diferentes visando a franquia da navegação marítima até a capital. Muitas versões diferentes e propostas alternativas foram feitas, todas elas esbarrando no problema dos elevados custos de realização e das opiniões divergentes entre os grupos envolvidos. A justificativa para o projeto estava na redução da distância entre Paris e os portos do estuário e da melhoria das condições de navegabilidade fluvial. Os promotores de *Paris porto de mar* almejavam reerguer a economia e restabelecer o poderio francês, acreditando que este projeto era o único meio de atingir tal objetivo. Seus principais concorrentes eram os portos alemães, favorecidos pela conjuntura da época em detrimento dos portos franceses. Motivos de defesa nacional também eram invocados para justificá-lo.¹⁵⁷

Com o rápido crescimento do porto de Antuérpia, grande quantidade de mercadorias de todo o leste da França passaram a ser escoadas por ele. A construção do canal marítimo do Sena tinha como objetivo restituir para as estradas de ferro francesas o tráfego que elas haviam perdido em parte para o país vizinho.

¹⁵⁶ LALANDRE, Alexandre e ROBLIN, Laurent. *Histoire des ports de Paris et de l'Île-de-France*. collection Histoire, Paris: éditions Ouest-France, 2003, 125 pág. p. 35.

¹⁵⁷ Ibid., p. 43-47.

“A camara do commercio de Paris tambem é de opinião que a execução do projecto ‘Paris Porto de Mar’ favorecerá o desenvolvimento do commercio e da marinha mercante, fornecendo-lhe um precioso contingente de forças novas, e augmentando a potencia do Sena como instrumento de transporte.”¹⁵⁸

Segundo Lalandre e Roblin, o projeto *Paris porto de mar* representou um dos momentos mais interessantes da história das infra-estruturas projetadas para a capital francesa. Se por um lado este projeto pode parecer apenas um sonho, por outro ele provocou tamanhas discussões que merece ser levado em conta enquanto desejo ou utopia. Mesmo não tendo sido realizado, este projeto foi o pioneiro de muitos outros projetos da virada do século. Além disso, ele serviu para que se estudasse melhor a vocação portuária e se estabelecesse a identidade do porto de Paris, demonstrando a necessidade de sua modernização administrativa e material. Entre as mais importantes instalações criadas a partir de *Paris porto de mar* está o porto de Gennevilliers, o grande porto marítimo da região de Paris.¹⁵⁹

Ele também não constituía um caso isolado, uma vez que outras capitais européias tiveram a mesma idéia de ligação com o mar, como no caso de *Roma porto de mar*. Um dos exemplos mais emblemáticos é o canal de Manchester, com 56 km de extensão ligando a cidade ao mar, que no caso já contava com o porto de Liverpool e uma vasta malha ferroviária.

Os engenheiros Faria Santos e Cândido Godoy ainda citam em seu memorial outros exemplos de melhorias de portos e canais na Europa, como o rio Clyde, que passa por Glasgow. Depois das melhorias feitas neste rio, ele se transformou num dos principais portos do Reino Unido e um dos primeiros estaleiros de construção naval do mundo. Outro caso era o do rio Tyne, entre Newcastle e o mar, cujo aumento de profundidade impulsionou fortemente o comércio dos portos nele localizados. Também foi citado o rio Mersey, no importante distrito manufatureiro de Manchester, onde foi criado um canal marítimo de 26 pés (8 m) de profundidade e 35 milhas, destinado à importação de matéria prima e exportação de seus produtos que evitava o pagamento do uso das docas de Liverpool e os elevados fretes das estradas de ferro. Por último ainda foi colocado o caso da cidade de Rosário, no rio Paraná, onde em 1901 foi aberto concurso para a construção e exploração de um porto

¹⁵⁸ FARIA SANTOS e GODOY, op. cit., p. 335.

¹⁵⁹ LALANDRE e ROBLIN op. cit., p. 47.

comercial, compreendendo a canalização do rio para navios de até 6,5 m de calado e a construção de 4 km de cais com instalações modernas e completamente aparelhadas.¹⁶⁰

“Muitos outros exemplos poderiam ser citados para demonstrar o enorme valor da navegação de alto bordo, e sua influencia preponderante no progresso de um porto commercial.

Por outro lado o desenvolvimento da navegação interior, que na Europa, na America do Norte e na India é considerado como um elemento de importancia nacional, trazendo a facilidade e a barateza nos transportes aproxima os centros productores, para a permuta das sobras do seu consumo.”¹⁶¹

Após a análise destes casos, os engenheiros voltam suas análises para a situação da navegação em Porto Alegre, procurando aplicar os conceitos e conhecimentos extraídos do estudo dos portos europeus. Levando em conta a excepcional situação geográfica de Porto Alegre em relação à rede fluvial do estado, no ponto médio entre a Lagoa dos Patos e as importantes bacias hidrográficas do centro-norte, eles acreditavam que cidade tinha todas as condições para ter um futuro muito promissor. Em suas projeções, a capital poderia se tornar o centro comercial mais importante no momento em que seu porto permitisse o fácil acesso aos navios oceânicos. Eles afirmavam que a viabilidade desse empreendimento dependia apenas de condições técnicas e econômicas, visto que o potencial de realizar a navegação marítima até Porto Alegre era muito grande: *“De tudo que acabamos de expor pode-se concluir que o projecto de ‘Porto Alegre – Porto de Mar’ tem razão de ser, desde que a elle não se opponham difficuldades de ordem technica e economica.”*¹⁶²

Faria Santos e Godoy alegavam não possuir dados estatísticos suficientes para demonstrar a viabilidade econômica do projeto. Mas eles garantiam que, sob o ponto de vista técnico, não haveria maiores problemas para o melhoramento da linha de navegação, uma vez que seria possível aproveitar praticamente o mesmo trajeto já utilizado. Eles apenas sugeriam introduzir uma pequena modificação no traçado da linha, desviando-a da travessia de Canguçu e fazendo-a passar pelo canal da Feitoria.

A distância de Porto Alegre até a barra de Rio Grande era de 180 milhas, sendo que mais de metade de toda esta extensão, cerca de 100 milhas, era representada pela Lagoa dos

¹⁶⁰ FARIA SANTOS e GODOY, op. cit., p. 336.

¹⁶¹ Ibid., p. 337.

¹⁶² Ibid., p. 338.

Patos, que apresentava uma profundidade de 8 a 9 metros. As profundidades superiores a 6 metros eram encontradas em 55 % das 50 milhas da linha navegável que separam a barra de Rio Grande do Estreito, e em 49 % das 31 milhas da travessia do Guaíba. Isto significava que em 78 % desta linha de navegação a profundidade era superior a 6 metros, e que para atingir o calado de 19 pés (5,70m) do cais de longo curso, a dragagem teria de ser feita em apenas 22 % da linha de navegação. Havia então 141 milhas de navegação franca para 6 metros de calado e 39 milhas com profundidades que variavam de 2,4 a 6m e somente 3 milhas com profundidade inferior a 3 m.¹⁶³

Em 16 de maio de 1904 o projeto *Porto Alegre porto de mar* foi apresentado por João J. P. Parobé, Secretário de Obras Públicas a Borges de Medeiros. Parobé teceu grandes elogios aos seus autores, ressaltando sua capacidade técnica e sintonia com os ideais e diretrizes do governo para encontrar as soluções mais adequadas aos problemas do estado:

“Exmo. Snr. Presidente.

Submettendo á vossa apreciação a memória junto, apresentada pelos engenheiros Faria Santos e Godoy, sobre o melhoramento da linha de navegação da barra do Rio Grande a Porto Alegre, o faço não só com desvanecimento, porque esse facto demonstra que o pessoal ao serviço do Estado cogita dos problemas que mais interessam ao seu progresso, como com grande prazer, porque julgo ser a solução mais conveniente para que a nossa Capital mantenha a sua posição de empório do norte do Estado: Fazer de Porto Alegre um porto de mar, capaz de permittir no seu ancoradouro os navios de maior calado que transponham a Barra do Rio Grande, me parece que é o maior serviço que se pode prestar a esta Capital, ao seu commercio e ás suas industrias.”¹⁶⁴

O aprofundamento da linha de navegação da Barra de Rio Grande até Porto Alegre para o calado de 6 metros estava estimado em 6.400 contos aos cofres do Estado. Em material seriam gastos mais 1.900 contos, num total de 8.300 contos, a serem resgatados em 41 anos com uma anuidade de 550 contos. Somando-se a esse valor a conservação dos canais, de 80 contos por ano, as despesas ficariam em 630 contos. “*Não é pequeno o encargo, mas quanto ganhará Porto Alegre pelo desenvolvimento que trará o melhoramento ás suas industrias e*

¹⁶³ Ibid.

¹⁶⁴ PAROBÉ, João J. P. 1904, in *R.D.V.F.*, 1930, p. 343.

*commercio, e quanto lucrarão estes com a redução dos fretes e a supressão das baldeações?”*¹⁶⁵

Parobé defendia estes gastos demonstrando os números do crescimento que esta obra traria para o comércio local e regional. Segundo ele, com a construção um porto de mar em Porto Alegre, o comércio da cidade economizaria 3.000 contos anuais, considerando um movimento de importação e exportação de 300.000 toneladas e um frete médio de 10\$000 por tonelada. Para o pagamento da anuidade de 630 contos, ele sugere lançar uma taxa que representaria apenas 21% do valor economizado pelo comércio, que ficaria ainda com os outros 79% equivalentes a 2.370 contos. Mas num primeiro momento bastava que a linha de navegação fosse aprofundada até atingir o calado que a barra tinha na época, de 4,5 m, pois assim os navios não precisariam fazer a baldeação ou aliviar a carga e conseqüentemente os fretes se igualariam aos do porto de Rio Grande. Neste caso o orçamento não passaria de 4.000 contos. Dessa forma, até que a Barra fosse definitivamente aberta, os canais interiores poderiam ser paulatinamente aprofundados na medida das necessidades, tornando Porto Alegre acessível a todos os navios que a transpusessem.

Assim como muitos outros engenheiros da Secretaria, Parobé considerava este projeto de importância vital para o desenvolvimento do estado, apostando na sua aprovação por parte de Borges de Medeiros para que as obras tivessem início imediato: “*As vantagens resultantes do melhoramento de que trata a memória são indiscutíveis, e certo de que dareis ao assumpto a atenção que merece, estou prompto a prestar-vos mais informações, si por ventura dellas carecerdes, para vosso julgamento e resolução.*”¹⁶⁶ O projeto agradou muito a Borges de Medeiros, que concordava com sua importância para o estado, mas sua resposta, feita através do parecer de 7 de dezembro de 1904 sobre o relatório apresentado pela Secretaria de Obras, frustrou os planos de iniciar imediatamente as obras:

“A memória apresentada é digna dos maiores encômios por ser mais uma attestação brilhante da competência e devotado labor de seus illustres auctores. A idéa aventada inspira-me franca sympathia, mas é actualmente inexequível por motivo que hei de expor em conferencia com o distincto Dr. Secretario.”¹⁶⁷

¹⁶⁵ Ibid.

¹⁶⁶ Ibid., p. 344.

¹⁶⁷ Ibid.

Mesmo reconhecendo a importância do projeto e elogiando o empenho dos engenheiros da Diretoria de Viação Fluvial na sua elaboração, Borges de Medeiros não aprova o início das obras de imediato, alegando que ele excedia muito as condições orçamentárias do Estado naquele momento. Mesmo assim, os trabalhos de dragagem dos canais de navegação da Lagoa dos Patos e do Guaíba, iniciados ainda em 1897, prosseguiram, mas para um calado menor do que o proposto pelo projeto de 1904. Mas em 1910 o governo finalmente aprovaria um novo projeto com cais de 5 metros de calado, também de autoria de Godoy, feito sobre o projeto original de Faria Santos, como veremos no capítulo final deste trabalho.

4.1.2 “PLANO DE MELHORAMENTO DOS PORTOS DA REPÚBLICA”

Em 4 de novembro de 1907 o Diretor Técnico das Obras do Porto do Rio de Janeiro, engenheiro Francisco de Paula Bicalho, apresenta o “*Plano para a realização do melhoramento dos portos da Republica*”. O quinto capítulo deste plano, intitulado “*Regimen para o melhoramento de portos*”, é publicado no relatório de 1908 da Diretoria de Viação Fluvial e a segunda parte aparece novamente no relatório de 1816. Na primeira parte, Bicalho traz informações, exemplos e análises da modernização e administração de diversos portos europeus e norte-americanos. Na segunda parte ele lança as diretrizes para a construção, modernização e administração dos portos nacionais, de acordo com a política nacional de desenvolvimento.

Segundo Bicalho, a importância dos portos estava na união que eles faziam entre o transporte terrestre e a navegação marítima, ligando as estradas de ferro e as embarcações de longo curso e dando continuidade aos intercâmbios internacionais.

“Com tal feição poderão elles ser, de facto, poderosos instrumentos de riqueza, desde que, por suas boas disposição e apparellamentos, possam offerecer, a par do máximo de presteza e facilidades, a possível economia na baldeação e braçagens dos generos de importação e exportação.”¹⁶⁸

¹⁶⁸ BICALHO, Francisco de Paula. *Plano para a realização do melhoramento dos portos da Republica*. Capítulo V - Regimen para o melhoramento de portos. Rio de Janeiro, 4 de novembro de 1907 in R.D.V.F., 1908, p. 246.

Considerando o baixo nível tecnológico e científico do país, os engenheiros brasileiros buscavam no exterior os conhecimentos necessários para o desenvolvimento local. Através das referências a projetos dos “países mais adiantados”, eles demonstravam estar em perfeita sintonia com diversas áreas do conhecimento de sua época. Neste caso em especial, o modelo que Bicalho buscava era o da administração pública das obras e serviços portuários. Considerados serviços essenciais para o desenvolvimento das forças produtivas, eles ficavam a cargo de diferentes níveis da administração pública, que investiam pesados recursos neles.

“Tal é, de alguns annos para cá, a orientação dos paizes mais adeantados, que passaram a não considerar os serviços de portos como objecto de uma verdadeira exploração industrial, que precise produzir lucros directos, superiores ao juro corrente dos capitaes empregados.

Ainda mais: os Estados, as cidades, os departamentos e as communes contribuem para o melhoramento de portos com capitaes seus de que não exigem-o reembolso, nem o justo rendimento.

Por tal forma, ficam em extremo reduzidos os encargos que devam ser cobertos pelo producto das taxas estabelecidas para os serviços dos portos, o que permite a adopção de taxas mínimas para tal mister.

O objectivo que, como semelhante criterio, tem em mira os Poderes Públicos, é o desenvolvimento do commercio e das industrias nacionaes, cuja prosperidade constitue a riqueza publica.”¹⁶⁹

Como exemplo dessa orientação, Bicalho cita o caso do porto de Antuérpia, cujo excepcional progresso preocupava os outros portos europeus, inclusive o de Londres. Este caso aparece no relatório apresentado por Maurice Taconet em 1905 para a Câmara de Comércio do Havre em nome da Comissão da Autonomia dos Portos. Ele debate esta questão no final de seu relatório sobre os portos belgas, dando o seguinte parecer:

“Parece, para resumir este exame da administração dos portos belgas, que a idea capital é attrahir, pelo regimen mais economico possível até a gratuidade, a navegação e o trafego, em vista de benefícios indirectos, consequência forçada da grandeza do movimento marítimo e commercial e dos novos freguezes (apports) que uma tal concurrencia consegue desviar dos caminhos antigos.”¹⁷⁰

¹⁶⁹ Ibid.

¹⁷⁰ Ibid., p. 247.

O que estava sendo proposto com a colocação deste exemplo era o princípio de administração adotado na maioria dos países europeus, à exceção da Inglaterra, que consistia na socialização dos serviços públicos.

Bicalho argumenta que o comércio procura sempre os caminhos mais livres e econômicos para estabelecer a sua rota, e que as facilidades de transporte poderiam criar intercâmbios e interesses econômicos onde eles antes não existiam. Por isso, afirma ele, “*A facilidade dos transportes, a rapidez das comunicações e o grande progresso em tudo o que diz respeito às relações entre os povos civilizados, tem promovido a mais intensa concorrência commercial por toda a parte; (...)*”¹⁷¹ Além disso, os bons sistemas de transporte impulsionam a produção e permitem o surgimento de diversas outras atividades industriais complementares.

Mas Bicalho adverte que, se muitas dessas indústrias são necessárias e mesmo indispensáveis para o próprio funcionamento do comércio, outras, porém, agem como “*verdadeiras parasitas*”. Segundo ele, “*Na questão dos portos, uma das intervenções acessórias que deve ser eliminada, é a exploração do serviço com caracter industrial por empresas particulares que dellas procurem retirar grandes lucros.*”¹⁷² Uma posição consensual entre os técnicos e administradores que defendiam a estatização recomendava que o comércio nos portos não deveria ser onerado com taxas superiores ao valor necessário para cobrir as despesas de custeio e serviço do capital a ser amortizado.

Essa prerrogativa levava à conclusão de que as obras de melhoramento dos portos não poderiam ser feitas com capitais privados, uma vez que estes exigiam altas taxas para cobrir as despesas de construção, os serviços e os riscos envolvidos nesse tipo de empreendimento. Em consequência disso, “*O Estado, portanto, será forçado a tomar a si taes empreendimentos, como meio de animar o commercio a desenvolver as industrias.*”¹⁷³

Bicalho ainda cita Quinette de Rochemont e H. Despret, autores do ‘*Curso de trabalhos marítimos*’, tratando da administração e da exploração dos portos comerciais. Segundo este trabalho,

¹⁷¹ Ibid.

¹⁷² Ibid.

¹⁷³ Ibid.

“(…) na França, o Estado, por intermedio do Ministerio das Obras Públicas, toma a seu cargo a execução das obras essenciais para o melhoramento dos portos, taes como as de protecção das estradas, molhes, bacias, caes, eclusas e diques, mas não intervem nem para o estabelecimento, nem para a exploração das installações e aparelhamentos destinados ao movimento e guarda das mercadorias, as quaes ficam a cargo das camaras de commercio ou da industria particular.”¹⁷⁴

A maior parte dos recursos empregados nas obras portuárias era fornecida pelos poderes públicos, principalmente do Estado, que não exigia amortização nem juros elevados. A outra parte cabia aos municípios, departamentos e câmaras de comércio. Estas últimas eram as únicas que deviam ser reembolsadas, pois não dispunham de recursos próprios, mas apenas dinheiro obtido mediante empréstimos. “*A orientação, pois, do Governo francez, (...) sobre a questão de portos, é afastar deste serviço o character de exploração industrial, propriamente dita, para proporcionar ao commercio um mínimo de encargos nas suas relações internacionaes.*”¹⁷⁵ Nos principais portos da Bélgica e da Holanda vigorava o mesmo sistema, onde o Estado arcava com as principais despesas para a melhoria e conservação dos rios, sendo que os portos ficavam a cargo das cidades, num regime análogo ao francês.

Além destes casos, Bicalho fez uma análise dos principais portos europeus da época, explicando o seu funcionamento, administração e como foram feitas as obras de modernização. São citados os portos de Amsterdã e de Rotterdã na Holanda, os portos de Hamburgo e de Bremen na Alemanha, os portos italianos de Gênova e Veneza. Todas estas informações foram retiradas da memória elaborada pelo engenheiro Taconet por Bicalho para embasar seu plano e dar as diretrizes da modernização portuária no Brasil. Suas conclusões são as seguintes:

“Da ligeira revista, que acabamos de passar, pelos principaes portos do commercio do continente europeu, ve-se que a parte mais pesada dos capitaes precisos para melhoramento desta espécie é fornecida pelos erários dos Estados respectivos e que a exploração de taes portos é geralmente confiada á municipalidades ou associações de commercio, que administram os serviços de portos, sem o character de empreendimentos industriaes propriamente ditos.”¹⁷⁶

¹⁷⁴ Ibid., p. 248.

¹⁷⁵ Ibid., p. 249.

¹⁷⁶ Ibid., p. 253.

Os únicos países em que o sistema de financiamento das obras de infra-estrutura e transporte, assim como sua administração não eram feitos pelo poder público eram a Grã-Bretanha e os Estados Unidos. A administração dos portos destes países era muito diversificada, não sendo possível traçar um perfil único do tipo de sua organização. “*Alli, não só a construção e o melhoramento dos portos, como o seu aparelhamento e exploração, são deixados á iniciativa e á economia particular, na quasi generalidade dos casos.*”¹⁷⁷

O Governo inglês só mantinha a seu cargo os portos de refúgio, de pesca, postais e militares. Todos os demais, incluindo os de maior importância como Londres e Liverpool, pertenciam a cidades, corporações ou simples particulares. Mas apesar dessa grande liberdade, as taxas cobradas não eram exageradas, pois o país dispunha de centenas de portos muito próximos uns dos outros, favorecendo assim a concorrência que regulava naturalmente os preços.

Por fim, Bicalho fala do regime adotado nos Estados Unidos, onde o governo assumiu o encargo da melhoria e da conservação dos canais marítimos e das barras de alguns grandes rios, sem no entanto se incumbir do aparelhamento dos portos comerciais, que eram deixados inteiramente à iniciativa privada. “*A liberdade de exploração desta industria é alli mais ampla do que em qualquer outra parte do mundo.*”¹⁷⁸

Depois de analisar as iniciativas e os trabalhos feitos nos portos comerciais dos “*países mais adiantados*”, Bicalho passa a examinar as alternativas que ele julga serem as mais adequadas para serem implantadas no caso brasileiro, procurando sempre se valer dos conhecimentos e experiências da realidade local. Para ele, não restava dúvida de que “*A orientação sobre este objecto das nações do continente europeu - reduzir ao mínimo possível as despesas do porto - é a que nos parece mais acertada e mais de accôrdo com os verdadeiros princípios econômicos.*”¹⁷⁹

Em nota, Faria Santos informa que, depois que o plano de Bicalho foi publicado, a Diretoria de Viação recebeu uma memória publicada na Europa pelo engenheiro Elmer L. Corthell, onde ele faz uma autocrítica que condena indiretamente o próprio contrato que o governo brasileiro celebrou com ele para a construção do porto de Rio Grande.¹⁸⁰ Corthell

¹⁷⁷ Ibid.

¹⁷⁸ Ibid., p. 255.

¹⁷⁹ Ibid., p. 256.

¹⁸⁰ FARIA SANTOS, R.D.V.F., 1908, p. 256.

reconhece que a exploração dos portos pelos governos, municipalidades ou câmaras de comércio era preferível ao privilégio que ele obteve do Governo Federal para a exploração daquele porto. Na memória intitulada “*Resultados da investigação sobre o custo dos portos e da sua exploração*” que este engenheiro publicou em 1907, Faria Santos destaca:

“A dificuldade em obter-se dados uteis e de confiança provém do facto que a maioria, ou melhor falando, todos os portos Europeus são explorados pelos Governos, Municipalidades ou Camaras de Commercio, não com o fim de obter um lucro immediato ou pagar os juros do capital empregado, porém para reduzir ao minimo a despeza do commercio, a tal ponto que o porto torne-se capaz de competir com outro rival, quer no paiz quer no estrangeiro.

Os vastos interesses commerciaes são mais importantes para as autoridades do que os proventos que as operações do proprio ponto possam fornecer, ou mesmo os lucros que ellas garantão ao capital empregado.”¹⁸¹

Bicalho ressaltava a complexidade desta questão e a importância de estudar previamente o assunto, procurando adequar os princípios gerais ao caso concreto em que ele fosse aplicado. Ele cita o engenheiro João Carlos Blanco, na sua memória publicada em 1906 sobre o sistema de exploração de portos:

“Cada porto constitue socialmente um organismo dotado de uma individualidade propria e definida, e a tarefa do tecnico e do legislador consiste em reunir todos os dados possiveis e os mais completos conhecimentos da experiência para applicar a esse organismo o systema que lhe possa permittir desenvolver-se e florescer.”¹⁸²

Podemos ver as metáforas biológicas e evolucionistas empregadas para descrever o porto em analogia com um organismo vivo. Este paradigma dominou o pensamento científico da segunda metade do século XIX, marcando sobretudo as primeiras teorias sociológicas como o positivismo. O pensamento de Comte foi profundamente marcado pelas ciências exatas e biológicas, influenciando diversos pensadores de sua época, especialmente na América do Sul e Brasil, como foi visto no primeiro capítulo deste trabalho.

¹⁸¹ CORTHELL, Elmer L. *Resultados da investigação sobre o custo dos portos e da sua exploração*. 1907, apud FARIA SANTOS, R.D.V.F., 1908, p. 256.

¹⁸² BICALHO, op. cit., p. 256.

O engenheiro Blanco também defendia que os portos não deveriam ser considerados como uma fonte de renda, mas como uma instituição cujo objetivo é aumentar outras rendas, gerando um benefício indireto para o Estado.

“Um porto caro pode oferecer certos benefícios ao Estado, produzindo um balanço favorável todos os annos, porém desvia o commercio, impede o desenvolvimento do trafego, isola a cidade e torna impossíveis muitos lucros, resultantes de outros impostos.

Um porto barato poderá dar apenas para o custeio, talvez mesmo apresente deficits em seus balanços, mas é, em compensação, uma fonte inexgotavel de attracção e progresso.”¹⁸³

Para Bicalho, o Brasil vinha trilhando um caminho muito diverso deste e já era tempo de mudar de rumo, deixando de lado a visão que considerava os portos sob o ponto de vista “*errôneo e mesquinho*” da exploração mercantil que dispensava a atuação dos poderes públicos nesta importante questão estratégica. Mas ele estava ciente de que não era possível trocar o sistema nacional pelo europeu de uma hora para outra, recomendando iniciar uma transição para alcançar aquela situação a médio e longo prazo. Ele argumentava que o Brasil, como nação jovem que era, ainda não dispunha de fontes de rendas suficientes ou capitais acumulados para fazer frente a encargos tão pesados. Para enfrentar esta situação ele sugeria que os setores produtivos nacionais fizessem o sacrifício de arcar com um imposto para o financiamento das melhorias dos portos. Esta ação reverteria em seu próprio benefício, através de diversas facilidades, como a economia e redução do tempo na baldeação das mercadorias, estimada de 20 a 25% sobre as despesas que eles tinham então. O engenheiro considerava que:

“(…) a contribuição de 2 % sobre a importação permitirá o preparo e o aparelhamento aperfeiçoado de portos, cujo serviço é agora feito por processos primitivos e grandemente onerosos; taes melhoramentos poderão ir sendo feitos, em maior ou menor proporção, por todos os portos, conforme a sua importância commercial e os recursos disponíveis.”¹⁸⁴

Como os serviços de portos não deveria resultar em lucros líquidos para ninguém, Bicalho acreditava que, à medida que o movimento comercial e as rendas fossem crescendo e

¹⁸³ Ibid., p. 257.

¹⁸⁴ Ibid., p. 258.

o capital fosse sendo amortizado, as taxas exigidas seriam diminuídas até o limite mínimo de produzirem apenas o suficiente para as despesas de custeio. Chegando neste ponto, que ele acreditava não estar muito distante, o país alcançaria a mesma situação em que se encontrava a Europa, modelo a ser atingido.

Mas num primeiro momento, os portos nacionais precisariam produzir uma renda que pudesse cobrir as despesas do próprio custeio, assim como os serviços dos empréstimos para a sua construção. Além desses encargos, já bastante altos, não deveria ser cobrado mais nada. *“Entretanto, não é isto o que se obtém pelo processo de concessões até hoje seguido, e pensemos que deve ser absolutamente abandonado.”*¹⁸⁵ Em virtude dos riscos envolvidos nestas obras, o capital particular investido exigia um retorno muito alto através da cobrança de taxas exageradas. Por isso o engenheiro achava preferível deixar que os capitalistas buscassem *“qualquer outra exploração que não a de portos.”*¹⁸⁶ Uma lei de 1869 chegou a fixar em 12 % o rendimento máximo que as empresas particulares poderia auferir pelos capitais investidos nos portos.

Bicalho comparou as despesas portuárias do porto de Le Havre e Santos, verificando que o custo no porto brasileiro era mais que o dobro do porto francês. O elevado custo no Brasil não se devia aos impostos, nem a outras despesas secundárias, mas ao preço cobrado pelo serviço de carga e descarga. Ele acreditava que este custo poderia ser reduzido em pouco tempo, ao menos no Rio de Janeiro e em Santos. Nos demais portos explorados por concessão, as tarifas ainda seriam mantidas por muitos anos, até o fim dos contratos, onerando assim seus serviços. Para remediar essa situação, ele recomendava que:

*“O único meio de evitar que semelhantes males se propaguem é acabar de vez com o systema das concessões, sendo certo que a barateza dos portos é um dos elementos essenciaes para a prosperidade da navegação e do commercio e, portanto, da riqueza nacional. Lastimo que por deficiência minha, esta proposição não possa ficar tão vigorosamente demonstrada e firmada como o é a minha convicção.”*¹⁸⁷

Ao concluir sua exposição sobre a situação portuária no país, Bicalho propõe o plano de melhoramentos dos portos brasileiros, onde constam as diretrizes básicas para a realização

¹⁸⁵ Ibid.

¹⁸⁶ Ibid.

¹⁸⁷ Ibid., p. 260.

das obras e sua forma de exploração. Nela ele segue basicamente os modelos da grande maioria dos portos europeus, onde o poder público se incumbia das obras e posteriormente da administração dos serviços. Os detalhes são dados pelo próprio engenheiro:

“- O melhoramento e aparelhamento dos portos, em vez de serem confiados á industria particular por meio de concessões, serão levados a effeito por conta do Estado, systematicamente, e dentro dos recursos disponíveis da Caixa Especial de Portos, creada pelo Decreto n. 6.368 de 14 de Fevereiro do anno corrente.

- Será cobrada a taxa de 2% sobre o valor da importação estrangeira pelos portos e fronteiras da Republica, cujo producto, (...) será dado como garantia de empréstimos (...) a cada um dos portos cujo melhoramento deva ser empreendido desde já.

- As obras serão feitas por empreitada nos termos das que estão sendo executadas neste porto e, quando terminadas, no todo ou em parte, serão arrendadas para a sua exploração á empreza ou associações que offereçam as precisas garantias de capacidade, mediante contractos por prazos que não excedam de dez annos, podendo ser prorogados.

- Quando as rendas do porto excederem os limites marcados nos contractos de arrendamento para cada porto, por biennios, o excedente reverterá para o commercio, por meio de reduçãõ nas taxas do porto.

- Serão feitos os estudos para todos os portos e executados, mesmo com character provisório, os melhoramentos reclamados para cada um de conformidade com a sua importância commercial.”¹⁸⁸

Caso sua proposta fosse aceita pelo Governo Federal, Bicalho ainda sugeria as bases e modelos para os contratos de arrendamento, em conformidade com as idéias expostas no seu trabalho. Para ele, os contratos de arrendamento deveriam ser considerados como complemento essencial do plano, garantindo assim os interesses do Estado.

É interessante observar como política federal para os portos colocada através dos pontos acima arrolados, correspondia à visão do governo gaúcho. A união tinha uma posição na política e na economia afinada com os princípios do liberalismo clássico, ao passo que o governo do PRR no estado seguia uma doutrina de forte inspiração positivista. Esta última era marcada por um viés centralizador e autoritário, colocando o Estado acima das classes sociais como o promotor do bem público, enquanto que o liberalismo dava mais espaço e mesmo incentivava a iniciativa privada e a restrição do papel do governo nos negócios. Por essas

¹⁸⁸ Ibid.

diferentes filosofias, que podem mesmo serem colocadas como duas correntes antagônicas, os governos federal e estadual divergiam em muitos pontos.

Mas estranhamente o discurso de Bicalho, representado o governo federal, é o mesmo da política estatista dos positivistas no sul, tanto que estes não poupam elogios ao seu plano. Esse paradoxo talvez seja explicado pela observação da condução prática destas políticas, quando podemos constatar que a União não agia exatamente de acordo com o que prescrevera no plano de Bicalho em relação ao sistema de concessão das obras. Em diversas ocasiões ele concedeu privilégios para a execução e exploração de obras em desacordo com suas próprias diretrizes.

Um exemplo dessa postura contraditória é demonstrado por Faria Santos, que em uma outra nota sobre o texto de Bicalho, cobra deste e do Governo Federal uma posição coerente com seus argumentos frente à questão do porto de Rio Grande:

“Depois que o meu ilustrado collega apresentou o seu trabalho teve o Governo Federal duas ocasiões, em Junho e Dezembro de 1908 de modificar o contracto para a construcção do porto do Rio Grande. Terceira oportunidade offerecer-se-á muito breve.

Eu espero, confiando na coherencia do engenheiro Bicalho, que elle coopere com o Presidente do Estado e o Chefe do partido republicano rio-grandense em ordem a conseguir do Governo Federal a solução que elle indicou em seu interessante plano de melhoramentos dos portos da Republica.”¹⁸⁹

As diretrizes do plano foram em grande parte seguidas pelo governo do PRR, tanto na construção do Porto da capital, como na encampação das obras do porto de Rio Grande e de abertura da barra e dos canais de navegação. O Plano forneceu os princípios básicos que orientaram os técnicos locais na elaboração dos projetos e dos contratos de execução das obras, além de inspirar o modelo para a administração portuária.

Um dos princípios da política federal aqui adotada foi a execução das obras por administração do governo, que arcava seus custos e assumisse os riscos da empreitada. As obras em si deveriam ser realizadas por empresas particulares na forma de empreitada, contratadas pelo governo mediante concorrência pública.

¹⁸⁹ FARIA SANTOS, *R.D.V.F.*, 1916, p. 579.

Dentro desta ótica, os portos representavam um investimento público da mesma forma que qualquer outra obras de infra-estrutura. Eles deveriam ser custeados pois beneficiariam o comércio, a indústria e a economia como um todo. O governo positivista adotava uma política totalmente contrária à privatização dos portos ou de quaisquer outras infra-estruturas e equipamentos que beneficiassem a coletividade. Ele procurou manter sob o controle estatal todos os serviços essenciais à população assim como as funções e infra-estruturas estratégicas para o desenvolvimento da economia. Por este mesmo motivo o Estado rejeitava o sistema de concessões, que entregava a construção a empresas particulares que também se responsabilizavam por seu financiamento e depois por sua exploração por muitos anos, até o fim do contrato. Nesta circunstância a iniciativa privada acabava criando um monopólio dos serviços de exploração portuária, onerando os fretes e conseqüentemente toda cadeia produtiva. Dessa forma, o governo sempre buscava ele mesmo se incumbir destes serviços, subsidiando-os com o fim de barateá-los e assim estimular diversos setores da indústria e do comércio.

4.1.3 PORTOS DO RIO DE JANEIRO E RIO DA PRATA

Em 15 de março de 1916 o Diretor de Viação Fluvial, Faria Santos apresentou o *Relatorio sobre os portos do Rio de Janeiro, Buenos Ayres, Montevideo e Rio Grande*, referente à viagem que ele fez para examinar as obras dos portos do Rio de Janeiro, Montevideú e Buenos Aires. As obras do porto de Rio Grande, por sua vez, já eram de seu conhecimento.

Faria Santos partiu de Porto Alegre em viagem dia 15 de dezembro de 1915, seguindo para o Rio de Janeiro. De lá ele foi para Buenos Ayres e depois Montevideú, regressando para Porto Alegre em 3 de fevereiro de 1916. Segundo ele, “(...) *foi uma excursão demasiado rapida para um exame minucioso das importantes obras que fui examinar. Todavia, as informações que eu obtive são bastante preciosas e compensam amplamente o sacrificio que a minha viagem custou ao Thesouro do Estado.*”¹⁹⁰

¹⁹⁰ FARIA SANTOS, *R.D.V.F.*, 1916, p. 529.

Ele diz que, sob o ponto de vista técnico, sua exposição é bastante sumaria, uma vez que *“As regras que a engenharia pratica na constucção de portos não differem essencialmente de um paiz para o outro; as suas modificações são concernentes às circunstancias locais.”*¹⁹¹ Em sua viagem ele observou as obras dos portos destas três capitais, procurando se ater aos aspectos que ele considerava os mais adequados para a aplicação em Porto Alegre, tomando como parâmetro o trecho de 145m de cais já construído na Praça da Alfândega. Comparando os métodos e procedimentos utilizados, assim como os resultados obtidos, ele concluiu que:

“As circunstancias locais de Porto Alegre são favoraveis á execução das obras do porto projectadas, não havendo nenhuma dificuldade séria a vencer. Como é natural, ellas têm semelhanças e diferenças bem nitidas das que existem no Rio e nas capitães platinas, as quaes eu levei em conta no meu exame das obras portuarias.”¹⁹²

O Diretor disse que não se deteve muito nas questões puramente técnicas, dedicando-se mais à organização econômica daqueles portos, que levantava maior divergência de opiniões. Segundo ele, isso se dava em função da *“influencia perturbadora do meio social, onde a falta de uma doutrina commum impossibilita a uniformidade das nossas opiniões.”* Neste e em diversos outros momentos Faria Santos revela sua filiação ao positivismo, fato notório e que marcava fortemente sua postura e atuação no cargo público que exercia. Isto se verifica no seguimento de sua argumentação, quando ele afirma suas posições políticas e filosóficas:

“Eu pertenço ao numero, felizmente crescente, dos que entendem ser a liberdade uma condição fundamental do progresso humano, e que por consequencia, consideramos privilegios e monopolios industriais nocivos a este progresso. Isto é uma verdade velha, genuinamente republicana.”¹⁹³

Podemos ver como a questão ideologica e doutrinária pautavam sua postura no cargo que ele ocupava, desempenhando um papel de primeira ordem nas decisões técnicas e políticas tomadas. Faria Santos representou o protótipo do técnico da administração do PRR:

¹⁹¹ Ibid., p. 530.

¹⁹² Ibid.

¹⁹³ Ibid.

filiado à causa republicana e à doutrina positivista desde o princípio, ele era eficiente, idealista, fiel às posturas e determinações do partido e do governo, mas sobretudo um importantíssimo propagandista e divulgador do imaginário que esta classe procurou repassar para o conjunto da sociedade. Um exemplo que sintetiza sua orientação fica evidenciado na expressão da máxima positivista *ordem e progresso*, quando ele cita os compromissos sociais do governo republicano:

Compete ao Governo civil a manutenção da ordem material, a qual consiste em impedir as violencias quaesquer de uns cidadãos contra os outros. Cumprido este dever impressindivel, cabe-lhe auxiliar com prudencia o progresso industrial, facilitando a livre circulação das riquezas, afim de que aperfeiçoando-se e diminuindo de preço, ellas fiquem mais ao alcance da massa popular.”¹⁹⁴

Estes princípios e regras eram aplicados à administração pública, que deveria se encarregar da responsabilidade de promover o bem coletivo através da gestão de diversos serviços urbanos e afastar deles o interesse privado, interessado apenas na obtenção de lucros. Segundo esta ótica, o papel destes deveria se restringir aos setores produtivos primário e secundário, além do comércio.

“Presentemente os espiritos rectos aconselham aqui e alhures que o Governo local e nacional, explore directamente os serviços que interessam immediatamente ao povo, taes como illumination publica, abastecimento d’agua, etc., que interessam a toda a nação. Esse systema é designado pelos nomes de municipalização e nacionalização dos serviços. Elle consiste na seguinte regra: “O Governo deve explorar directamente todos os serviços publicos que não convenham ser administrados senão mediante monopolio, deixando á iniciativa particular os que por sua natureza estão sujeitos á franca concorrência, como a agricultura, a industria fabril, o commercio, etc.”¹⁹⁵

Este assunto havia sido tratado no do *Plano para melhoramento dos portos* do engenheiro Bicalho que, segundo Faria Santos, demonstrava as vantagens que os serviços portuários trariam ao comércio se estivessem sob o controle do poder público.

¹⁹⁴ Ibid.

¹⁹⁵ Ibid.

Faria Santos advertia que os interesses do partidarismo político estavam por trás do discurso contrário à municipalização ou nacionalização dos serviços públicos. Sua influência nociva também poderia se manifestar na exploração dos portos, das vias férreas e de muitos outros serviços e ramos da administração pública. Neste caso, quando interesses políticos escusos concediam privilégios à iniciativa privada para a exploração de serviços, tinha lugar o chamado “*industrialismo ou exploração da sociedade por meio da indústria, que é mais grosseiro do que a chamada politicagem.*” Depois de rebater as críticas à municipalização e nacionalização dos serviços, o engenheiro passa a analisar as suas vantagens. Em seu discurso ele revela novamente o quanto as idéias positivistas povoaram o imaginário dos administradores e técnicos do Estado:

“(…) o Governo, após haver preenchido o seu principal dever – a manutenção da ordem material – auxiliará prudentemente o progresso industrial, (...). Si os industriaes, ou pelo menos a sua maioria intelligente e activa, reconhecessem que lhes cabe igualmente este dever social, a missão do Governo, a este respeito, seria muito mais facil. Não é isto, infelizmente, o que acontece na actualidade. As classes praticas, impropriamente chamadas conservadoras, composta dos agricultores, fabricantes, commerciantes e banqueiros, estão em geral, dominadas cada vez mais pelo egoismo, negando amparo áquelles dentre os seus membros que occupam-se excepcionalmente do bem publico. (...) A sua influencia social bazeia-se na *riqueza*, que elles procuram, como uma fonte de satisfações pessoases.

Emquanto os ricos não se julgarem obrigados a dar um destino social ao capital que elles detêm e para cuja formação concorrem todas as classes uteis da sociedades; enquanto, em vez desta nobre missão social, elles estiverem entregues, sem freio, ao seu egoismo, a municipalização e nacionalização dos serviços publicos serão um dos meios, sob a alçada do Governo, para proteger os pobres contra a opressão dos ricos.”¹⁹⁶

As obras do Porto do Rio de Janeiro já concluídas em 1916, quando Faria Santos fez sua visita, consistiam de um trecho de cais de 3.120 metros de comprimento com 19 armazéns servidos por guindastes elétricos para carga e descarga dos navios, além de guindastes em seu interior para o movimento das mercadorias. Elas foram executadas através de empreitada pela firma inglesa C. H. Walker & Cia, contratada pelo Governo Federal através de concorrência pública. Sua inauguração se deu em 29 de março de 1904 e o autor do projeto, como já sabemos, era o próprio engenheiro Francisco de Paula Bicalho. No final de 1906 entrou em funcionamento o primeiro trecho de cais com 500 metros de extensão e 8 m de calado. Em

¹⁹⁶ Ibid., p. 532.

1916 o calado já passava de 10 m, e o trecho de cais em serviço começava na praça Mauá, em frente à avenida Rio Branco, terminando no canal do Mangue.¹⁹⁷

Dentre tudo o que viu em sua viagem, Faria Santos destaca os portos de Montevideú e Buenos Aires, que segundo ele tinham um sistema de administração preferível a do porto do Rio de Janeiro¹⁹⁸, que ainda assim poderia ser qualificada como boa. Já no que se refere ao porto de Rio Grande, sua organização econômica “*acha-se infelizmente afastada da solução mais conveniente ao progresso pátrio*”, em função do contrato de concessão: “*Melhor seria que este porto não existisse com os enormes privilégios com que, em um momento de infeliz inspiração, o dotou o Governo Federal.*”¹⁹⁹ Na verdade este porto não fora visitado por Santos na ocasião desta viagem, pois ele já havia tido a oportunidade de conhecê-lo bem.

Todas estas informações serviram de subsídios para o planejamento do porto de Porto Alegre. Munido delas, os engenheiros da Secretaria de Obras elaboraram os projetos e os princípios de administração das obras e exploração de serviços portuários de acordo com as diretrizes da política dos transportes do governo de estadual.

¹⁹⁷ Ibid., p. 533.

¹⁹⁸ Em 1910 o Governo Federal resolveu arrendar a exploração do porto a Daniel Henninger e os banqueiros Damart & Cia., que transferiram o seu contrato à Compagnie Française du Port de Rio Grande. Segundo Faria Santos, estas duas empresas pertenciam ao mesmo grupo de empresários estrangeiros. Assim, desde 1914 o 2º trecho de cais já estava a cargo da empresa arrendatária. O porto completo se estenderia até a ponta do Caju, apresentando 4 docas. Este projeto foi descrito no “*Plano para melhoramento dos Portos da Republica*” de Bicalho. (FARIA SANTOS, 1916, p. 534)

¹⁹⁹ Ibid., p. 533.

4.2 PROJETOS E REALIZAÇÕES

Nesta última parte acompanharemos o desenvolvimento dos projetos e das obras do porto de Porto Alegre na zona central da cidade, entre o final do século XIX e o início da década de 1930, quando foi construído o trecho mais tarde conhecido como cais Mauá. Estes trabalhos estão descritos em detalhes nos relatórios da Secretaria de Obras Públicas do Estado, mais especificamente nos relatórios da Diretoria de Viação Fluvial. Eles tratam de todo o processo de discussão, elaboração dos projetos e execução das obras do cais da capital durante o período da República Velha. Trata-se de um material muito rico e variado, abrangendo desde os debates sobre os aspectos econômicos e sociais deste empreendimento, as posições políticas e ideológicas do governo e dos órgãos executores, até os detalhes técnicos dos projetos e da execução da obra. Através deles podemos observar os problemas que seus técnicos enfrentavam e as posturas por eles assumidas.

Estes relatórios possuem um grande valor documental na medida em que eles explicitam e detalham como se desenvolveram os projetos e como foram executadas as políticas públicas manifestas pelos discursos e convenções do partido. Através deles podemos confrontar o ideário positivista e as diretrizes políticas do governo dirigido pelo PRR com as descrições dos trabalhos realizados pela Secretaria de Obras.

O governo do PRR construiu um aparato institucional que compreendia uma série de órgãos e secretarias ocupadas por pessoal de total confiança, muitos dos quais eram filiados aos princípios positivistas que norteavam o partido. Estes profissionais seguiam fielmente as diretrizes imprimidas pela cúpula governamental, comandada inicialmente por Júlio de Castilhos e depois Borges de Medeiros, demonstrando um rígido alinhamento ideológico com a filosofia do Estado. O grupo específico que foi investigado neste trabalho é formado pelos agentes conhecidos como “produtores urbanos”: engenheiros, arquitetos e urbanistas, que atuavam e refletiram diretamente sobre a cidade. Mas também incluímos as classes políticas, os administradores públicos e demais técnicos da burocracia estatal, que são responsáveis pelas políticas públicas e pelas diretrizes urbanas.

Mas, além das obras executadas pela Secretaria, foi igualmente importante analisar as propostas e intenções não executadas. Ao contrário do que se pode pensar num primeiro momento, as obras não executadas ou os projetos que parecem os mais distantes da realidade, apresentam grande interesse para o estudo do imaginário sobre a cidade, pois eles revelam

desejos não concretizados, sonhos frustrados ou simplesmente propostas vencidas dentro de um jogo político. Os projetos não realizados têm o mesmo interesse que as obras executadas por se tratarem igualmente de projeções mentais e manifestações de um determinado tipo de imaginário: o imaginário técnico. Este é privilegiado pela nossa análise dentro o imaginário da cidade como um todo, por conter elementos de uma classe pertencente à elite econômica e cultural, que era a portadora dos conhecimentos eruditos da arquitetura, do urbanismo, da engenharia e da técnica em geral.

Este grupo se mostrava muito atualizado com o que ocorria nas “*nações mais evoluídas*”. Os países desenvolvidos onde o capitalismo triunfava e mostrava toda sua potencialidade criadora, exercendo grande poder de sedução sobre os países como o Brasil que apenas iniciavam seu processo de crescimento. As referências são constantes, mostrando em que medida os técnicos daqui estavam em sintonia com o que ocorria no exterior, leia-se, nos Estados Unidos e principalmente na Europa. As tecnologias e os materiais eram praticamente todos importados, visto que neste primeiro momento a indústria local ainda se encontrava numa fase muito incipiente. Também havia grandes carências de mão-de-obra qualificada, que foram em parte atendidas pela Escola de Engenharia. Ela mostrou-se fundamental para o desenvolvimento econômico e social numa época de grandes carências, fornecendo desde os operários qualificados até os profissionais de nível superior. Seus egressos, engenheiros e técnicos de diversas especialidades tinham como destino os quadros da Secretaria de Obras do Estado. Os relatórios da Secretaria de Obras possibilitaram o acesso às idéias, concepções e ao pensamento dos engenheiros e técnicos, permitindo analisar as influências vindas do centro do país, assim como as principais contribuições técnicas e urbanísticas recebidas do exterior.

Estes textos são a chave para a compreensão de diversas questões, revelando as motivações e justificativas dos projetos. Podemos então esboçar um quadro geral, mas nunca definitivo, da visão que os profissionais daquela época tinham sobre os problemas urbanos, levantando a natureza muitas vezes velada de suas intervenções e os sentidos não explicitados que os motivaram, descortinando novas perspectivas e dando um outro entendimento para estas questões.

4.2.1 PRINCÍPIOS E DIRETRIZES: A MODERNIZAÇÃO DOS TRANSPORTES E O *PROGRESSO* DA CAPITAL

No final do século XIX o governo do PRR já possuía linhas bem definidas para a sua política de desenvolvimento do estado. Em seu relatório de 1897, o Secretário de Obras João José Pereira Parobé discorre sobre a importância e o tratamento prioritário que o governo deveria dar às obras de viação para o desenvolvimento da agricultura, do comércio e da indústria no estado. Ele era enfático na defesa do Estado assumir o papel de promotor das melhorias na infra-estrutura, assim como a abertura de vias de comunicação que permitissem o livre desenvolvimento e o *progresso* do Rio Grande do Sul.

“Em todo o Brazil e especialmente no Rio Grande, onde a agricultura se tem desenvolvido, constituindo um dos mais importantes, senão o mais importante factor do seu progresso e devendo ser no futuro a sua principal riqueza, os trabalhos tendentes a melhorar as vias de comunicação são os que mais devem merecer a atenção do poder público, porque, concorrem para o progresso das regiões por ellas servidas, fomentando o desenvolvimento das indústrias existentes e determinando a criação de novos, o que traz como resultado, a prosperidade do Estado pelo aumento da riqueza publica.

Por isso mui justificado é o interesse que toma a administração no melhoramento e desenvolvimento da viação do Estado, empenhando todo o seu esforço para que tenha elle boas vias de transporte, já fazendo o que está ao seu alcance, e no limite dos seus recursos, já permitindo a exploração particular com as precauções indispensaveis aos interesses do publico.”²⁰⁰

Naquele ano, o governo de Júlio de Castilhos reorganizou a Secretaria de Obras Públicas, criando Diretoria de Viação, que passou a concentrar todos os serviços de viação. Parobé comenta o grande volume de trabalho desta diretoria, falando de “*quão acertado andou o Governo quando, reorganizando a Secretaria das Obras Publicas, separou os serviços relativos à viação, para fazer deles o encargo de uma directoria especial.*”²⁰¹ Esta Diretoria era encabeçada pelo engenheiro civil João Luiz de Faria Santos. No relatório de 1907 ele manifesta sua posição em defesa da abertura dos canais para navegação marítima entre Rio Grande e Porto Alegre, demonstrando a preocupação do governo em encontrar uma solução para a questão da navegação no estado.

²⁰⁰ PAROBÉ, João José Pereira. *Relatório da Secretaria de Obras Públicas (R.S.O.P.)*, 1897, p. 24.

²⁰¹ Ibid.

“O progresso da capital do Estado está intimamente ligado á navegação que quanto mais longe penetrar maiores vantagens lhe trará porque em razão das condições hydrographicas de seu porto, este não deixará de ser terminal para a grande e pequena navegação. Porto Alegre será por conseguinte ainda mais seguramente o ponto de convergencia das relações commerciais para o norte do Estado quando os grandes navios fundearem no seu ancoradouro. Há assim toda a razão para a escolha da solução que conduz á abertura do canal maritimo embóra exija obras complementares.”²⁰²

Porto Alegre revela-se um ponto estratégico para solucionar o problema de integração das comunicações comerciais: o norte e o sul do estado deveriam ser ligados através de sua dinâmica capital. Tal escolha fez parte do programa de desenvolvimento global idealizado pelo PRR. Igual preocupação é demonstrada pelo Secretário de Obras Públicas Cândido de Godoy, que 1910 relata a Borges de Medeiros a prioridade e a especial atenção com que os trabalhos de viação e as questões de terras do Estado vinham sendo tratados: “*São ellas da maior importância, demonstrada na região colonial pelos benéficos efeitos das providências que vêm sendo tomadas desde o governo do egrégio antecessor de V. Ex.*”²⁰³ Mostrando-se confiante, ele afirma que, com as melhorias dos transportes fluviais na bacia do Guaíba podia-se esperar por um grande aumento da produtividade agrícola.

“Sr. Presidente. Em um Estado como o nosso, onde ainda é difficil tirar da terra os proveitos que ella é capaz de dar, ou pela ausência de credito agrícola, (...) ou pela dificuldade de transporte aos mercados consumidores, (...) o augmento regular do valor da exportação e o desenvolvimento das industrias dão uma noção precisa do que é possível esperar, quando as grandes communicações por agua forem fáceis, (...)”

Mas assim como os pequenos regatos podem formar os grandes rios, a navegação de alto bordo pode ser tanto mais importante quanto maior é o concurso que lhe presta a pequena navegação, quer esteja aquella quer não em commumcação directa com uma estação terminal de estrada de ferro.

Nenhuma duvida ha a este respeito, e para o engrandecimento do Rio Grande, que está latente, não devem ser poupados sacrificios que tenham por objectivo um melhor aproveitamento da magnifica rede fluvial com que a natureza o dotou.”²⁰⁴

²⁰² FARIA SANTOS, João Luiz de. *Relatório da Diretoria de Viação Fluvial (R.D.V.F.)*, 1907, p. 197.

²⁰³ GODOY, Cândido José de. *R.S.O.P.*, 1910, p. 3-4.

²⁰⁴ *Ibid.*

Ao relatar as modificações feitas no projeto do porto, Faria Santos fala da importância de o Estado construir em Porto Alegre um porto para receber a navegação marítima, uma vez que o projeto original da Intendência previa apenas um cais de saneamento de pouca profundidade para navios de no máximo três metros de calado: “*Além das suas vantagens commercias, este cáes tem a de ser uma obra higienica e esthetica. Sob este triplice aspecto interessa directamente á União, visto servir a um porto marítimo, ao Estado e ao Município.*”²⁰⁵ Assim ele sintetiza as concepções do urbanismo da época: circular, sanear e embelezar, o tripé conceitual do urbanismo higienista influenciado pelas reformas de Paris, ressaltando a grande importância do projeto para os governos públicas local, regional e nacional.

A mesma referência aparece no relatório de 1914 da Diretoria de Viação Fluvial, sob o título *Obras do Porto da Capital*: “*A construção de um caes no littoral do porto desta Capital é uma antiga e legitima aspiração dos seus habitantes. Já tive ocasião de demonstrar em meus relatorios anteriores as suas vantagens commerciaes, higienicas e estheticas.*”²⁰⁶ Percebe-se aqui que a justificativa da obra também se dá com base na argumentação do ideário sanitaria. No entanto, ela é feita em nome de “*uma antiga e legitima aspiração de seus habitantes*”, o que revela em que medida os valores e ideais do grupo emergente era colocado para o conjunto da sociedade como sendo uma reivindicação geral e consensual. Podemos dizer que, até certo ponto, ela o era mesmo, na medida em que diversos setores se beneficiariam dela, mas a maneira centralizadora como o Governo Estadual levava suas políticas acaba revelando o viés autoritário e paternalista da administração do PRR.

Ainda no relatório de 1910, Faria Santos segue a descrição do projeto do porto, deixando claras as influências e a inspiração de suas propostas em modelos europeus. Por outro lado, ele seguia as diretrizes da política nacional para a reforma dos portos, lançada em 1907 pelo engenheiro Bicalho, Chefe do Porto do Rio de Janeiro. Alegando o princípio do federativismo que concedia maior autonomia regional, Santos defende que a construção do cais ficasse a cargo do Governo Estadual:

“Imitando os bons exemplos da Europa, citados e preconizados pelo engenheiro Francisco de Paula Bicalho, em seu ‘plano para o melhoramento

²⁰⁵ FARIA SANTOS, João Luiz de. *R.D.V.F.*, 1910, p. 237.

²⁰⁶ Idem, 1914, p. 270.

dos portos da República' apresentado ao Governo Federal a 4 de Novembro de 1907, convem ser a construcção do porto de Porto Alegre entregue ao Governo Estadoal, mesmo no caso em que ella fosse da competencia d'aquelle. Segundo o espirito da Constituição politica da Republica, organizada evidentemente sob a influencia da propaganda feita no tempo da monarchia contra a centralização administrativa, nenhuma dúvida eu tenho de que obras como esta devem ser executadas pelos governos locaes, que acham-se em melhores condições para dirigil-as do que o Governo Federal, demasiado afastado. É preciso ainda considerar que no nosso caso os interesses locaes avultam muito mais que os da União."²⁰⁷

Nesta manifestação podemos ver explicitamente a posição de autonomia defendida pelo governo do PRR em questões de interesse interno, invocando o princípio do federativismo contido na Constituição nacional. Estas obras faziam parte do programa de desenvolvimento global do estado elaborado pelo PRR e utilizado como forma de obter o tão almejado desenvolvimento equilibrado dos diversos setores da economia regional. Este projeto era um importante trunfo político nas mãos do governo, uma vez que beneficiaria grande parte da população, especialmente aqueles setores das zonas coloniais do norte do estado que necessitavam escoar sua produção para a exportação.

O Diretor segue seu relatório expondo dados estatísticos do movimento portuário. Ele ressaltava sua importância comercial que podia ser verificada através do grande volume de importações e exportações que passavam por ele. Mesmo sem contar com um serviço de estatística desenvolvido, ele apresenta os seguintes dados para dar "*uma ideia aproximada da importância do referido porto*". Segundo o relatório do diretor de estatística estadual, em 1908 a importação de portos do sul do Estado foi de 24.594 ton no valor de 8.060 contos, enquanto que a importação do norte do país foi de 33.884 ton, correspondendo a 17.848 contos. O somatório foi de 58.478 ton no valor de 25.908 contos.

Nestes números não estava incluída a importação de diversos portos fluviais que tinham seu interposto comercial em Porto Alegre. De acordo com o *Balanço Definitivo da Receita e Despeza do Estado* de 1908, naquele ano a Mesa de Rendas da Capital despachou 84.058 ton de produtos derivados de gado e outros gêneros no valor de 25.407 contos. Já as importações da capital foram de 52.639 ton em 1907 e de 46.823 ton em 1908, conforme dados obtidos na Alfândega. Este movimento correspondia a uma média diária de 519 ton, excluindo-se daí a importação e exportação da região colonial através do porto de Porto

²⁰⁷ Idem, 1910, p. 238.

Alegre. Para tanto essa estatística deveria ser complementada com o movimento de embarcações do porto.²⁰⁸

Segundo dados da Delegacia da Capitania dos Portos de Porto Alegre, a navegação dos rios Jacuí, Taquari, Caí, Sinos, Gravataí, Guaíba e Vacacaí-Grande contava com 93 embarcações a vapor e a gasolina. Destas, 18 eram destinadas a passeio e 75 para o transporte de passageiros e cargas, havendo também 324 embarcações a vela. Ao todo eram 399 embarcações comerciais que juntas movimentavam 7.757 toneladas.

Conforme informação do Diretor da Estatística Estadual, durante 1908 passaram pelo porto de Porto Alegre 1.431 embarcações a vapor e a vela, com capacidade total de 366.731 ton. Em 1909 o movimento foi de 1.486 embarcações transportando 446.223 ton. Este comércio foi feito com os portos internacionais de Montevideú, Buenos-Aires e Glasgow, com os portos de cabotagem do Rio de Janeiro, Pernambuco, Corumbá, Manaus, Maceió, Aracaju, Murtinho, Cabo Frio, Paranaguá, Pará, Mossoró, Bahia e Alagoas, e com os portos interiores do Rio Grande, Pelotas, Jaguarão, Santa Vitória e São Lourenço. A Capitania dos Portos, porém não informou o movimento das pequenas embarcações a vapor e a vela que navegam entre Porto Alegre e os numerosos portos existentes nos rios Jacuí, Taquari, Cai, Sinos e Gravataí, assim como na Lagoa dos Patos e no Guaíba.²⁰⁹



Fig. 20 e 21: Antigos trapiches no cais do porto e a doca localizada na atual Praça Parobé, ao lado do Mercado Público, por volta de 1897. Fonte: acervo GEDURB

²⁰⁸ Ibid.

²⁰⁹ Ibid., p. 239.

A exposição destes números visava demonstrar a importância de Porto Alegre como ponto estratégico na rede de transportes da época e sua potencialidade de desenvolver o comércio local:

“O movimento do porto da Capital deve aumentar cada vez mais á medida que o Governo aprofundar mais os canaes das lagôas dos Patos e Mirim e iniciar o melhoramento dos rios que affluem ao Guahyba, (...) Por causa d’esta sua posição topographica, a nossa Capital acha-se situada nos limites das navegações transatlanticas e de cabotagem, por um lado, e de navegação fluvial que penetra na região colonial, por outro lado. Há de ser sempre, devido a esta circunstância, um importante entreposto commercial.

Basta esta summaria exposição para demonstrar a grande importancia do melhoramento com o qual o Governo Estadual quer dotar Porto Alegre. Os privilégios para serviços públicos, como este, são verdadeiros parasitas que sugam no organismo sócial a seiva elaborada pelas classes productoras. Os males que elles acarretam acham-se comprehendidos nos que motivaram a sentença dos economistas do século XVIII e seus successores contra os monopólios industriaes.

Ainda de accordo com os factos citados pelo engenheiro Bicalho, sou de parecer que o serviço do porto seja dirigido directamente pelo Governo e não por arrendamento. Não alcanço a comprehender porque deve o Governo substabelecer em particulares as suas attribuições administrativas no caso do serviço de portos e exercel-as como faz e é do seu dever, no caso do serviço postal, telegraphico, arrecadação dos impostos etc.”²¹⁰

O governo do PRR, fiel à doutrina positivista que atribuía ao Estado o provimento das infra-estruturas necessárias ao progresso, queria ele mesmo se encarregar destas obras. Neste sentido, ele também agia de acordo com as diretrizes da política federal. “*Quanto á sua execução, penso que deve ser por conta do Estado, nunca por concessão á empresa particular. Este systema está condemnado na Europa, como tão bem demonstrou com factos – que são provas irrecusaveis – o precitado engenheiro Bicalho.*”²¹¹ Faria Santos lembra que o primeiro projeto de cais para Porto Alegre foi organizado pelo Diretor das Obras Municipais, o engenheiro Guilherme Ahrons, durante a administração do intendente Alfredo Augusto de Azevedo (1892-1895). Este cais teria como finalidade principal sanear o litoral, servindo de coletor do esgoto da cidade. Ele observa que “*(...) de accôrdo com o nosso regimem politico, a construcção de caes nos portos interiores compete ao Governo do Estado e não ás intendencias municipaes.*” e em seguida acrescenta: “*Por estes motivos, mandastes em 1896*

²¹⁰ Ibid., p. 240.

²¹¹ Ibid.

que a Diretoria da Viação, já nessa época a meu cargo, organizasse o projecto daquela obra.”²¹²

4.2.2 AS OBRAS: HISTÓRICO DA CONSTRUÇÃO DO PORTO

O primeiro projeto de cais para Porto Alegre feito dentro do novo regime da República foi de autoria do engenheiro Guilherme Ahrons, quando ele ocupava a diretoria de Obras Municipais da administração do intendente Alfredo Augusto de Azevedo, entre 1892 e 1896. De acordo com este projeto, a muralha do cais seria construída muito próxima do antigo litoral, em um local de pouca profundidade, servindo basicamente para a passagem do emissário da rede de esgotos. Desta forma a área aterrada seria menor e o cais teria como função principal o saneamento do litoral, não servindo de ancoradouro para navios de cabotagem ou da navegação transoceânica. Mas o aumento da profundidade até estes patamares acarretaria uma dispendiosa e talvez inexecutável dragagem, tendo em vista a existência de bancos de rocha naquele local, como os já encontrados junto à praça da Alfândega.

Mas em 1896 o Governo do Estado resolveu chamar a si o encargo de construir um porto moderno e resolveu encomendar um novo projeto de cais que comportasse a atracação de navios com até 3 metros de calado. A Secretaria de Obras Públicas, através da Diretoria de Viação, ficou a cargo desta tarefa. Seu diretor, o engenheiro João Luiz de Faria Santos explica esta situação: *“Ora, de accôrdo com o nosso regimem politico, a construcção de caes nos portos interiores compete ao Governo do Estado e não ás intendencias municipaes. Por estes motivos, mandastes em 1896 que a Diretoria da Viação, já nessa época a meu cargo, organizasse o projecto daquela obra.”*²¹³

No ano seguinte Faria Santos iniciaria a organização do projeto do porto, cuja importância se revela em suas palavras *“(...) tratarei então sobre a organização do projecto*

²¹² Ibid., p. 270.

²¹³ Idem, 1914, p. 271.

de caes para o trecho de caes entre aqueles dois pontos (Sertório e José de Alencar), cuja construcção immediata considero necessaria ao progresso d'esta capital."²¹⁴

Uma tarefa preliminar e fundamental para o início deste projeto foi o levantamento da planta hidrográfica do leito do Guaíba e do litoral. O então Secretário de Obras Públicas, engenheiro João José Pereira Parobé encomendou o levantamento do trecho entre a rua Sertório, no bairro Navegantes e a José de Alencar, no Menino Deus. O ajudante Nicolau Pujol foi responsável por esta tarefa, iniciada em 1896 e concluída somente no ano seguinte. Esta planta foi complementada sucessivamente, servindo de base aos estudos, projetos e na execução das obras do cais por muitos anos.

Ainda em 1892 o mesmo Governo havia criado a *Comissão de Estudos para Melhoramento da Navegação Interna e Desobstrução de Baixios*, subordinada à Diretoria de Viação, ambas comandadas pelo engenheiro José Barbosa Gonçalves, para dar início aos trabalhos nos canais de navegação no Guaíba e afluentes e na Lagoa dos Patos.

Em 5 de outubro de 1899 Faria Santos concluiu o projeto do porto: o cais projetado se estendia da antiga rua Pontas de Paris (Garibaldi) até a Volta da Cadeia, na extremidade da rua Duque de Caxias, num desenvolvimento total de 2.997 metros e contava com duas docas, uma em frente ao Mercado Público e outra em frente à Praça da Harmonia (Brigadeiro Sampaio). Faria Santos defendia o projeto apoiando sua argumentação nos princípios *circular, embelezar e sanear* do urbanismo francês:

“O cáes projectado constitue evidentemente um dos mais importantes melhoramentos d'esta cidade, tanto sob o ponto de vista economico, como esthetico e sobre tudo hygienico, e ao mesmo tempo uma das mais importantes obras d'este Estado, quer pela sua magnitude, quer pelos benefícios que trará para o commercio d'esta praça, cujas relações com o interior do Estado são muito extensas. E isto é o quanto basta para justificar sua construcção.”²¹⁵

²¹⁴ Idem, 1897, p. 119.

²¹⁵ Idem, 1900, p. 99.

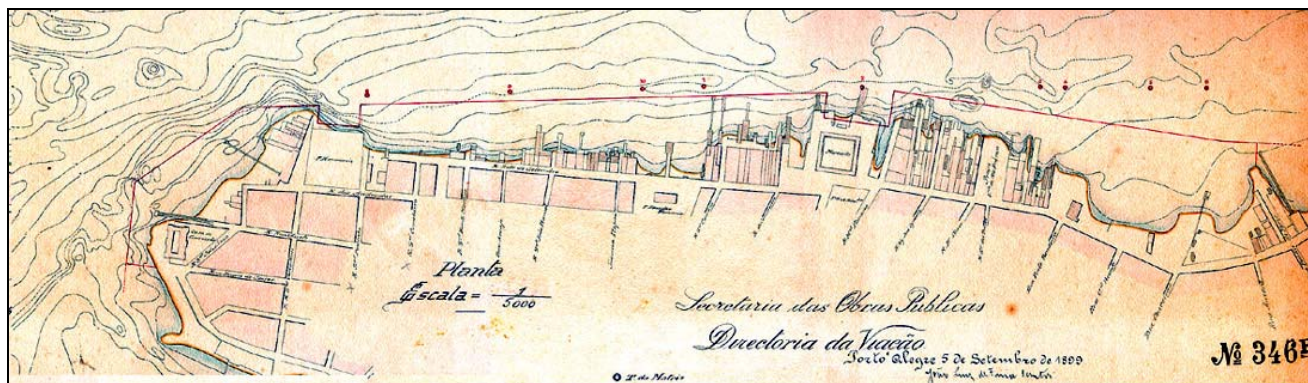


Fig. 22: Traçado do cais do porto sobre o antigo litoral. Diretoria de Viação, 5 de setembro de 1899. Fonte: Mapoteca DEPRC. O litoral ficava na rua 7 de Setembro, onde havia inúmeros trapiches, concentrados nas proximidades do Mercado Público. Alinha do cais sofria uma inflexão na doca do Mercado. A outra doca ficava em frente à Pr. da Harmonia.

Depois o diretor segue detalhando o projeto. O terreno que seria acrescentado à cidade entre a linha do litoral e o muro do cais projetado era de aproximadamente 32 hectares. Caso a Intendência mantivesse as mesmas larguras das ruas e praças que desembocavam no cais, o desenvolvimento dos novos quarteirões localizados nos alinhamentos paralelos ao muro e na rua do cais seria de 2.175 metros lineares. *“No caso em que a Intendência alargue algumas d'aquellas ruas, como o exige a grande circulação de vehiculos que ellas terão, o dito desenvolvimento será menor, mas provavelmente superior a 2 kilometros.”*²¹⁶

O muro do cais deveria apresentar a cota de 3 metros acima das águas mínimas durante a estiagem e ainda ficar cerca de 20 cm acima do nível da grande enchente de 1873. Numa extensão de 2.327 metros o cais seria destinado à atracação de embarcações de no máximo 3 metros de calado, excetuando-se o interior das docas e o trecho de cais entre as ruas Andradas e Duque de Caxias, com extensão conjunta de 670 metros.

Faria Santos defende que os proprietários dos terrenos na beira do rio arcassem com os custos dos aterros, que deveriam ser feitos juntamente com as obras do cais, pois havia uma interdependência entre esses dois trabalhos. Por esse motivo ele propunha que o Estado executasse o aterro, que seria pago pelos proprietários ou foreiros dos respectivos terrenos à beira do rio. A Intendência vendia terrenos no Caminho Novo sobre as águas do Guaíba, que só passavam a existir de fato depois dos proprietários providenciarem por sua conta os aterros. Faria Santos reclama da concessão indiscriminada destas áreas à particulares pelos governos anteriores: *“Si tanto o Governo Imperial como o Federal tivessem sido mais previdentes, não teriam certamente concedido aforamentos de terrenos (...) taes concessões somente deveriam*

²¹⁶ Ibid., p. 100.

*ser feitas para fins perfeitamente determinados, como estabelecimentos industriaes e não em termos geraes, (...)*²¹⁷ Para ele, teria sido mais vantajoso ao Estado manter a posse destes terrenos, que poderiam ser vendidos quando o cais e o aterro estivessem concluídos e assim cobrir parte das despesas. “*A collectividade ficaria assim dotada de um importante melhoramento material mediante um pequeno sacrificio dos cofres públicos.*” Mas em função das concessões feitas, “*o valor das terras que vão accrescer sobre o custo do aterro respectivo ficará em poder dos foreiros, que, como compensação d'este favor, quasi nada terão dado á collectividade.*”²¹⁸

Para a construção da obra do cais, dois diferentes princípios foram levantados: no primeiro, o governo contrataria as obras a um empreiteiro, pagando pelos trabalhos realizados e mantendo os projetos a cargo da Secretaria de Obras. A segunda hipótese era de realizar a obra por concessão. Neste caso uma empresa teria a permissão, mediante privilegio, para construir o cais e cobrar taxas de mercadorias que transitarem por ele, sendo que as obras passariam ao controle do governo depois do fim do prazo da concessão. Nessa questão o governo não abriu mão de seus princípios positivistas que pregavam que as obras de infra-estruturas fossem arcadas pelo poder público. Dessa forma, a opção natural era pelo primeiro sistema, em que todas as obras seriam contratadas diretamente pelo governo mediante concorrência pública e executadas por empreitada.

Como positivista que seguia rigorosamente a doutrina em sua atuação na Secretaria de Obras, Faria Santos defendia a construção do cais por administração do Estado, “*que não tendo preocupações industriais, mas visando o bem estar da população sob seu governo, abster-se-á de impor pesadas contribuições aos que fizerem uso do caes.*”²¹⁹ Acreditando que a obra poderia ser executada dentro de 10 anos, o diretor não achava conveniente reduzir este prazo, apesar disto ser perfeitamente possível em seu parecer.

Ele também propunha que a obra começasse na Praça 15 de Novembro, junto ao trapiche do *Lloyd Brasileiro*, seguindo até o ponto final em frente à rua Duque de Caxias, entendendo “*ser esta parte do porto a mais necessária ao commercio e á hygiene pública.*”²²⁰

²¹⁷ Ibid., p. 101.

²¹⁸ Ibid.

²¹⁹ Ibid., p. 103.

²²⁰ Ibid.

O calado máximo se limitava a 3 metros pois ainda não se cogitava construir um porto para receber a navegação marítima. Mas depois de concluído este projeto, o Governo resolveu adiar a execução das obras do porto para concentrar seus esforços e recursos na dragagem dos canais de navegação na Lagoa dos Patos e Guaíba, tarefa que tinha sido iniciada ainda em 1897. Esta decisão foi tomada pois o calado do porto dependia da abertura dos canais de navegação, como observa Ildefonso Soares Pinto: “*As obras destinadas a facilitar a navegação e os serviços de portos guardam entre si uma correlação íntima, a que deve ser subordinado todo o projecto e execução de trabalhos, para produzir o rendimento correspondente aos sacrifícios técnicos e financeiros que exigem.*”²²¹ No caso do porto da capital, essa relação era ainda mais forte, pois sua viabilidade dependia da abertura da barra de Rio Grande, única ligação com o mar.

“Uma vez aberta a barra, impunha-se o aproveitamento da magnífica linha de navegação interior para trazer até a capital a navegação marítima, até ao limite máximo do calado permitido pela desobstrução dos canais interiores. E assim devia ser, dada a excepcional importância commercial a que terei de fazer referências.”²²²

Os trabalhos de desobstrução dos baixios na Lagoa dos Patos e Guaíba tiveram prioridade no ano de 1906, apesar das dificuldades enfrentadas pela precariedade do material utilizado na dragagem. O Secretário de Obras José Barboza Gonçalves relata a relevância destes trabalhos: “*As vantagens económicas decorrentes da execução desse importante serviço acham-se, de longo tempo, proclamadas pelo governo republicano e o momento actual é propício para emprender-se estas obras, pela forma que se tornar mais conveniente aos interesses públicos.*”²²³ Neste mesmo ano o Governo do Estado assinou o contrato para a abertura da barra de Rio Grande.

O primeiro projeto para tornar o porto da capital acessível aos navios de grande calado da navegação transoceânica foi organizado em 1904 pelo novo Secretário de Obras Públicas, o engenheiro Cândido José de Godoy e pelo Diretor de Viação Fluvial, o engenheiro Faria Santos, baseado no projeto do cais elaborado por este último em 1899. O projeto “*Porto Alegre porto de mar*” consistia na construção de um cais de 6 metros de calado e na abertura

²²¹ PINTO, Ildefonso Soares. *O porto desta capital*. A Federação, segunda-feira, 1º de agosto de 1921.

²²² Idem.

²²³ GONÇALVES, José Barboza. *R.S.O.P.*, 1906, p. 18.

de canais de navegação com a mesma profundidade, sendo aprovado pelo Governo Estadual naquele mesmo ano.

“O estudo feito, em 1904, pelo illustre Sr. Director da Viação e por mim, demonstrou a relativa facilidade de ser elevado até 19 pés, o calado da navegação até a Capital, o que permittiu dar-se a denominação “Porto Alegre Porto de Mar”, ao projecto então organizado.”²²⁴

O muro do cais avançou 60 metros em relação ao projeto anterior, para alargar a rua do cais de 60 para 80 metros e dar mais espaço para a construção de armazéns, que não tinham sido previstos. Além disso, foi eliminada a doca da Praça Martins de Lima, mantendo apenas a doca do Mercado. Faria Santos relata algumas modificações feitas neste projeto:

“(…) o ângulo que este alinhamento formava junto á doca do mercado foi supprimido, ficando o muro do caes em linha recta desde a praça Martins de Lima até o seu entroncamento no precitado caes da Auxiliaire. Este avançamento augmenta a superficie do solo ganha ao rio e torna mais esthetica a obra, porém á custa de notavel accrescimo de despesa no aterro, tanto para os particulares como para o Governo do Estado e Intendencia Municipal da Capital.”²²⁵

Mas a alteração mais importante foi o aumento do calado para tornar o porto acessível à navegação marítima. A partir desse projeto, o cais passou a ser dividido em três secções de 2, 4 e 6 metros de profundidade respectivamente. As duas primeiras pertenciam ao cais fluvial, sendo o de 2 metros destinado à navegação fluvial interior e o de 4 metros para a navegação de cabotagem. Já o trecho de 6 metros formava o cais marítimo de longo curso, destinado a grandes embarcações da navegação transoceânica.

O cais seria prolongado para dentro do leito do rio até a Coroa dos Bagres, contornando-a e voltando até as proximidades do Gasômetro. Pouco tempo depois Cândido Godoy determina uma nova ampliação do projeto, desta vez através da dragagem da enseada da Praia de Belas que forneceria o aterro para o cais na Coroa dos Bagres. A enseada serviria de ancoradouro para a instalação de diques e estaleiros navais. Mas em seguida este projeto

²²⁴ GODOY, Cândido. *R.S.O.P.*, 1908, p. 25.

²²⁵ FARIA SANTOS, João Luiz de. *R.D.V.F.*, 1914, p. 273.

foi abandonado por ser considerado super-dimensionado, excedendo muito as necessidades do porto e extrapolando as condições financeiras do Estado.

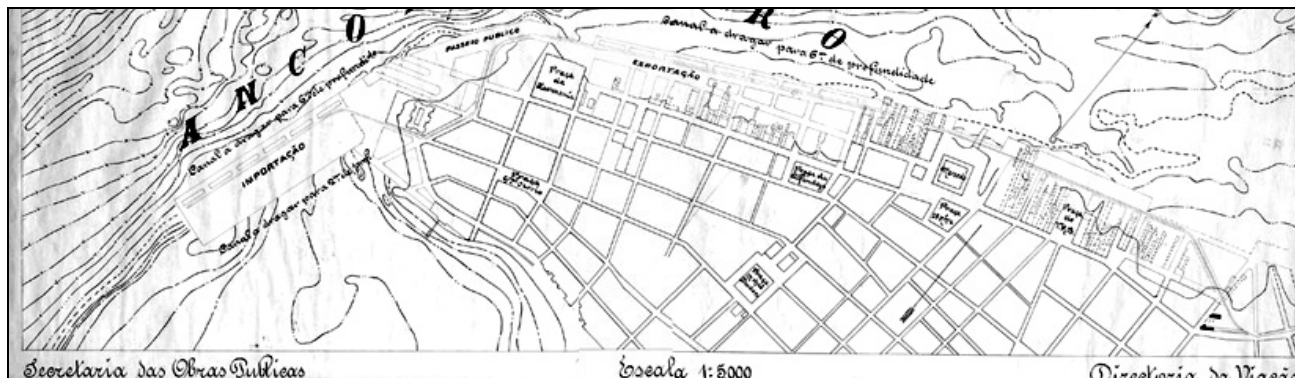


Fig. 23: Projeto de prolongamento do cais até a Coroa dos Bagres. Diretoria de Viação. Fonte: Mapoteca DEPRC

Cândido Godoy propõem então que a construção do porto ficasse restrita ao trecho compreendido entre a Praça Martins de Lima e o local onde se instalaria a Viação Férrea. Como esta obra também excederia os recursos ordinários do orçamento estadual, o Secretário resolveu providenciar um primeiro trecho de cais junto à Praça da Alfândega. Este projeto foi concluído em 1908 pela Diretoria de Viação Fluvial, mas o início das obras foi adiado.

No ano de 1909 a Diretoria de Obras Públicas apresentou um projeto de autoria do 1º desenhista Attílio Alberto Trebbi, para a abertura de uma avenida conectando as praças Marechal Deodoro e Senador Florêncio. Esta avenida estabeleceria a ligação do novo Palácio do Governo a ser construído, com o local de desembarque de passageiros no cais. As duas praças seriam ampliadas, recebendo obras de infra-estrutura, um novo tratamento paisagístico, além de importantes prédios administrativos. Este projeto foi coordenado com o projeto do cais da praça da Alfândega, que também já estava pronto. Mas sua realização ainda dependia de um acordo com o Governo Federal para a construção dos edifícios das repartições federais sobre o terreno que avançaria sobre o rio.

Em 4 de novembro de 1907, Francisco de Paula Bicalho, Diretor Técnico das Obras do Porto do Rio de Janeiro, apresenta o “*Plano para a realização do melhoramento dos portos da Republica*”, estudo que trás diversos exemplos de administrações e obras portuárias. Além disso, ele lança as diretrizes para a construção, modernização e administração dos portos nacionais, dentro da nova política republicana de desenvolvimento nacional.

No relatório de 1910, Cândido Godoy apresenta a descrição do anteprojeto geral do porto, incluindo sua planta e o projeto para o cais da Praça da Alfândega.

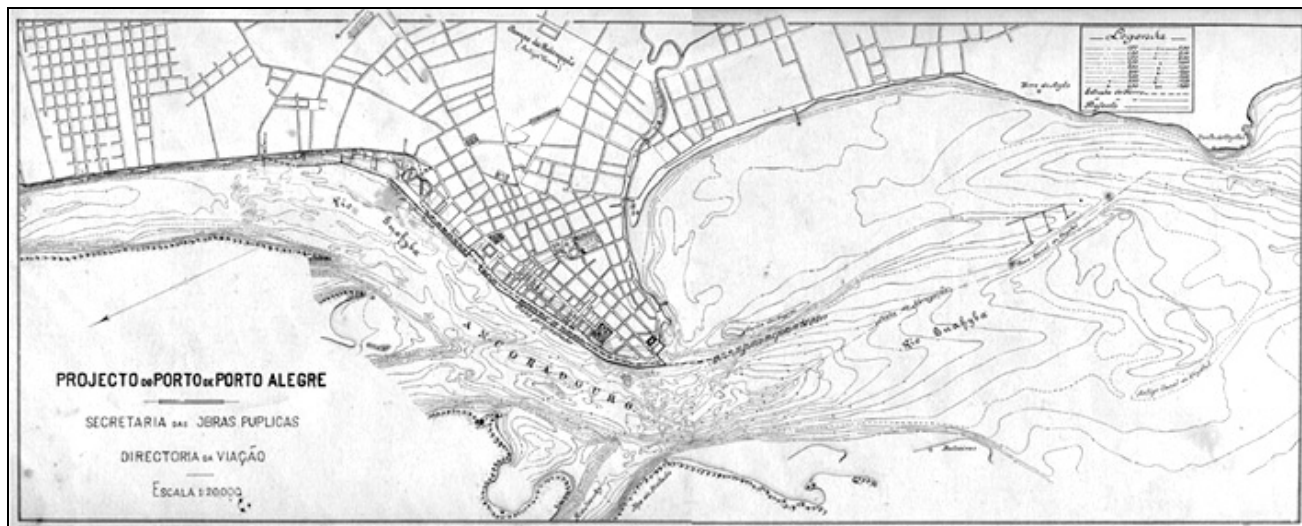


Fig. 24: Plano geral do porto de Porto Alegre. Diretoria de Viação Fluvial, 1910. Fonte: Mapoteca DEPRC

Segundo o plano geral, a extensão total do porto seria de 3.200 metros, contando com 14 armazéns. A rua do cais teria 60 metros de largura, com uma faixa de 25 metros reservada ao porto e separada da rua por um gradil de ferro. Já o cais da Praça da Alfândega, se estenderia por 400 m para cada lado desta, tendo 5 metros de profundidade à jusante, e 3 metros à montante. Junto à praça seriam dispostas as escadarias para o movimento dos passageiros. Assim que o aterro em frente à praça estivesse pronto, o Governo da União iria iniciar a construção os edifícios dos Correios e Telégrafos e da Alfândega. Nesta área o Governo Estadual também planejava construir os prédios da Delegacia Fiscal e da Mesa de Rendas. As obras previstas para execução mais imediata estavam orçadas em 4.000 contos, excluindo o aterro que ficaria a cargo de particulares. Faria Santos defende a importância deste projeto comentando: *“Além das suas vantagens commercias, este cáes tem a de ser uma obra hygienica e esthetica. Sob este triplice aspecto interessa directamente á União, visto servir a um porto marítimo, ao Estado e ao Município.”*²²⁶

Em 10 de fevereiro de 1911 foi publicado o edital para a construção do primeiro trecho de 140 metros cais em frente à Praça da Alfândega, em conformidade com o projeto organizado pela Diretoria de Viação. A proposta vencedora foi do engenheiro Rudolf Ahrons,

²²⁶ Idem, 1910, p. 238.

com o qual a Secretaria de Obras Públicas assinou contrato em 31 de julho. As cláusulas determinavam que a linha do cais fosse demarcada pela Diretoria e que as obras deveriam iniciar em um mês e a serem concluídas em 20 meses. Mas o empreiteiro só iniciou a obra em 28 de outubro daquele ano, concluindo-a em 24 de julho de 1913 e entregando em 7 de outubro o primeiro trecho de cais com 146 metros. O aterro, iniciado logo em seguida, não estava incluído nesta empreitada.²²⁷

Segundo Ildefonso Pinto, a lei que estabelecia a despesa geral da República para 1912 concedeu ao Governo do Estado, para as obras do porto, o domínio útil dos terrenos que seriam acrescidos ao longo do cais a ser construído. Também foram concedidas vantagens alfandegárias aos armazéns destinados ao serviço do cais, isenção para os materiais importados para as obras, além do direito de o Estado receber as taxas sobre descargas de mercadorias, observando o regime adotado pelos os portos da União.

A 7 de maio de 1913 a Secretaria das Obras lançou edital chamando concorrentes para dar continuidade à construção do porto e para a abertura dos canais de navegação. Foram apresentadas seis propostas, mas somente duas estavam completas, mas modificavam o projeto feito pela Secretaria de Obras, além de não especificar o valor da obra. Por estes motivos, a licitação foi anulada, sendo aberta uma nova concorrência.

Em anexo ao edital publicado no relatório da Diretoria Central de 1912, encontra-se uma memória intitulada “*Construção do porto da Cidade de Porto Alegre e acesso do mesmo porto à navegação oceânica de 17 pés de calado*”, onde podemos ler:

“Dotado com um magnifico ancoradouro com mais de 3 kilometros de extensão e de meio kilometro de largura, para navios de 20 pés de calado, Porto Alegre é um porto interior que actualmente recebe somente os vapores da navegação costeira com calado alliviado parta 10 pés.”²²⁸

Esta memória informa que, com os trabalhos de dragagem realizados até 1912, o Governo do Estado já tinha aumentado em mais 60 centímetros a profundidade nos baixios que dificultavam a navegação ao norte e ao sul da Lagoa dos Patos. Ele visava aumentar sucessivamente os canais até a profundidade de 19 pés, o que era fundamental para viabilizar o cais marítimo de Porto Alegre. A construção e o aparelhamento deste porto eram obras de

²²⁷ PINTO, Ildefonso Soares. *O porto desta capital*. op. cit.

²²⁸ Relatório da Diretoria Central, 1912, p. 407.

magnitude nunca antes vista na cidade, representando um desafio que deveria ser conduzido paralelamente às melhorias dos canais de navegação. Todas estas obras consumiam importantes somas de recursos e exigiam grandes esforços por parte daquele governo e de seus técnicos. Esse fato pode ser constatado através dos reiterados pedidos de Faria Santos à Secretaria de Obras para o aumento do quadro funcional de sua diretoria. Através dele podemos concluir que os trabalhos andavam em um ritmo acelerado: “*O pessoal tecnico sob a minha direção é insufficiente para attender convenientemente os multiplos trabalhos em andamento e que tendem a crescer com o progresso material do nosso Estado. Esta situação persiste a alguns annos.*”²²⁹

O porto da capital era defendido por sua importância estratégica no escoamento da produção agrícola da região colonial e pela facilidade de comunicação que ele traria:

“Por sua posição topographica Porto Alegre há de ser sempre um importante entreposto commercial, e, com effeito, situada no extremo norte do rio Guahyba, emfrente ao delta formado pelos rios Jacuhy, Taquary, Cahy, Sinos e Gravatahy, a capital do Estado estabelece o limite da navegação maritima e da fluvial em sentidos oppostos porque uma não encontra calado sufficiente para penetrar nos referidos rios, e os barcos da navegação fluvial não têm condições nauticas para atravessar a Lagoa dos Patos. Estes são em numero de 75 vapores e 324 outras embarcações que podem transportar 7.760 ton.”²³⁰

A memória publicada na Diretoria Central segue com os dados do movimento no porto da capital. Em 1909 o porto teve um movimento de 754 embarcações com uma arqueação²³¹ total de 226.212 toneladas. Neste ano as importações chegaram a 108.059 ton, somando 47.371 contos e as exportações 75.202 ton, estimadas em 24.248 contos. No ano seguinte o tesouro do Estado indicou a exportação de 84.488 ton no valor de 26.197 contos. Em 1912 o movimento médio diário era de 600 ton, e havia expectativa de grandes aumentos com as obras que facilitariam a navegação.²³²

²²⁹ FARIA SANTOS, João Luiz de. *R.D.V.F.*, 1909, p. 169.

²³⁰ Relatório da Diretoria Central, 1912, p. 407.

²³¹ Arqueação: medida da capacidade dos espaços internos de embarcação mercante. (Ferreira, Aurélio Buarque de Holanda. *Miniaurélio Século XXI: O minidicionário da língua portuguesa*, 4^o ed. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 2000, p. 60)

²³² Relatório da Diretoria Central, 1912, p. 408.

Em 1913 a Secretaria de Obras Públicas desmembrou os serviços da Diretoria de Viação, criando a Diretoria de Viação Terrestre separada da Viação Fluvial. Esta continuou sob a direção de Faria Santos.

Em 18 de julho daquele ano foi publicado um novo edital para a construção das obras do porto e abertura dos canais interiores. Foram recebidas três propostas: uma da *Société Française d'Enterprises de Dragages et Travaux Publics*, outra do engenheiro Rudolf Ahrons, aliado à construtora alemã *Grüen e Bielfinger*, e a terceira da empresa *Gobrueder Goedhardt*, com sede em Düsseldorf. O Presidente do Estado aceitou a proposta da *Société Française*, com a qual celebrou contrato em 18 de abril de 1914.²³³

Mas esta concorrência foi contestada pela *Compagnie Française du Port du Rio Grande do Sul*, que reivindicava o direito de concessão para a execução daquelas obras. Ela dirigiu uma representação ao Congresso Federal e depois recorreu ao poder judiciário da República. Mas, segundo Ildfonso Pinto,

“A competencia do estado para resolver não só sobre a construcção do porto como sobre a abertura dos canaes interiores foi magistralmente sustentada pelo Dr. Borges de Medeiros, em notáveis telegrammas ao ministro da Viação e ao presidente da República, reproduzidos na mensagem de 1913.

O estudo de s. ex. serviu de valioso subsidio aos notáveis trabalhos jurídicos dos patronos da causa do Estado, perante o juízo federal, como facilmente se convence quem compara uns e outros.”²³⁴

Em janeiro de 1919 o Supremo Tribunal decidiu por unanimidade a favor do Estado, aceitando sua apelação e julgando a *Compagnie Française* carecedora de ação.

A *Société Française*, por sua vez, não conseguiu dar início às obras, alegando problemas de falta de material e equipamentos em virtude da eclosão da I Guerra Mundial. Ela não conseguiu reverter a situação, deixando de cumprir o contrato que foi prorrogado três vezes, que foi finalmente rescindido em 27 de julho de 1916.

“(…) considerando que a *Société Française*, pedindo nova prorrogação, nega-se a aceitar razoaveis modificações contractuaes que o

²³³ FARIA SANTOS, João Luiz de. *R.D.V.F.*, 1914, p. 274.

²³⁴ PINTO, Ildfonso Soares. *O porto desta capital*. op. cit.

Governo do Estado não póde deixar de exigir por não lhe ser licito protelar indefinidamente melhoramentos de carater urgente e reclamados pelos interesses vitaes do commercio e da navegação interior; resolve (...) declarar rescindido de pleno direito o mesmo contracto, (...)”²³⁵

Pouco antes disso, em 9 de maio de 1916, foi publicado outro edital para a construção de um novo trecho de cais com 600 metros em prolongamento aos 146 metros já construídos por Ahrons em frete à Praça da Alfândega. Ele se estenderia deste ponto até o prolongamento da rua Vigário José Ignácio. Nesta concorrência, orçada em 1.534 contos, não foram incluídos os armazéns e os aterros. Foram apresentadas novamente seis propostas, sendo aceita a dos empreiteiros *Álvaro Pereira & Cia.*, com os quais foi assinado contrato em 21 de outubro. As obras deveriam ser executadas por administração e concluídas em treze meses, a partir de 10 de dezembro de 1916. Novamente os empreiteiros encontraram muitas dificuldades, originadas principalmente da falta de condições técnicas de seu equipamento, obtendo assim uma prorrogação de 11 meses. Em 22 de agosto de 1918 este foi novamente renovado, de acordo com modificações feitas no perfil do cais. As obras seguiam com morosidade, de forma que até janeiro de 1921 haviam sido construídos apenas 344 metros da muralha do cais de 4 metros de calado.²³⁶ O Secretário de Obras informa sobre o andamento dos trabalhos de aterro:

“Por administração está sendo feito o aterro dos terrenos que ficam entre o muro e as rua das Flôres e Uruguay com material dragado. De accôrdo com os proprietários desses terrenos, indemnisa-se o Estado da despesa que o trabalho acarreta. Torna-se assim mais barata a terraplenagem e fica-se com um subsólo isento de impuresas que nos legaram os antigos nos terrenos conquistados ao rio. Sob constante fiscalisação de pessoal idoneo da Viação Fluvial, estão todos esses trabalhos.”²³⁷

²³⁵ ALVES, Protásio. *R.S.O.P.*, 1916, p. XIV.

²³⁶ PINTO, Ildfonso Soares. *O porto desta capital*. op. cit.

²³⁷ ALVES, Protásio. *R.S.O.P.*, 1917, p. III-IV.

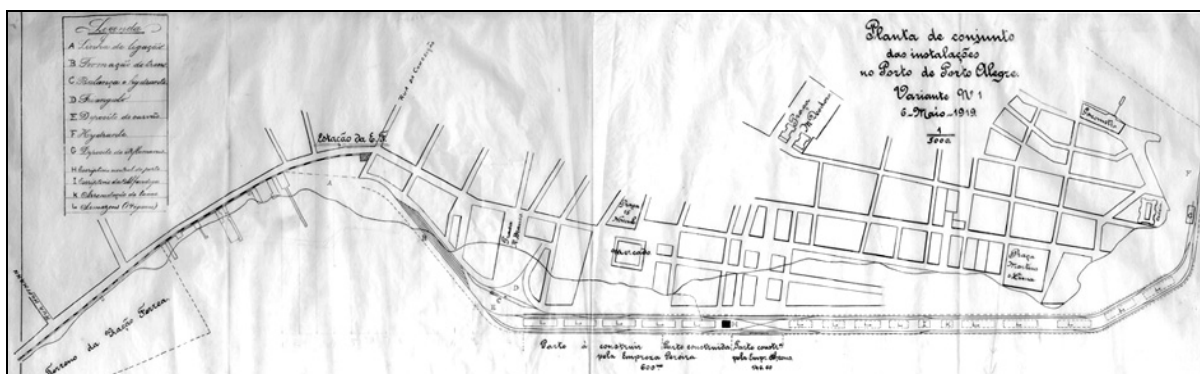


Fig. 25: Plano do conjunto das obras do porto. Diretoria de Viação Fluvial, 1919. Fonte: Mapoteca DEPRC

Independente destes trabalhos, o Governo lançou outro edital em 5 de julho de 1918. Este se destinava à construção do cais de 6 metros, que daria continuidade ao de 4 metros, saindo da Praça da Alfândega até a Rua Vasco Alves, num total de 600 metros. Mas depois de um mês a concorrência foi adiada por falta de garantia no fornecimento de cimento, assim como pela conveniência de o Estado esperar pela transferência dos contratos da *Compaigne Française du Port du Rio Grande do Sul*, que possuía os aparelhos para a construção do cais pelo sistema de blocos de concreto. Resolveu-se aguardar a chegada desse material que já fora utilizado na fabricação dos blocos de concreto do porto de Rio Grande, empregados no lugar do tradicional cais contínuo de pedras com grande economia de tempo e recursos.

Em novembro de 1919 as obras do porto passaram para a superintendência da *Comissão de Melhoramentos da Navegação Fluvial e Lacustre*, ficando sob a mesma direção técnica das obras hidráulicas da navegação interior, que incluíam o projeto de um canal ligando Porto Alegre a Torres pelas lagoas do litoral norte. Ildefonso Pinto afirmava com orgulho que “*Estava reservado aos governos republicanos realizar uma das maiores aspirações do passado e que deveria concretizar-se na abertura de um canal á franca navegação entre Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande.*”²³⁸ O serviço de dragagem dos baixios, iniciado em 1897, possibilitou a regularização da navegação de cabotagem para embarcações de 3 metros de calado até o início da década de 1920. “*Mas desde 1904, aprovado o projecto denominado “Porto Alegre porto de mar”, resolvera o Governo do Estado construir o cões desta Capital e abrir os canaes da lagoa dos Patos e rio Guahyba até a profundidade de 6 metros.*”²³⁹ Porém a execução deste projeto dependia da abertura da barra de Rio Grande, cujas obras só foram contratadas em 1906 e inauguradas muito depois, em virtude de disputas

²³⁸ PINTO, Ildefonso Soares. *O porto desta capital*. op. cit.

²³⁹ Idem.

entre o Estado e a firma responsável pelos serviços, além das dificuldades técnicas do empreendimento. “*Por essa consideração primordial a que se ajunctaram também razões de ordem financeira, cumpria aguardar a melhor oportunidade para realizar-se tão notaveis melhoramentos.*”²⁴⁰ sentenciava o Secretário de Obras.

Até 1919 só haviam sido concluídos 227 metros do cais. O projeto dos armazéns sofreu uma revisão, quando se resolveu encomendar as estruturas metálicas da casa Daydé, com sede na França, que forneceu o material para os armazéns do porto do Rio Grande. O mesmo tipo de armazém lá existente foi adotado para o porto da capital, visando uma padronização. Também foi encomendado dos Estados Unidos o primeiro lote de 10.000 barricas de cimento de 150 kg.

No relatório de 1920 Faria Santos comemora a transferência dos contratos do porto e da barra de Rio Grande da companhia arrendatária para o governo estadual, dando detalhes desta transação:

“Mais um vez congratulo-me com o Sr. Dr. Presidente do Estado e comvosco pela transferencia dos contractos da C.^a Française du Port de Rio Grande do Sul ao Estado, que o Governo Federal autorizou pelo seu Dec. n. 13.091 de 9 de julho de 1919.

Esta notavel operação económica recommenda á benemerência publica os seus autores, sobretudo o Sr. Presidente do Estado que proseguiu, com louvável firmeza, os cívicos esforços do seu inesquecível antecessor, Júlio de Castilhos, para avocar, primeiramente a construcção das obras da barra e posteriormente a exploração industrial do porto.

(...)

Na qualidade de orgam do Governo Estadual, assignastes o termo do accordo celebrado com o Sr, Ministro da Viação e Obras Publicas a 29 de Setembro de 1919, tornando effectiva a precitada transferencia.

Registrado este termo no Tribunal de Contas a 17 de Outubro seguinte, entrou o porto, no dia immediato, para o domínio do Estado.

(...)

A 1º de Novembro assignamos os termos da transferencia das obras da barra perante o Chefe da Fiscalisação Federal, (...)”²⁴¹

²⁴⁰ Idem.

²⁴¹ FARIA SANTOS, João Luiz de. *R.D.V.F.*,1920, p. 183.

Depois de encampadas as obras do porto e da barra de Rio Grande, o Presidente do Estado deliberou pela construção do cais pelo sistema de blocos, que teve o projeto das obras preliminares aprovado em 1º de setembro de 1919.

Em 17 de abril de 1920 o Governo do Estado celebrou contrato com a Companhia de Navegação Costeira para o início da construção do cais de 6 metros, que começaria em frente à praça Martins de Lima. O contrato se referia à construção e concessão de um trecho de cais e dois armazéns pela dita Companhia.

Mas antes do início das obras, foram providenciadas as instalações para a fabricação dos blocos, que compreendiam uma pedreira, a oficina de blocos e os meios de transporte para a ligação destas duas. A pedreira escolhida estava localizada na ponta do Dionísio. O local da oficina devia possuir área suficiente para sua secagem dos blocos, além de ter ligação ferroviária com a pedreira e fácil acesso ao rio, tanto para o recebimento dos materiais como para o transporte dos blocos prontos. Por esses motivos foi escolhida a Praça Martins de Lima, localizada junto ao litoral e com possibilidade de ampliação através de aterros no rio. A ligação fluvial entre a pedreira e a oficina de blocos se dava naturalmente através do rio, sendo que para a ligação terrestre foi aproveitada a estrada de ferro municipal que ligava o Riacho à Tristeza, que foi reforçada e prolongada até a Praça Martins de Lima.²⁴² A Diretoria de Viação Fluvial justificava os esforços empregados nesta tarefa: *“Não é para estranhar a importancia das obras preliminares, quando se compara com a importancia total do projecto de porto, a ser realizado, tal como determinou o Dr. Presidente, (...)”*²⁴³

²⁴² PINTO, Ildfonso Soares. *R.S.O.P.*, 1920. p. XXIX.

²⁴³ R.D.V.F., 1920, p. 218.



Fig. 26: Oficina de blocos de concreto para a construção do muro do cais. Praça Martins de Lima. Fonte: acervo GEDURB

Tanto as instalações da pedreira como as da oficina de blocos e os aparelhos para o manuseio destes vieram do porto do Rio Grande, que permitiam uma grande economia e maior velocidade na realização das obras, além de garantir a uniformidade de construção entre os dois portos. Esta era uma grande expectativa dos técnicos, possibilitada pela encampação da Companhia Francesa do Porto de Rio Grande pelo Governo do Estado:

“Em princípios de Outubro (de 1919) fomos ao Rio Grande entender-nos directamente com o Engenheiro Fromaget, sobre o material que o Porto do Rio Grande devia emprestar e as condições de desmontagem e transporte immediato do mesmo. O material pedido ao Porto do Rio Grande, (...) constitue a indispensavel cooperação do porto do Rio Grande ás nossas obras.”²⁴⁴

Os trabalhos preliminares para a instalação dos equipamentos demandaram todo um programa específico de projetos e obras, pois lidavam com equipamentos modernos e de uso mais complexo, requerendo inclusive pessoal especializado e treinamento dos operários. *“Deve ser evitado, nessas obras de realização pratica e rapida, o emprego de pessoal que não tenha a experiencia de obras semelhantes e cujas faltas de serviço prejudiquem*

²⁴⁴ Ibid., p. 212.

pezadamente a disciplina e adiantamento das obras.”²⁴⁵ Faria Santos atesta a dedicação de sua equipe ao serviço:

“Conheceis o nosso pessoal actual; exigimos delle desde o engenheiro encarregado do serviço Eng. Ireton, chefe de secção Trajano Ribeiro e Conductor Porto Ribeiro, até os ‘surveillants’ um serviço dedicado e constante, muitas vezes fóra do horario. Sabeis que elles nos deram inteira satisfação, merecendo os nossos agradecimentos sinceros.”²⁴⁶

Uma nova planta do conjunto das obras do porto de Porto Alegre foi aprovada em 20 de abril de 1920 pelo Presidente do Estado. Conforme o projeto aprovado, o porto teria um total de 9.700 metros lineares de cais, 20 km de linhas férreas de serviço e 17 armazéns de estrutura metálica, mediando 96 por 20 metros, com 1.920 m² de área útil. Cada armazém seria dotado de um moderno equipamento interno para a movimentação de mercadorias e dois guindastes elétricos de pórtico de 2,5 ton. Juntos eles somariam 37.000 m² cobertos.

O porto era dividido em cais comercial, localizado na parte norte do litoral da cidade, com 5.700 metros, e um cais de saneamento, estendendo-se por 4.000 metros, da Casa de Correção na Volta do Gasômetro até o Asilo Santa Thereza.

O cais comercial seria constituído pelas três secções diferenciadas pela profundidade e função a que se destinam: o cais de longo curso para a atracação de navios de 6 metros de calado, com 1.200 metros de extensão, iria do prolongamento da rua dos Andradas até o início do cais de cabotagem, em frente a praça da Alfândega. Deste ponto até o prolongamento da rua Pontas de Paris (Garibaldi) ficaria o cais da navegação de cabotagem, com 4 metros de calado e extensão de 1.460 metros. Haveria também uma doca com 360 metros destinada a pequenas embarcações. Finalmente, num trecho de 2.680 metros entre as ruas Sete de Abril e Sertório, ficaria o cais fluvial para embarcações de 2 metros de calado. Entre a doca e o cais fluvial ficaria o terreno destinado à Estação Ferroviária, incluindo a estação de triagem para a composição dos trens. Estas obras foram orçadas em 38.000 contos de réis, segundo os preços vigentes no primeiro semestre de 1920.²⁴⁷

²⁴⁵ FARIA SANTOS, João Luiz de. *R.D.V.F.*, 1920, p. 230.

²⁴⁶ *Ibid.*

²⁴⁷ *Idem*, 1921, p. 29.

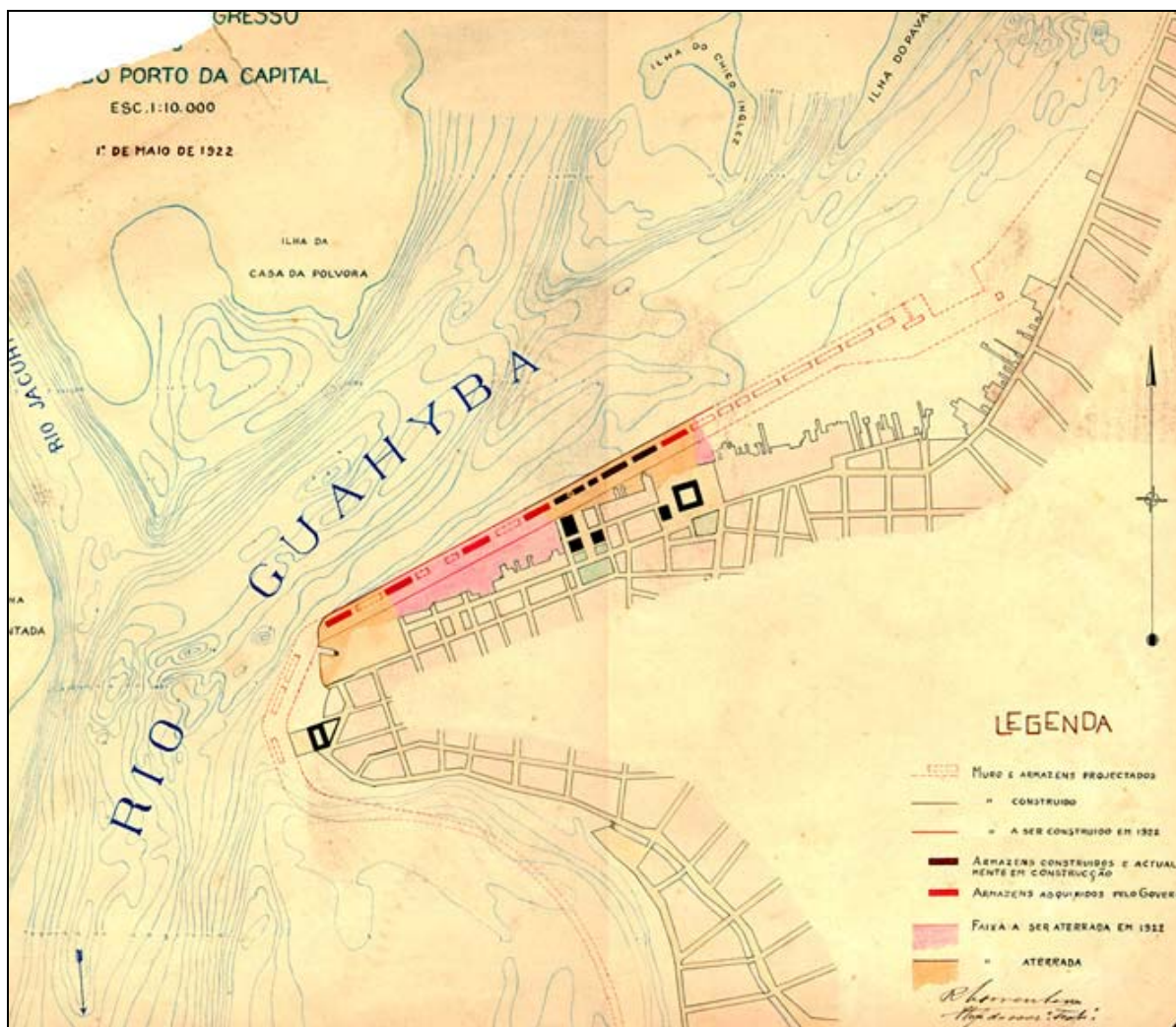


Fig. 27: Planta do conjunto das obras do porto na época de sua inauguração. Em laranja as áreas já aterradas e em uso; em rosa as áreas a serem aterradas em 1922. A linha tracejada representa o cais e os armazéns projetados. Em preto e vermelho os armazéns prontos ou em construção. Diretoria de Viação Fluvial, 1º de maio de 1922. Fonte: Mapoteca DEPRC

Desse programa, até 1921, foram concluídos 491 metros do cais de cabotagem, feito pelo sistema de muro contínuo de pedras, faltando apenas o terrapleno dos últimos 191 metros. O outro trecho de 300 metros, que iniciava na junção com o cais de longo curso, já estava pronto e podia ser utilizado. No início daquele ano, os empreiteiros Álvaro Pereira & Cia. ligaram o cais de 4 metros ao muro de blocos de 6 metros.

Em 1º de agosto de 1921 se deu o ato oficial de inauguração do porto, com a entrega do trecho de cais já finalizado à Secretaria da Fazenda. Ele contava com um armazém de estrutura metálica, um edifício de alvenaria de tijolos para a administração do porto e o armazém provisório B-1, o primeiro a leste do grupo central. Os armazéns eram designados por letras seguidas de numeração, sendo A para o cais de longo curso, B para o de cabotagem

e G e C para os dois que formam o grupo central. “Os dous do grupo central ficarão localizados aos lados da avenida de acesso ao porto e ligados por um portico, formando um conjunto que servirá para assinalar o ponto de ligação dos câes de longo curso ou de 6 metros e de cabotagem ou de 4 metros.”²⁴⁸ Os armazéns do grupo central têm a mesma largura, mas apenas a metade do comprimento dos outros armazéns. Faria Santos descreve os modernos recursos de que os armazéns eram dotados:

“Esses armazéns são do tipo mais aperfeiçoado que se conhece, apresentando a vantagem da substituição das pontes rolantes por talhas patentes, muito commodas para o deslocamento interno das mercadorias tanto em plano vertical como horizontal.

As ossaturas metallicas dos armazéns, bem como as talhas e guindastes que as acompanham são de fabricação do estabelecimento Daydé, de Paris, o mesmo que forneceu os armazéns e guindastes do porto do Rio Grande.”²⁴⁹

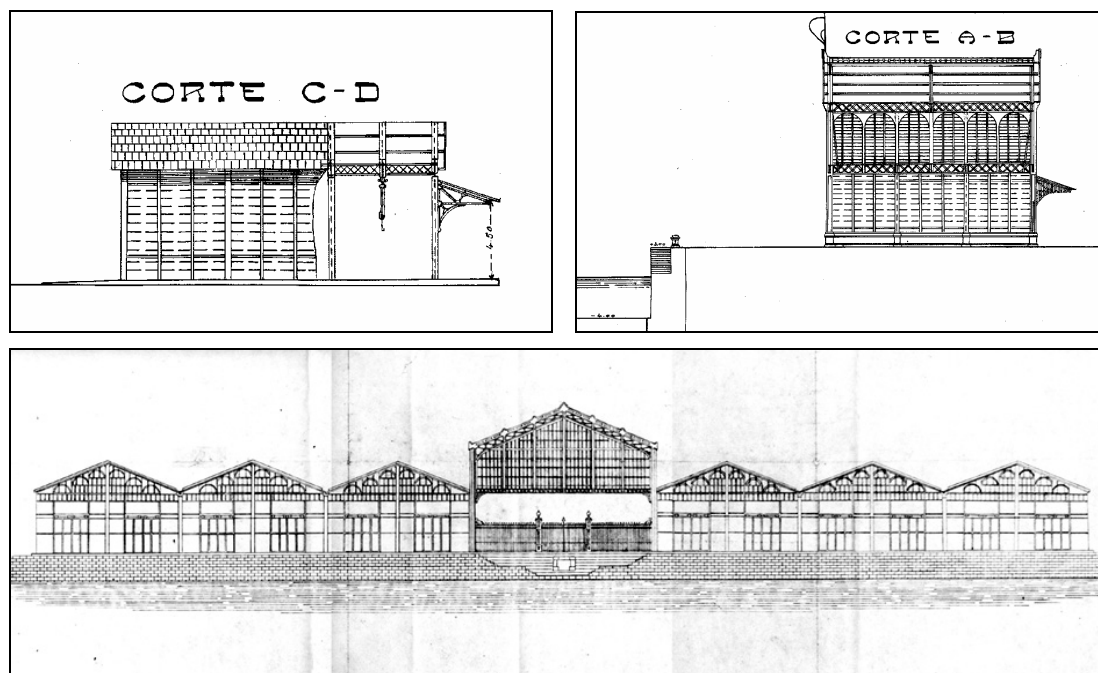


Fig. 28, 29 e 30: Cortes e fachada dos armazéns e do pórtilo do Grupo Central. Diretoria de Viação Fluvial. Fonte: Mapoteca DEPRC

²⁴⁸ Ibid., p. 30.

²⁴⁹ Ibid., p. 31.

O Chefe da Comissão de Melhoramentos da Navegação, engenheiro Henrique Hauser, responsável pela direção das obras do cais, defendia o bom aparelhamento do porto e dos armazéns, visando atender o crescimento do comércio:

“Apezar que momentaneamente, um aparelhamento reduzido, utilizado de modo intensivo, talvez satisfaça o movimento das importações e exportações, não se deve esquecer, que trabalhamos para o futuro e que o desenvolvimento acompanhará, logo, os melhoramentos realizados na exploração do Porto. Aliás, alugando-se ao commercio ou industrias locais, parte ou a totalidade dos armazens não alfandegados e respectivos aparelhamentos, teremos bastante alliviadas as despesas das montagens, para as quaes podem concorrer também as receitas da exploração do porto.”²⁵⁰

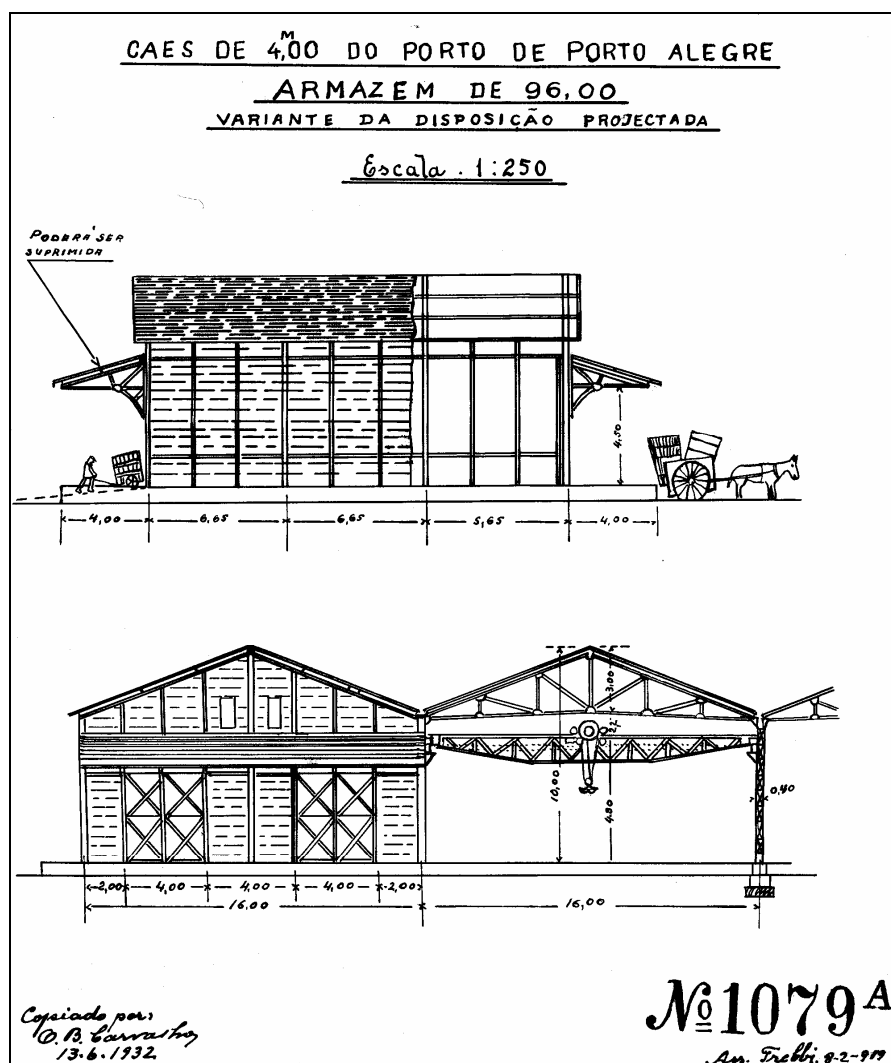


Fig. 31: Cortes e fachada de um armazém de 96 m para o cais de cabotagem. Diretoria de Viação Fluvial. Fonte: Mapoteca DEPRC

²⁵⁰ HAUSER, Henrique. *Comissão de Melhoramentos da Navegação - R.D.V.F.*, 1921, vol 2, p. 234.



Fig. 32: Armazéns do cais com o Portão Central em fase de montagem ao fundo. Fonte: acervo GEDURB

Além do calçamento da avenida do Porto e nas áreas ao redor dos armazéns, o Governo do Estado também se encarregou de calçar as quadras das ruas de acesso ao cais entre a rua das Flores e avenida do Porto.

Sobre o cais de Navegantes e da Praia de Belas, obras que complementaríamos do porto comercial na margem norte da península, Henrique Hausser dá o seguinte parecer:

“Os projectos dos muros na praia de Bellas e nos Navegantes, são para realisação futura. Lembramos que a execução do projecto total para o porto da Capital, que orçamos em cerca de 38 mil contos, poderá ser dividida por trechos successivos, dependendo, essencialmente, dos recursos orçamentarios, porque do lado tecnico, as installações nas pedreiras e o nosso aparelhamento mechanico, permitirão a execução annual de um importante volume de obras. (...)”

Notamos no projecto do muro dos Navegantes, que poderá ser modificado o alinhamento primitivamente projectado, afim de attender as observações da industria local, dentro dos limites compativeis com os interesses geraes da Capital que não permitem estreitar, por excesso, a largura do rio, o que provocará correntezas prejudiciaes, ou a sobre-elevação perigosa das enchentes.”²⁵¹

O anteprojecto do cais de saneamento da Praia de Belas foi feito por Faria Santos em 1914 e desenvolvido depois pelos engenheiros Henrique Hausser e Antônio Pradel. O cais acompanhava o contorno da enseada desde a ponta das Pedras até o Asilo Padre Cacique, numa extensão de aproximadamente 4 quilômetros. A área que seria ganha com os aterros era de aproximadamente 107 hectares. As ruas projetadas, incluindo a Praia de Belas que já

²⁵¹ Ibid.

existia, ocupariam 37 hectares. As edificações ficariam com os outros 70 hectares, tendo 23 km lineares de limite com as ruas.²⁵² Faria Santos estimava esta obra em 15.000 contos, mas acreditava que a comercialização dos terrenos e a utilização de outros para edificações públicas, cobriria rapidamente uma boa parte destes custos: “*Attendendo á situação pitoresca da localidade e, sobretudo, ás suas boas condições hygienicas, póde-se prever que a venda dos terrenos a particulares reduza consideravelmente a despeza com a execução do projecto.*”²⁵³

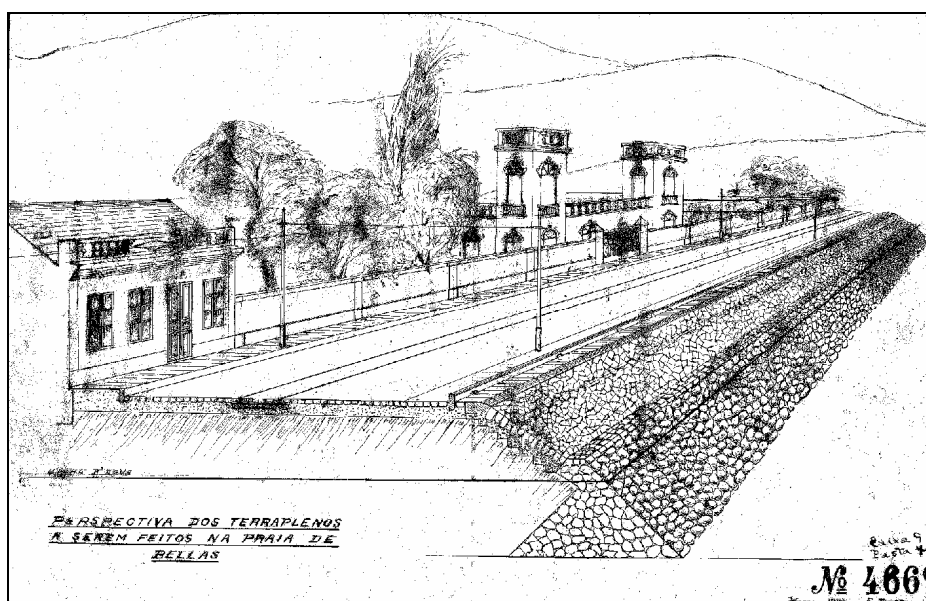


Fig. 33: Projeto do cais de saneamento para a Praia de Belas, Diretoria de Viação Fluvial. Fonte: Mapoteca DEPRC

Em 21 de janeiro de 1922, o Governo do Estado resolveu rescindir o contrato com a Companhia de Navegação Costeira, alegando o não cumprimento do mesmo pela firma. Para dar continuidade às obras, aprovou em 13 de fevereiro o “programma para a execução das obras do porto”, elaborado pelo engenheiro chefe Henrique Hausser. O programa, para ser realizado dentro de um prazo de 3 anos, estava dividido em obras de infra-estrutura (construção do cais, aterros e dragagens) e obras de superestrutura (construção de armazém e equipamentos):

²⁵² FARIA SANTOS, João Luiz de. *R.D.V.F.*, 1922, p. 92-93.

²⁵³ Idem, 1921, p. 116.

“1° - execução de 870 metros de caes de 6 m; 1.460 metros de caes de 4 m (inclusive os 500 já construídos), 360 metros de doca para vapores e pequenas embarcações, 2.680 metros de caes fluvial nos Navegantes, e respectivas dragagens.

2° - edificação de 8 armazens metallicos, completamente aparelhados e 12 guindastes de portico, assim como todas as obras annexas, calçamento e outras nos terraplenos conquistados ao Rio.”²⁵⁴

Mas o programa sofreu alterações. No lugar de uma única doca junto ao cais fluvial, passou-se a adotar três. Posteriormente também foi resolvido não executar o cais de saneamento da Praia de Belas, alegando-se a falta de recursos e de urgência nessa obra.

No ano de 1922 a extensão do cais chegou a 924 m, sendo 355 m do cais de 6 m (constituído ainda de dois trechos separado) e 569 m do de 4 m. Foram concluídos e entregues à Secretaria da Fazenda os armazéns B-1, B-2 e A-1.

Para auxiliar no desenvolvimento dos projetos foi providenciada uma maquete de todo o litoral norte da zona central da cidade. O chefe do Escritório Técnico, Rodolfo Norrenberg, dá mais informações sobre este trabalho:

“Maquette do Porto - (...) este trabalho pode-se considerar como terminado, pois elle apresenta já a parte necessária do litoral para os estudos e soluções finaes a tomar tanto para o projecto definitivo do porto como para o logar da futura estação da Viação Férrea.

Por este motivo applicou-se particular cuidado na reproducção das propriedades que poderão ser atingidas pela continuação das obras actuaes.

Abrange a maquette a zona que foi prevista no começo, isto é, a parte da cidade lado rio Rio Guahyba limitada pelas Ruas Duque de Caxias, Independência, Christovam Colombo e Ramiro Barcellos.”²⁵⁵

Com a reorganização dos serviços da Comissão de Melhoramentos da Navegação Fluvial e Lacustre, foi criada em 7 de fevereiro de 1923 a Comissão das Obras do Porto de Porto Alegre, encarregada de dar continuidade às obras do cais da capital e serviços anexos, além da melhoria dos rios Gravataí e Taquari.

Em virtude do movimento revolucionário que irrompeu no estado em 1923, o Governo instruiu a Comissão de Obras do Porto a restringir suas atividades, tendo como consequência

²⁵⁴ HAUSER, Henrique. *Comissão de Melhoramentos da Navegação - R.D.V.F.*, 1922, p. 160.

²⁵⁵ NORRENBERG, Rodolfo. *Escritório Técnico - R.D.V.F.*, 1923, p. 287.

a perda de vários auxiliares e o desfalque do quadro funcional.²⁵⁶ A construção da primeira doca, iniciada em dezembro de 1922, também acabou suspensa logo em seguida, em maio de 1923, devido ao conflito.

Segundo o engenheiro Porto Ribeiro, o andamento dos trabalhos da Comissão de Obras do Porto seguiram praticamente dentro da normalidade, apesar da revolução: “*Apezar dos 10 mezes de perturbação da ordem publica, provocada pelos inimigos das instituições Rio Grandenses, os nossos trabalhos prosseguiram em relativo andamento, e, nesta hora (...) esta chefia já determinou que fosse dado maior impulso ao serviço em geral.*”²⁵⁷ Já o engenheiro Rodolfo Norrenberg lamenta as perdas que seu quadro funcional sofreu com o movimento revolucionário:

“Devido ao movimento politico e consequente diminuição das obras em construcção, foram dispensados os seguintes funcionarios desta secção (...) Todos estes funcionarios foram, a par d’uma conducta modelar, fieis cumpridores dos seus deveres durante quase 6 annos e temos todo motivo de lamentar por isso o seu afastamento transitorio de nós e nossos trabalhos.

Confiamos porém, que as circumstancias permittam em breve a esses funcionarios voltarem para os seus antigos lugares em nossa Commissão.”²⁵⁸

A montagem dos armazéns prosseguiu sem interrupção durante 1923, quando foi construído o armazém B3, de 48 por 20 metros, no extremo do cais de 4 metros, junto às docas, e o armazém A2 de 96 por 20 metros, no cais de 6 metros. No final de dezembro foi concluído o enrocamento²⁵⁹ atrás da muralha do cais de 6 metros, além do aterro de uma faixa de 1.600 metros de comprimento por 280 m de largura.²⁶⁰

²⁵⁶ MOREIRA, João Fernandes. *R.S.O.P.*, 1924, vol. 2, p. 217-218.

²⁵⁷ RIBEIRO, Porto. *Comissão de Obras do Porto - R.D.V.F.*, 1924, vol. 2, p. 231.

²⁵⁸ NORRENBERG, Rodolfo. *R.D.V.F.*, 1924, vol. 2, p. 235-236.

²⁵⁹ Maciço de pedras para proteger aterros ou estruturas contra a erosão.

²⁶⁰ FARIA SANTOS, João Luiz de. *R.D.V.F.*, 1924, vol. 1, p. 16.

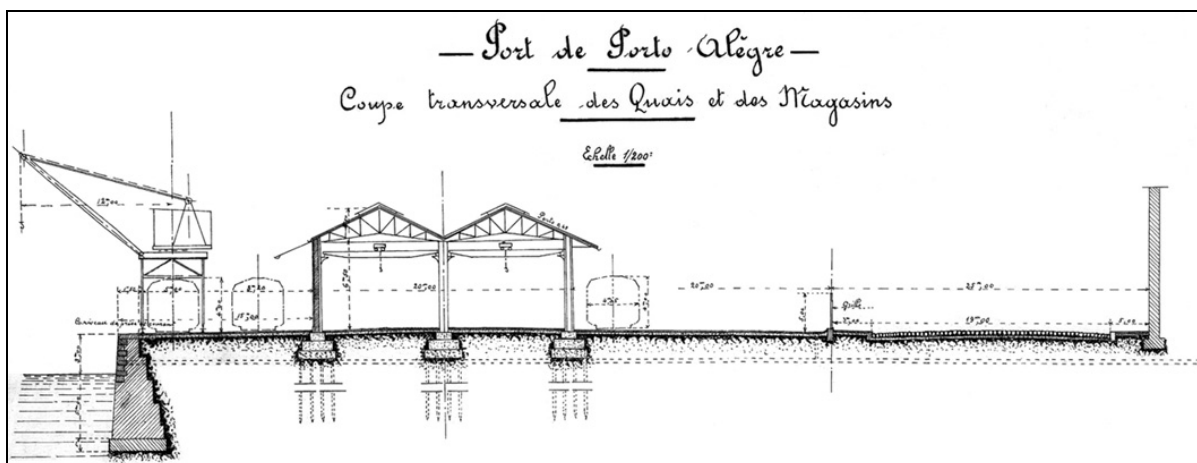


Fig. 34: Seção transversal do cais com os armazéns. Diretoria de Viação Fluvial. Fonte: Mapoteca DEPRC

Em 14 de junho de 1921 o Presidente do Estado e o Secretário de Obras Públicas, assistiram ao lançamento do primeiro bloco de concreto do cais marítimo, que seria concluído apenas 2 anos depois, em 11 de junho de 1923. Este cais foi construído em dois trechos separados. O primeiro partia da praça Martins de Lima em direção à praça Senador Florêncio e o outro partia desta em direção àquela.

“Esses dois trechos foram ligados no dia 11 de junho de 1923, na presença de S. Excia. o Snr. Dr. A. A. Borges de Medeiros, dignissimo Presidente do Estado, acompanhado dos illustres Secretarios de Estado das Obras Publicas, do Interior e da Fazenda, de vós de representantes graduados de estabelecimentos federaes e de repartições do Estado.”²⁶¹

Com esta ligação, o porto de Porto Alegre ficou com uma extensão de 896 metros de cais de 6 m completamente acabada, incluindo o capeamento de cantaria, os bolards, os arganéis e as escadas.

O aterro atrás do cais já estava completamente pronto no início do ano de 1924, “(...) ficando assim ligadas as Praças Martins de Lima e Alfandega, o que muito concorrerá para o saneamento desse trecho da cidade, onde a existencia de antigos trapiches muito concorreria para a falta de hygiene e para enfeiar aquelle local.”²⁶²

Até o final de 1923 já haviam sido construídos 596 metros do cais de 4 m, cujas obras estavam paradas, pois haviam chegado ao trecho onde começariam as docas. Era preciso

²⁶¹ MOREIRA, João Fernandes. *R.S.O.P.*, 1924, vol. 2, p. 219-220.

²⁶² *Ibid.*, p. 221.

aguardar a construção destas para depois prosseguir com este cais até a altura da Viação Férrea.

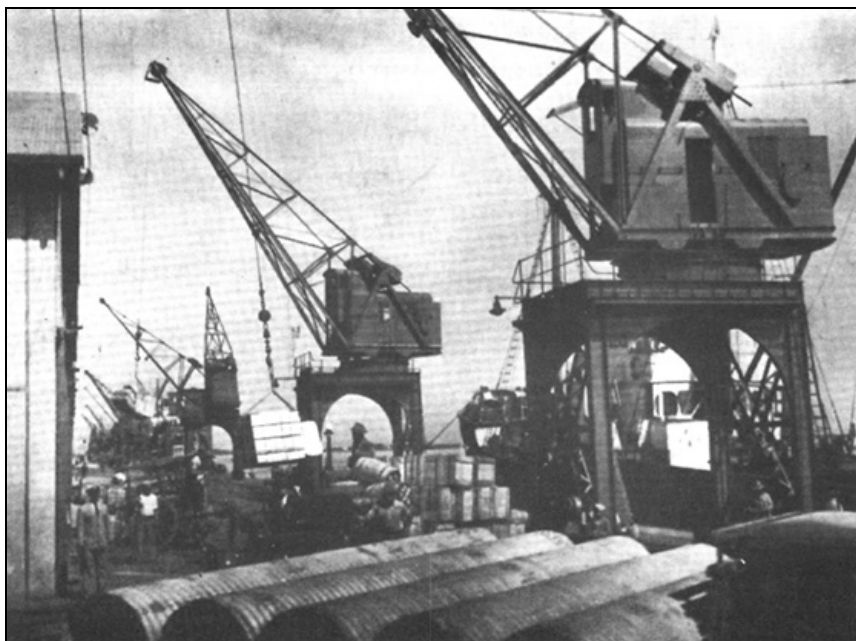


Fig. 35: O cais com os guindastes já em funcionamento na década de 1930.
Fonte: acervo GEDURB

O aumento do espaço destinado à estação ferroviária, cujo terreno começava próximo da rua Ramiro Barcelos, trazia preocupações para os responsáveis pelo projeto do cais. Segundo Rodolfo Norrenberg, chefe do Escritório Técnico da Comissão de Obras do Porto, este projeto foi motivo de diversas objeções: “*Este augmento consideravel da faixa prevista para tal fim parece conter uma ameaça para o futuro desenvolvimento do porto fluvial, como tambem para suas vias de acesso,(...)*”²⁶³

Havia grande dificuldade em conciliar os diferentes interesses do porto e da ferrovia, agravados pelo fato de, num primeiro momento, não existir um plano definido para o porto, o que inviabilizou os projetos específicos já feitos para a estação. As partes reconheceram então que, tanto o porto como a estação e todo o arruamento da nova zona que seria criada, constituía um único grande projeto, que deveria ser elaborado em seus traços gerais pelos três governos interessados, federal, estadual e municipal, ficando a cargo de cada um os diversos detalhes e projetos específicos.

²⁶³ NORRENBERG, Rodolfo. *R.D.V.F.*, 1924, vol. 2, p. 237.

“Emquanto não forem encaminhadas as necessarias determinações neste sentido, julgamos de nosso dever defendermos pelo menos em tempo os pontos technicos do nosso porto fluvial, seu franco acesso e sua capacidade de movimento afim de evitar graves consequencias para o futuro.”²⁶⁴

A Comissão de Obras do Porto não tinha em vista a execução imediata das obras, mas se preocupava com o planejamento a médio e longo prazo e as conseqüências da instalação de um equipamento como a Estação Férrea junto ao porto. Este era um condicionante do projeto que não poderia ser deixado de lado, pois acarretava uma total alteração ou até a inviabilidade do cais fluvial.

“Todos os projectos apresentados e relativos ao porto de Porto Alegre, provam que a parte destinada á navegação fluvial, tem sido tratada apenas superficialmente e em traços indicativos. Basta citar que havia um projecto em que uma unica doca era destinada a abranger todo o movimento fluvial.”²⁶⁵

Somente no início da década de 1920 este assunto passou a despertar maior interesse da Secretaria, pois até então a construção do cais marítimo concentrava todos os esforços e atenções dos técnicos. Uma vez concluídos estes trabalhos, a questão do porto fluvial entrou novamente em foco, com a suspensão dos trabalhos no cais de 4 m e o início da execução da primeira doca. Nesse meio tempo, o projeto das docas sofreu modificações, que de uma passaram para quatro.

Mas a Comissão de Obras do Porto ainda se mostrava receosa, preocupada se as 4 docas com extensão total de 1.264 m seriam suficientes para garantir as grandes exigências representadas pelo desenvolvimento comercial no longo prazo. Caso houvesse a necessidade de uma outra área para futuras ampliações, esta deveria ficar no prolongamento da primeira parte, por questões administrativas e de logística. Além disso, não havia outros pontos apropriados para tal finalidade além do terreno da Estação Férrea, pois o litoral entre as ruas 7 de Abril e Sertório era estreito e o Guaíba apresentava pouca profundidade.

²⁶⁴ Ibid., p. 238.

²⁶⁵ Ibid.

Os receios da Comissão eram justificados pelas projeções que previam um aumento de 50% no movimento do porto fluvial em 30 anos. Também havia o exemplo de portos fluviais no exterior que, apenas na última década do século, tiveram um aumento de 65% na movimentação.

Dessa forma, foi feita uma avaliação preliminar do movimento existente nos trapiches para determinar a extensão que o cais fluvial deveria ter. O resultado indicou 1.931 m de cais, 667 m a mais que no projeto existente, que tinha apenas 1.264 m. Para Norrenberg isso era “(...) o bastante para justificar as nossas objecções feitas na tentativa de possibilitar uma construção racional desta parte importante do nosso porto.”²⁶⁶ Como solução ele defendia a adoção do sistema de docas, que permitiria atingir a extensão de 1.900 m com facilidade, além de reduzir seu comprimento frontal para apenas 670 metros. Norrenberg conclui sua exposição ao Engenheiro Chefe, “(...) na certa expectativa de vermos ainda o porto fluvial fazer parte digna da bella e magestosa obra do porto da nossa Capital.”²⁶⁷

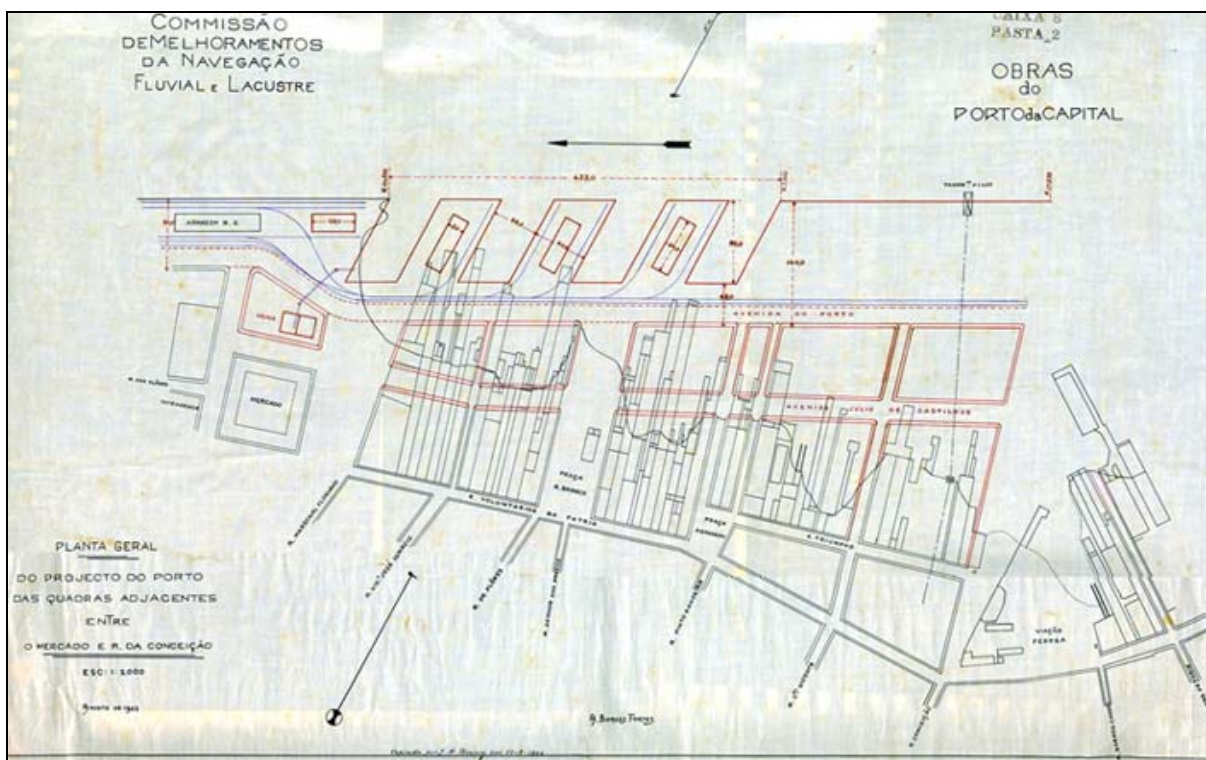


Fig. 36: Projeto das docas e entorno urbano, destaque para as avenidas do Porto e Júlio de Castilhos. Comissão de Melhoramentos da Navegação Fluvial e Lacustre, agosto de 1922. Fonte: Mapoteca DEPRC

²⁶⁶ Ibid., p. 243.

²⁶⁷ Ibid.

Inicialmente o projeto do porto previa uma única doca destinada à navegação fluvial no extremo do cais de 4 metros. Mas em 1922, após nova avaliação do movimento fluvial no porto, resolveu-se pela construção de três docas. A primeira estaria localizada na Ponta da Península, entre o cais de 6 metros e o cais de saneamento da Praia de Belas; a segunda no ponto extremo do cais de 4 metros, quase em frente ao Mercado Público; e a terceira em frente aos terrenos da Viação Férrea. O Governo determinou que os projetos fossem organizados com a maior rapidez possível e decidiu iniciar imediatamente a construção da doca junto ao Mercado.

“Uma vez concluídas as obras deste primeiro grupo de darsenas, serão ellas abertas ao trafego, sendo importante assignalar que as mercadorias que forem depositadas nos armazens respectivos e provenientes do interior do Estado, poderão ahi mesmo soffrer o necessario beneficiamento e serem, após, reembarcadas directamente para a exportação, pois o cães do cabeço dos terraplenos desses armazens, tendo uma extensão atracavel de 71 metros e uma profundidade para calado até 4 metros, permitirá facilmente atracação de navios de barra fóra.”²⁶⁸

Com o desenvolvimento já atingido pela muralha do cais foi iniciada a construção dos depósitos e transbordadores de carvão para alimentar os navios e removidos os velhos trapiches existentes na área. Também foi finalizado o projeto de uma usina elétrica para o suprimento de energia às obras do porto, semelhante a que foi construída para o porto de Rio Grande.

“Com essas construcções e a oportuna montagem das dalas, que constam do projecto, para a movimentação de generos ensaccados, ficará o porto da capital dotado de uma aparelhagem completa e aperfeiçoada para bem attender ás necessidades do commercio e da navegação, de modo a corresponder plenamente ao seu destino economico.”²⁶⁹

Um velho problema enfrentado pelas pequenas embarcações da navegação fluvial eram as condições climáticas desfavoráveis. Nos dias de ventos fortes e agitação das águas elas não podiam atracar no cais devido ao perigo de serem avariadas e mesmo naufragarem

²⁶⁸ PINTO, Ildfonso Soares. *R.S.O.P.*, 1922, p. XX.

²⁶⁹ *Ibid.*, p. XXI.

pelo choque contra o muro, sendo obrigadas a permanecer ao largo sob cuidado de seus tripulantes. Essa reclamação foi levada em conta no projeto para as docas:

“É por esta razão que os seus proprietarios reclamaram sempre a construção de uma dóca, onde elles possam fazer abrigados o movimento das suas mercadorias. O Governo do Estado attendeu estas reclamações mandando, desde o inicio das obras do cáes, projectar uma extensa dóca, que ficaria situada entre a futura estação da Viação Ferrea e a extremidade do cáes fluvial.”²⁷⁰

Mas para atender as crescentes demandas da navegação fluvial, novas alterações foram feitas no projeto das docas. Desta vez resolveu-se construir 4 docas, que ficariam localizadas entre as praças 15 de Novembro e Visconde do Rio Branco. Dois projetos foram feitos, um do Eng. Chefe das Obras do Porto, Henrique Hausser, que voltou a abertura das docas para jusante e outro de seu sucessor, João Moreira, que voltou a entrada para montante. Este último projeto acabou sendo escolhido. Também foi decidido construir dois armazéns em vez de um só sobre cada dente que separa as darsenas. Esta disposição aproveitaria melhor o espaço terraplenado e seria semelhante à dos demais armazéns do cais, que tinham um lado voltado para o rio para receber as embarcações e o outro para o pátio do porto.²⁷¹

Em 20 de fevereiro de 1925 o Presidente do Estado aprovou o novo projeto das docas. A disposição geral delas seria a mesma, mas a largura das bacias (ou darsenas) aumentaria de 60 para 82 metros e dos dentes (ou terraplenos) de 50 para 60 metros. Em cada terrapleno seriam construídos dois armazéns de 64 por 20 metros num total de 7.680 metros quadrados de área coberta, o dobro do primitivo projeto. As docas passariam de 430 para 550 metros de frente e de 1.263 para 1.383 metros de cais acostável ao todo. As docas seriam formadas por 4 bacias e 3 dentes ou terraplenos, com o comprimento de 104 metros, como no projeto de 1922. Nos fundos e nas laterais das docas haveria escadas, enquanto que as faces internas das bacias teriam um muro de cais para a atracação de embarcações de 2,5 m de calado. Já as faces externas dos dentes, no alinhamento do cais, teriam 4 m de calado. Essa diferença de profundidade visava facilitar as operações de baldeação de mercadorias entre a navegação fluvial e de cabotagem.²⁷²

²⁷⁰ FARIA SANTOS, João Luiz de. *R.D.V.F.*, 1923, p. 166.

²⁷¹ *Idem*, 1925, p. 73.

²⁷² BORGES, Alfredo de Araújo. *R.D.V.F.*, 1925, vol. 2, p. 90 a 92.

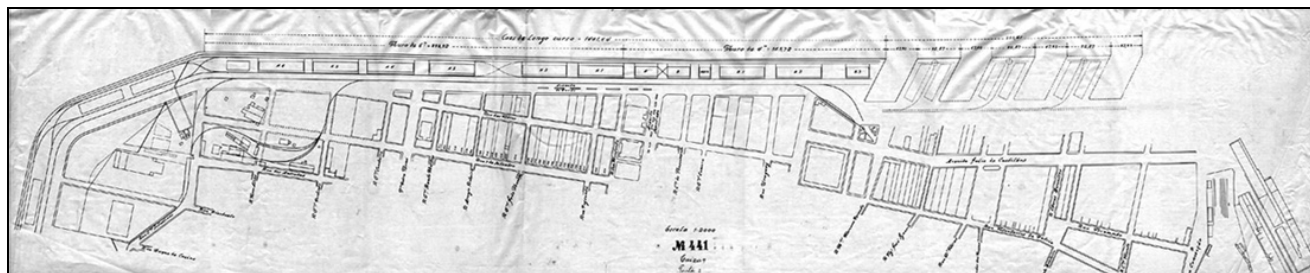


Fig. 37: Projeto do conjunto das obras do porto com as alterações feitas nas docas. Fonte: Mapoteca DEPRC

Em 1925 ficaram prontos os muros sul e oeste da primeira doca com as respectivas escadarias. Mas durante 1927 foram construídos apenas 90 metros desta muralha. Para acelerar o andamento dos trabalhos, foi estudada a alternativa de construir as docas por meio de blocos de concreto, mas por fim optou-se por seguir com o tradicional sistema de enscadeiras já utilizado e comprar mais 1000 pranchas metálicas.²⁷³

Em 1924 a Administração do Porto inaugurou a primeira darsena que estava completamente pronta. Nela passaram a ser descarregadas as chatas de carne vindas dos matadouros das Pedras Brancas para o consumo da população da capital. O auxiliar Trajano Ribeiro, destacava a necessidade de prosseguir com estas obras:

“A commodidade que offerece á navegação fluvial este typo de Docas, requer o prosseguimento dessas obras com brevidade. Não é só a commodidade, como tambem a necessidade de sanear-se as proximidades do Mercado Publico e a praça hoje formada da antiga Doca da lenha, que muito prejudica á hygiene e á estetica do nosso bello Porto.”²⁷⁴

Em fins de 1924 foi aprovado o projeto de um ramal ligando o porto à Viação Férrea: “Reconhecendo as facilidades que trará ao commercio e a industria a ligação directa da viação ferrea ao porto da Capital, o vosso antecessor mandou organizar o respectivo projecto e seu orçamento.”²⁷⁵

Segundo a proposta feita pelo Intendente Otávio Rocha, o ramal partiria da praça 15 de Novembro, seguindo pela Avenida Júlio de Castilhos até chegar à Estação Férrea. Estas

²⁷³ Idem, 1927, vol. 2, p. 150.

²⁷⁴ RIBEIRO, Trajano. *R.D.V.F.*, 1924, vol. 2, p. 249-250.

²⁷⁵ FARIA SANTOS, João Luiz de. *R.D.V.F.*, 1925, vol. 2, p. 70.

obras competiam ao Governo Estadual, assim como o aterro da avenida, que já estava pronto. Mas obras da avenida, a cargo do Município, só foram concluídas em 1927 e por isso o ramal não foi iniciado. Em 1930 foi elaborado um novo projeto, que a Diretoria de Viação Fluvial queria iniciar brevemente:

“Ligação provisória do porto á Viação Ferrea – A ligação da rêde ferro-viaria do Estado ás linhas internas e externas do porto em exploração constitue providencia que, pelo seu grande interesse economico, precisa ser executada desde já, sem se aguardar que isso resulte da extensão do cáes definitivo á Estação da rua Voluntarios da Patria.”²⁷⁶

A extensão da muralha construída em 1927 foi de 120 metros, tendo sido feito apenas o primeiro terrapleno das docas. Com isso, o porto apresentava 896 metros no cais marítimo, 615 metros no cais de cabotagem e 276 metros no cais fluvial. Neste ano também foi entregue o armazém A-5 de 96 por 20 m e iniciada a construção do A-6.

Em 27 de agosto de 1927 o engenheiro Faria Santos, depois de ocupar por mais de trinta anos as diretorias de Viação e Viação Fluvial, foi promovido a Diretor Geral da Secretaria de Obras Públicas. O chefe da 1ª Secção engenheiro João Rodolfo Ryff o substituiu interinamente no antigo cargo. O Chefe da 2ª Secção, Eng. Alfredo de Araújo Borges, permaneceu na chefia da Comissão das Obras do Porto da Capital até sua aposentadoria, em 19 de janeiro de 1928.²⁷⁷

O engenheiro João Fernandes Moreira agradece ao Presidente do Estado Getúlio Vargas por sua nomeação como Secretário de Obras Públicas em 25 de janeiro de 1928, proferindo um entusiástico discurso sobre o desenvolvimento vivido pelo estado:

“Ao acceitar este cargo de tanta responsabilidade, o fiz animado do superior desejo de empregar o melhor da minha boa vontade e das minhas energias civicas, no cumprimento, leal e devotado, dos meus deveres como collaborador dedicado do Governo de V. Exa.

Animado por esses sentimentos, procurarei bem cumprir o programma de V. Exa., que se traduz, em linhas geraes, em aproveitar perfeitamente o surto de progresso latente em todas as nossas actividades e que só esperam, para se desenvolverem ainda mais, o apoio moral e material dos governos.

²⁷⁶ R.D.V.F., 1930, vol. 2, p. 356.

²⁷⁷ Idem, 1928, vol. 2, p. 181-182.

O Rio Grande do Sul, para esse desenvolvimento, possui já elementos de progresso apreciáveis, como os portos de Porto Alegre e do Rio Grande e a sua Viação Ferrea, que com as grandes transformações por que tem passado e pelas que em breve passará, está se tornando um propulsor eficiente do seu desenvolvimento economico.

Esses elementos todos, orientados convenientemente como estão sendo no sentido de bem servirem aos superiores interesses da collectividade, concorrerão grandemente para augmentar progressivamente o surto de actividades que se percebe e se sente por todo o nosso Rio Grande.

Estimulal-as ainda mais, tal é, indiscutivelmente, todo o pensamento de V. Exa. e para esse fim, dentro da minha acção, aliás como me cumpre, não pouparei esforços e dedicação.”²⁷⁸

Em 28 de março de 1928, o Diretor Geral da Secretaria de Obras Públicas, o engenheiro civil João Luiz de Faria Santos, teve seu pedido de aposentadoria aprovado, depois de dirigir e acompanhar por três décadas o desenvolvimento dos projetos e das obras do porto. O novo Diretor de Viação Fluvial assumiu o cargo em 31 de março de 1928.

Em 20 de junho de 1928 foi extinta a Comissão de Obras do Porto de Porto Alegre e seus serviços voltaram novamente para a Diretoria de Viação Fluvial. Desde 1919, quando foi criada a Comissão de Melhoramentos da Navegação Fluvial e Lacustre, esta Diretoria não tratava diretamente desse assunto. Com isso as obras do Porto da Capital passaram para a 4ª Secção, cujo chefe era o engenheiro Rodolfo Norrenberg, e sua execução estava sobre a direção imediata do 1º condutor engenheiro Trajano Ribeiro.

A Diretoria de Viação fluvial mostra como eram feitos os acordos entre o Estado e o Município em relação às obras do cais:

“Segundo a tradição que encontramos ao assumir a Directoria, em virtude de accordo verbal entre o Estado e a Municipalidade, esta teria cedido a utilização da Praça da Harmonia e o trafego na sua linha ferrea da Tristeza em troca do aterro e calçamento pelo estado da parte conquistada ao rio com a construcção do Porto.”²⁷⁹

Em 1928 foi aterrado o primeiro terrapleno entre as docas número 1 e 2 e desapropriados os trapiche existentes no trecho de cais que estava em construção.

²⁷⁸ MOREIRA, João F. *R.S.O.P.*, 1928, vol. 1, p. 3.

²⁷⁹ *R.D.V.F.*, 1928, p. 255.

Com o aumento da quantidade de pranchas para as ensecadeiras, mais verbas disponíveis e um maior número de horas-extras trabalhadas, em 1929 a extensão de cais construída alcançou 206 m, sendo 65 m no cais de 5 m e 141 metros no de 2,5 m.

Dessa maneira, até o final de 1929, o porto ficou com um total de 2.181 metros de cais, assim distribuídos:

Cais de 6 m.....896 metros

Cais de 5 m.....65 metros

Cais de 4 m.....708 metros

Cais de 2,5 m.....512 metros

Também foram construídos dois grandes armazéns de alvenaria no 1º terrapleno das docas. Até aquela data o porto contava com:

3 armazéns de 48 X 20 metros, somando 2.880 m²

9 armazéns de 96 X 20 metros, somando 17.280 m²

1 armazém provisório de 60 X 25 metros, somando 1.500 m²

1 pórtico de 20 X 20 metros com 400 m²

1 edifício para a administração de 23 X 20 metros 460 m²

No final de 1929 a área calçada na zona do porto chegou a um total de 97.274 m².²⁸⁰

O relatório de 1930 informa que a Delegacia Fiscal, órgão da União, continuava aforando os terrenos sub-fluviais nas margens do Guaíba, o que contrariava a posição e os interesses do Estado, que os considerava de seu domínio. “*Continuando sempre novos aforamentos pela União e contrariando esse facto a doutrina esposada pelo Estado, conviria que fossem tomadas providencias nesse sentido.*”²⁸¹

O problema dos aforamentos persistia por mais de trinta anos, quando o Governo resolveu tomar providências “*Sobre esse importante assumpto, em que têm sido e continuam sendo gravemente comprometidos altos interesses do Estado, particularmente de Porto Alegre, (...).*”²⁸² Em 1928 o Governo Estadual ganhou na justiça o direito da posse destes

²⁸⁰ Idem, 1929, vol. 1, p. 59 a 61.

²⁸¹ MOREIRA, João F. R.S.O.P., 1930, vol. 1, p. 63.

²⁸² R.D.V.F., 1930 vol. 2, p. 357.

terrenos. O parecer estabelecia que: 1º - os terrenos às margens do Guaíba não podiam ser concedidos pela Fazenda Federal a título de aforamento, visto que pertenciam ao Estado, pois estavam fora do alcance das marés; 2º - os terrenos conquistados ao Guaíba através dos acréscimos feitos pela construção do porto de Porto Alegre seriam de domínio do Estado.

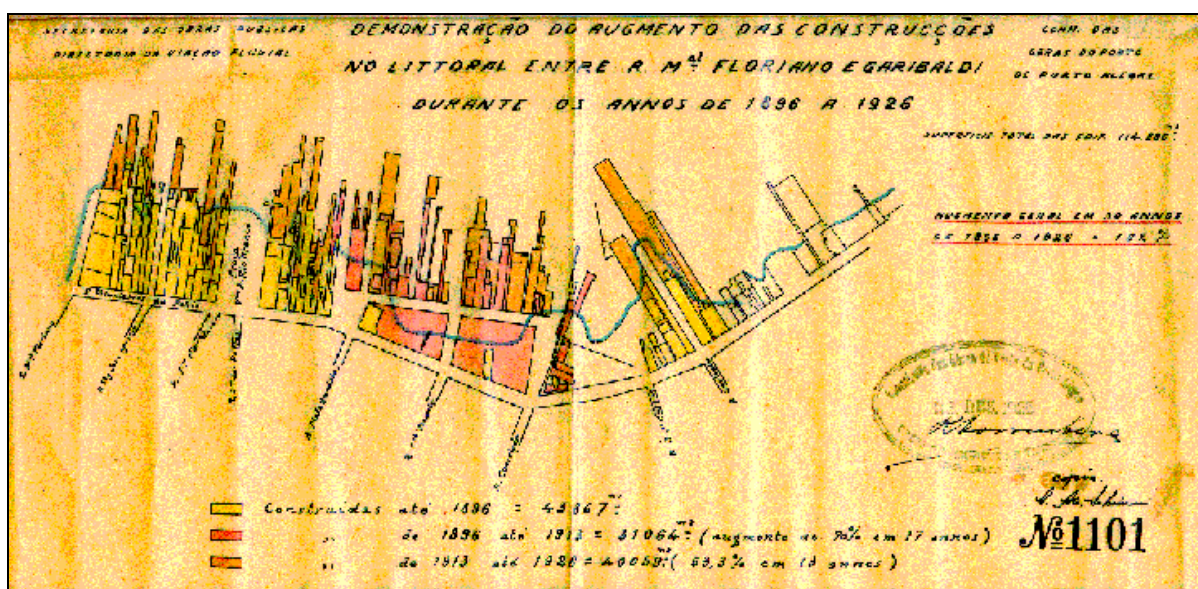


Fig. 38: Aumento do número de construções no litoral entre as ruas Mal. Floriano e Garibaldi de 1896 a 1926. D.V.F. Comissão das Obras do Porto de Porto Alegre, 23 de dezembro de 1926. Fonte: Mapoteca DEPRC

Para acabar com o antigo problema dos aforamentos, o Governo determinou o levantamento da linha da margem do Guaíba para servir de separação entre a propriedade privada e os acréscimos que seriam feitos, respeitando os antigos aforamentos já feitos pela União entre essa linha e a terra firme. O Governo também exigiu que os proprietários dos terrenos adjacentes aos cais exibissem seus títulos de domínio e interveio junto à Fazenda Federal para evitar novos aforamentos em seus terrenos. Em dezembro de 1929 foi concluído o levantamento das margens do Guaíba entre as ruas Vigário José Ignácio e Sertório.²⁸³

Em 1930 a navegação de 17 pés alcança finalmente o porto da capital, merecendo elogios por parte dos comandantes dos navios de grande calado que aprovaram as melhorias realizadas no aprofundamento dos canais.

“Como é do domínio publico, a navegação de 17 pés, ou seja de 5,10, já é feita francamente até a capital, manifestando-se satisfeitos os

²⁸³ Idem, 1930, vol. 2, p. 359.

commandantes dos navios de longo curso, pelas facilidades que encontram na passagem dos canaes agora aprofundados.”²⁸⁴

A única observação que eles fizeram foi em relação à pequena largura dos canais, que era de 80 metros, desejando que ela fosse aumentada para pelo menos 120 metros. O governo reconhecia o benefício que esta medida traria para facilitar ainda mais a navegação, garantindo que iria realizá-la futuramente, mas não naquele momento, pois este dispendioso programa representaria altíssimos custos aos cofres públicos, e assim ele só poderia ser executado a longo prazo. Naquele momento o governo buscava soluções para superar a crise financeira que abalava o estado, tendo dificuldades para honrar as dívidas adquiridas com as obras já feitas e em andamento, e portanto não tinha condições de se aventurar em novos gastos que não fossem urgentes.

Temos de lembrar que paralelamente ao porto da capital e às inúmeras outras obras de estradas férreas e de rodagem, estavam em andamento as obras do porto e da barra de Rio Grande. Segundo o Secretário, seus trabalhos prosseguiam dentro da normalidade, de forma que as dragagens já conseguiram atingir a profundidade de 8,20 metros no canal leste e 8,90 metros no canal oeste.

Por isso os dirigentes positivistas não se deixavam abalar com as dificuldades que apareciam, demonstrando o crescimento e desenvolvimento que o estado havia tido durante a gestão do PRR, que naquele ano havia chegado ao fim. Numa espécie de balanço das obras de viação feitas, o Secretário Moreira faz uma avaliação muito positiva das atividades por eles desenvolvidas durante mais de três décadas:

“O Rio Grande do Sul póde, no entanto, dizer com ufania que, dentro das suas possibilidades normaes, tem procurado resolver tão complexos problemas, cautelosamente, e com mão segura; e para confirmar essa asserção, ahí está o que tem sido feito na Viação Ferrea, o que se tem melhorado na navegação entre Rio Grande e Porto Alegre, o que se tem dispendido na construcção do importantissimo cáes desta capital, tres serviços esses que, pelos vultuosos capitaes nelles invertidos, bem dizem da visão larga e descortino amplo dos governantes do Rio Grande do Sul.”²⁸⁵

²⁸⁴ MOREIRA, João F. *R.S.O.P.*, 1930, vol. 1, p. 4-5.

²⁸⁵ *Ibid.*, p. 8.

Moreira garantia que as administrações republicanas tinham pleno conhecimento dos diversos problemas de viação e infra-estrutura que afligiam o estado, afirmando que muitos deles já haviam sido atacados *com mão firme*, enquanto que outros ainda esperam as circunstâncias propícias para serem solucionados. Era o resultado de uma política abrangente e ambiciosa, que de fato mudou em muitos aspectos o quadro do desenvolvimento tecnológico que havia anteriormente. Essas melhorias serviram durante muitos anos como trunfo político pelo governo, garantindo sua hegemonia no comando do estado ao atingir as mais variadas regiões e cooptar grupos até então excluídos do jogo político. Por isso o governo prosseguia com a política de estender sempre para novas regiões as obras de melhorias necessárias ao desenvolvimento dos transportes.

“Gozando, no entanto, o Rio Grande do Sul de uma situação de completa ordem e havendo por toda a parte um surto de progresso e uma ansia de realizações, é de prever que tenha chegado o momento propício para se tornarem promissora realidade os problemas ainda não postos em execução, entre outros os grandes melhoramentos complementares de que necessita a Viação Ferrea e os da navegação dos nossos grandes rios, como o Taquary e Jacuhy.”²⁸⁶

No entanto, o modelo desenvolvimentista do PRR já mostrava sinais de esgotamento, com retração da economia gerados por uma séria crise financeira. Além disso, no plano político, o governo não conseguia mais conter os desânimos e descontentamentos da fração da elite formada pelos pecuaristas que fora alijada do poder por conta do golpe republicano.

Mesmo procurando sempre demonstrar otimismo, os técnicos do Estado não deixaram de transparecer esse quadro sombrio que já pairava a alguns anos no Rio Grande do Sul, principalmente depois da Revolução Federalista de 1923. Isso fica implícito nas palavras de Moreira, quando ele se refere à continuidade das obras:

“Infelizmente circunstancias imprevistas, mais uma vez, estão impedindo a possibilidade de se poder resolver parte desse tão vasto programma, para cuja execução, no entanto, não faltam ao Rio Grande do Sul elementos propios e suficientes.

²⁸⁶ Ibid. p. 8-9.

Não só para esse fim, como para tudo o que se relacionar com o progresso material na terra gaúcha póde V. Exa. contar com o melhor esforço e maior zelo por parte dos funcionarios esta Secretaria.²⁸⁷

No início dos anos 1930, o cais do porto já estava concluído até a altura da Praça Rui Barbosa, onde atualmente se localiza o terminal de ônibus. A leste deste ponto ainda permaneciam os inúmeros trapiches que por tantos anos caracterizaram essa área. O largo onde hoje se encontra a rodoviária municipal continuava como uma grande entrada do rio na cidade, sendo logo em seguida aterrada. O contraste entre estas duas partes fica ainda mais evidente na planta de 1932, demonstrando o quanto as obras do porto transformaram a paisagem urbana e, por conseqüência, a própria vida na cidade. De um lado a linha reta, clara, racional, ordenadora, garantindo a beleza e a salubridade do espaço moderno. Do outro, o acaso, o improvisado, a falta de higiene, marcas do atraso que se queria apagar do traçado da cidade e de sua memória.

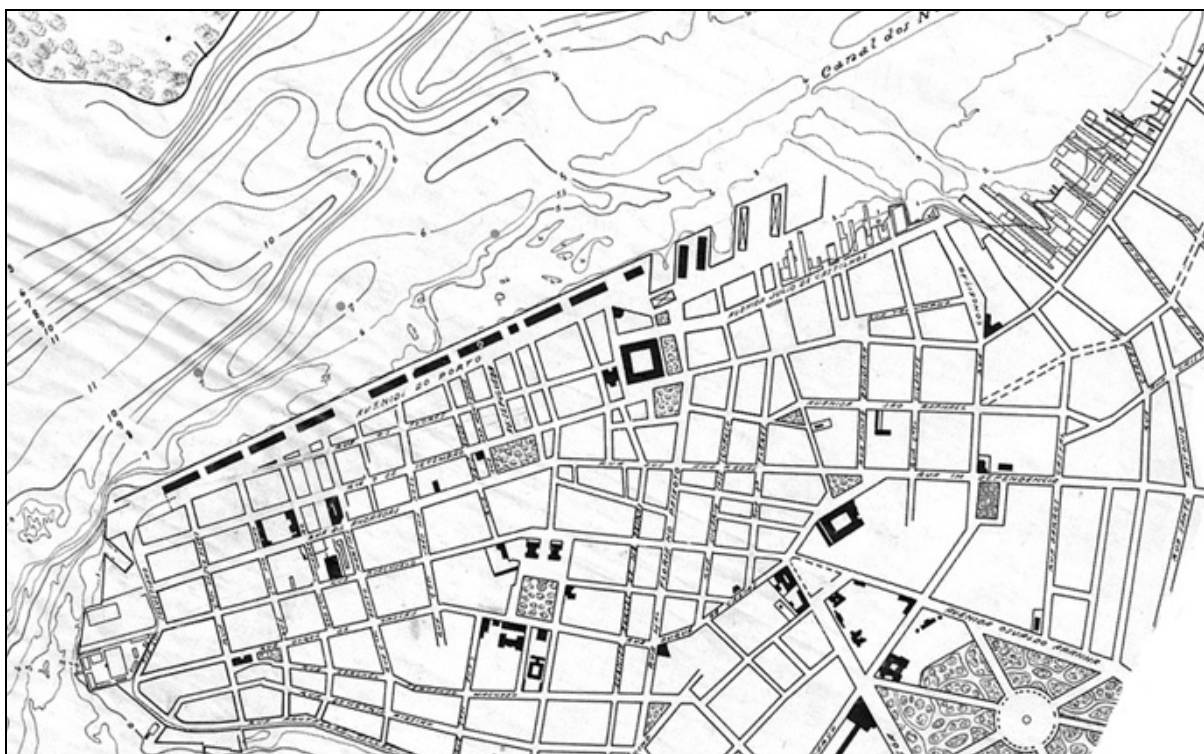


Fig. 39: Detalhe da planta geral do porto. Diretoria de Viação Fluvial, julho de 1932. Fonte: Mapoteca DEPRC

²⁸⁷ Ibid., p. 9.



Fig. 40: O porto na década de 1930, durante a procissão de Nossa Senhora dos Navegantes. Fonte: acervo GEDURB

CONSIDERAÇÕES FINAIS

O porto de Porto Alegre fez parte de um amplo sistema de transportes do “Plano de Viação do Estado” que o Governo Estadual implantou no Rio Grande do Sul enquanto componente fundamental da “Política de Desenvolvimento Global”. Ele viabilizou o comércio do centro-norte do estado, dinamizando a economia dessa região que se desenvolvia rapidamente, mas que até então recebera pouca atenção das políticas oficiais. Com isso, o governo do PRR conseguiu beneficiar amplas camadas da sociedade representadas por essa região e promover o desenvolvimento equilibrado do estado.

O porto foi o resultado dessa política desenvolvimentista do governo do PRR, que tinha como característica básica uma fé quase incondicional no progresso técnico proporcionado pela revolução industrial e pela expansão capitalista do final do século XIX. O positivismo esposado pelo Estado constituiu uma modalidade típica da modernidade que se inseria no imaginário moderno mais amplo daquele período. Mas é interessante observar que o desejo de transformação, amplamente defendido no plano das idéias, acabou contribuindo concretamente para a modernização geral das estruturas socioeconômicas do Rio Grande do Sul, apesar de todas as dificuldades materiais. Não queremos com isso menosprezar os aspectos concretos e conjunturais, mas apenas realçar a importância do imaginário enquanto elemento mobilizador de esforços e catalisador de energias para um mesmo objetivo comum e partilhado pela sociedade. Nesse sentido, o componente doutrinário positivista do governo teve uma atuação muito intensa na realização de seus projetos, deixando profundas marcas nas instituições do estado e em sua estrutura sócio-econômica.

Um exemplo disso foram os investimentos na formação de mão-de-obra e profissionais de alta qualificação para viabilizar o projeto de desenvolvimento regional. Através de pesados investimentos financeiros e suporte institucional na Escola de Engenharia, o governo conseguiu imprimir nela a orientação ideológica oficial, que passou a atuar como uma espécie de instituição indiretamente a serviço do Estado. Professores da Escola também trabalhavam no Estado, atuando como uma “reserva técnica” do executivo, como o engenheiro João J. P. Parobé, que foi professor e diretor da Escola e Secretário de Obras. A Escola tinha como finalidade, mesmo que não explicitada, a formação de quadros para a Secretaria de Obras, visto que os alunos nela formados tinham o ingresso neste órgão praticamente garantido. Essa vinculação estreita entre o executivo estadual, a Escola de

Engenharia e a Secretaria de Obras permitiu que o governo tivesse um completo controle dos diversos componentes tecnológicos e científicos necessários para por em prática o desenvolvimento das infra-estruturas do estado de acordo com sua visão de mundo e seu projeto.

Dessa forma o Estado organizou um vasto e complexo aparato institucional compreendendo diversos órgãos e secretarias que eram ocupadas por elementos filiados aos princípios positivistas do partido dispunham da total confiança do governador e que seguiam fielmente suas diretrizes. Havia profissionais de diversas formações, incluindo os agentes conhecidos como produtores da cidade, como engenheiros, arquitetos e urbanistas. Juntamente com as classes políticas, os administradores públicos e demais técnicos da burocracia estatal, estes profissionais pensavam e agiam sobre a cidade de acordo com a linha ideológica e filosófica do projeto oficial para o estado.

Os engenheiros da Secretaria de Obras pertenciam à classe que gozava de grande prestígio e uma espécie de autoridade moral por dominar os conhecimentos do urbanismo, da engenharia e da técnica em geral. Eles formavam uma elite de técnicos muito bem preparados para por em prática as propostas do governo, sendo por isso incumbidos de repassar para o conjunto da sociedade os princípios e valores do Estado de inspiração positivista, difundindo a idéia de que o PRR era o único partido em condições de resolver os problemas que afligiam o estado e satisfazer os interesses de todos os setores da sociedade. Para cumprir esta difícil missão eles se apoiaram num imaginário progressista que encontrava forma no positivismo de Augusto Comte, e num sentido mais amplo, na própria modernidade industrial do final do século XIX.

Dentre os técnicos que trabalharam no planejamento e na construção do porto de Porto Alegre, temos de destacar a figura de João Luiz de Faria Santos. Ele foi seguramente o engenheiro mais importante nesse processo, liderando por quase trinta anos a Diretoria de Viação e Viação Fluvial da Secretaria de Obras Públicas. Por ele passavam todos os planos para o porto. Ele foi o responsável direto pela organização e coordenação de inúmeros projetos e estudos, incluindo viagens pelo Brasil e exterior para estudar outros portos. Engenharia civil pela Politécnica do Rio de Janeiro, na capital ele entrou em contato com o positivismo religioso que passou a professar e nunca mais abandonou. O positivismo marcou profundamente sua maneira de pensar e agir, tanto na vida social quanto em seu trabalho na Secretaria de Obras. Republicano convicto, ele pertencia à primeira geração de republicanos do estado, motivo pelo qual ele era uma figura de grande confiança da cúpula governamental.

Suas posições políticas e filosóficas atestam a afinidade com o discurso do PRR. Mas ele não era um caso isolado, uma vez que o governo conseguira reunir em torno de seu projeto de desenvolvimento um grupo muito coeso e expressivo de intelectuais e técnicos de grande capacidade. Como Diretor de Viação, ele ocupava a segunda posição na hierarquia da Secretária de Obras, logo abaixo do Secretário, que por sua vez prestava contas apenas ao Presidente da Província. Portanto, Faria Santos era um funcionário de terceiro escalão, nível que representava uma responsabilidade direta sobre as obras a seu comando e lhe conferia muito prestígio no meio técnico e político local.

Os técnicos da Secretaria de Obras elaboraram diversas propostas e projetos para o porto e para o melhoramento da navegação, muitas das quais apresentavam soluções bastante arrojadas, como uma ponte sobre o Guaíba ligando a capital ao interior do estado, ou um canal de navegação de Porto Alegre a Torres através do conjunto de lagoas do litoral norte. A ponte só foi construída na década de 1950, ao passo que o canal até Torres foi abandonado. Outros planos, no entanto, como a melhoria da navegação interior e a construção do porto da capital, implementados ao longo dos anos, foram importantes avanços para a concretização do projeto de desenvolvimento do estado.

No período inicial foram feitos os primeiros estudos de viabilidade técnica, econômica e comercial do porto. Estes projetos eram embasados em modelos estrangeiros, demonstrando a influência que os técnicos locais sofreram dos países desenvolvidos da Europa, onde eles buscavam as ciências e técnicas mais avançadas de seu tempo. Sua formação em geral se deu no centro do país, mas alguns também estudavam ou se aperfeiçoavam no exterior.

O primeiro projeto de cais foi elaborado no início do período republicano pela municipalidade, apresentando a muralha do cais muito próxima ao antigo litoral, servindo basicamente para a passagem do emissário da rede de esgotos. A área aterrada seria muito menor e o cais teria a função principal de sanear as margens, servindo apenas para a navegação de pequeno calado, inviabilizando a navegação de cabotagem e marítima.

Poucos anos depois o Governo Estadual assumiu a tarefa de construir o porto da capital, optando por trazer a navegação marítima até Porto Alegre. Isso implicava, além da construção de um moderno e bem aparelhado cais de calado de 6 metros, a abertura de canais de navegação no Guaíba e na Lagoa dos Patos com a mesma profundidade, além da imprescindível abertura da barra de Rio Grande. Esse plano, elaborado pelos engenheiros Cândido Godoy e Faria Santos, ficou conhecido como "*Porto Alegre porto de mar*", numa

clara alusão a outros planos do gênero como o famoso “*Paris porto de mar*”, que o inspiraram.

Além desta influência, temos as diretrizes lançadas pelo governo federal em 1907 através do Diretor Técnico das Obras do Porto do Rio de Janeiro, engenheiro Francisco de Paula Bicalho, com o “*Plano para a realização do melhoramento dos portos da Republica*” e que foi publicado nos relatórios de 1908 e 1916 da Diretoria de Viação Fluvial. Este plano lançou as bases para as obras de modernização dos portos a partir da experiência do porto do Rio de Janeiro, o que comprova mais uma vez o percurso feito pelos modelos urbanos e tecnológicos, gestados nos grandes centros e logo depois difundidos para a periferia. Bicalho traz informações, exemplos e análises sobre a modernização e administração de diversos portos europeus e norte-americanos. Em seguida, adequando estes exemplos à realidade brasileira, ele lança as diretrizes para a construção, modernização e administração dos portos do país, em conformidade com a política nacional de desenvolvimento.

No que diz respeito à economia, o imaginário de progresso do governo tomou forma num projeto de desenvolvimento global das forças produtivas que incluíam novos setores e agentes, visando modernizar suas estruturas e incluir de vez o estado no circuito capitalista internacional. O grande objetivo do governo do estado era viabilizar o comércio exterior e assim desenvolver as forças produtivas do Rio Grande do Sul, o que justificava seu grande empenho e mobilização de recursos para construir um porto na capital. Já o interesse do governo federal estava assentado na abertura da barra e construção do porto de Rio Grande, com a função única de integrar o estado ao circuito comercial brasileiro enquanto fornecedor de matérias-primas e artigos de subsistência.

Ainda nos primórdios da República foi esboçada a política de desenvolvimento para o Estado que previa a abertura de canais de navegação interiores e da barra de Rio Grande. O governo desejava melhorar as condições da navegação nos rio Jacuí-Taquari e Caí para permitir aos navios de maior calado subir até a região colonial. Borges de Medeiros pôs em prática as idéias surgidas formuladas por Júlio de Castilhos, Ramiro Barcelos e Demétrio Ribeiro no programa republicano de 1884 para o desenvolvimento dos transportes. Este plano geral de viação visava garantir a defesa do território, o desenvolvimento das indústrias, assim como melhorar a comunicação como interior do estado.

O plano geral de viação do estado, que compreendia as vias férreas, fluviais, e de rodagem, foi instituído pelo governo através do decreto n.º 1958 de abril de 1913. Toda

produção do estado seria escoada pelos portos de Porto Alegre (região centro-norte) e Pelotas (região sul) e pelos portos marítimos de Rio Grande e Torres, este último ainda por ser construído. Paralelamente, uma completa rede de estradas de rodagem e vias férreas cobriria todo o território estadual. Abstraindo as motivações pragmáticas deste plano, seu grande trunfo sob o ponto de vista político foi consolidar a dominação do PRR através do aliciamento de diferentes regiões e amplos setores sociais pela distribuição equilibrada das infra-estruturas.

Para financiar a execução desta ampla rede de transportes o governo teve de realizar um enorme esforço, que acabou se mostrando superior a sua capacidade orçamentária. O governo seguia um o princípio da não concessão de crédito a grupos e empresas particulares, entendendo que ele deveria ser “neutro” em relação às diferentes classes e grupos sociais e para preservar o equilíbrio orçamentário, que constituía um verdadeiro “dogma moral” para os positivistas. Por isso ele sempre evitou obras vultosas que punham em risco as finanças e só interveio na economia em questões que contavam com a unanimidade da opinião pública, como foi o caso da barra e do porto de Rio Grande e das viação férrea, mantendo-se afastado nas outras situações.

Apoiado em princípios positivistas, o governo lançou mão de uma política de socialização dos serviços públicos que incluía todas as obras de infra-estrutura como saneamento, abastecimento e diversos outros serviços, incluindo os transportes e serviços portuários. Ele tinha a intenção de oferecer serviços portuários acessíveis, cobrando taxas baratas que apenas cobrissem o seu custeio ou que até apresentem certo déficit. Essa política tinha como objetivo incentivar o crescimento das relações comerciais e desenvolver a economia regional. Numa postura nacionalista e estatista, os positivistas não admitiam entregar a exploração destes serviços à iniciativa privada, temendo pelo aumento dos custos e conseqüente inibição do desenvolvimento.

Esse foi a lógica seguida por Borges de Medeiros quando ele resolveu encampar as obras do porto e da barra de Rio Grande, e da Viação Férrea. A mesma postura foi seguida para a construção do porto de Porto Alegre, que foi construído por administração do Estado. As obras eram executadas por firmas particulares contratadas mediante licitação pública e ficavam sob a fiscalização constante dos engenheiros da Diretoria de Viação Fluvial e demais repartições internas a ela, que também elaboravam todos os projetos.

Mas a execução destes grandes empreendimentos pelo poder público acabou tendo um resultado contrário ao objetivado pelo governo, pois o desejo de baratear os transportes pela redução dos fretes não foi possível, sendo inclusive necessário o aumento das tarifas para tornar os serviços viáveis. Estes resultados tiveram um impacto gravíssimo na economia do estado. Para encampar as obras o Estado recolheu os saldos do Tesouro nos bancos, restringiu o crédito e executou as hipotecas, o que resultou numa crise financeira sem precedentes. Esta situação, juntamente com fatores sócio-políticos, marcaria o declínio do PRR no Estado e o fim da República Velha.

Além da função econômica que o porto desempenhou através da melhoria dos transportes, houve ainda outras implicações que sua construção levantou. Uma delas diz respeito à questão do saneamento urbano que ele propunha resolver. A construção de um cais nas margens do rio foi a maneira encontrada à época para acabar com um antigo problema de insalubridade e desorganização daquela área. O imaginário sanitarista moderno exigia a domesticação da natureza e a ordenação espacial das inúmeras atividades humanas que se concentravam ali. Os aterros que ampliaram aquela área da cidade permitiram uma completa reestruturação da organização espacial e das funções urbanas de acordo com os princípios do urbanismo moderno. O modelo de inspiração francesa se fez sentir no traçado das praças, ruas e avenidas, mas também na arquitetura eclética de determinadas edificações.

O imaginário sanitarista aliava a transformação espacial a uma mudança de hábitos da população, implementados através de novas regulamentações e códigos de posturas que disciplinavam as funções e usos da zona portuária, acabando com velhas práticas consideradas incompatíveis com o novo modelo de vida urbana.

Estas transformações espaciais também implicavam aspectos simbólicas, pois as explicações de ordem pragmática respondem apenas a metade das questões. Nesse sentido, a construção do porto foi acompanhada por um plano de “*embelezamento*” da cidade. Não podemos esquecer que o Plano de Melhoramentos de 1914 incluía o cais comercial na margem norte da península e um cais de saneamento na Praia de Belas, seguido por uma avenida monumental.

A importância imagética da intervenção urbana pode ser vista no projeto para a entrada da cidade, bem a propósito chamada de “*hall*” da “*sala de visitas do estado*”. A ampliação e reformulação da Praça da Alfândega com os devidos equipamentos e a grande avenida que ligaria o porto até a Praça da Matriz e o Palácio Piratini demonstram

inequivocamente a relevância das questões da forma e estética urbana para o prestígio que as classes dirigentes buscavam conferir à cidade. Dessa forma, o porto pode ser considerado como um elemento chave dentro do programa de projetos para a renovação da cidade, sintetizando as questões do urbanismo higienista: circular, sanear e embelezar.

Em termos transferências de modelos, podemos verificar as influências do Rio de Janeiro, então capital federal, que como em Porto Alegre, teve suas margens no centro das grandes intervenções urbanas com as obras de modernização portuária. Podemos então ver as reformas do porto, da cidade e o próprio Plano de 1914, como reflexos da renovação urbana do Rio de Janeiro, e em última instância, da distante modernidade de Paris. Este momento marcaria um intenso processo de reconstrução da identidade urbana de Porto Alegre, que enquanto capital do estado, procurava se afirmar no cenário nacional e “*acertar o passo com a história*”. Um porto moderno representava uma conexão com o mundo desenvolvido e um importante elo de ligação com a modernidade que vinha de fora, principalmente da Europa. O que animava tal projeto era justamente o desejo de atingir o grau de desenvolvimento e civilidade destas nações.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- BACZKO, Bronislaw. *Los imaginários sociales*. Buenos Aires, Nueva Visión, 1991.
- BAKOS, Margaret Marchiori. *Decorando a sala de visitas: Porto Alegre na virada do século 19*. In: *Porto Alegre na virada do século 19: cultura e sociedade*. Porto Alegre: Ed. da UFRGS, 1994. p.144-154
- BOIA, Lucian. *Pour une histoire de l'Imaginaire*. Paris: Belles Lettres, 1998.
- CASTORIADIS, Cornelius. *A instituição imaginária na sociedade*. São Paulo: Paz e Terra, 1995.
- CABRAL, Gilberto Flores. *Paradoxos de uma Modernidade Longínqua, Le Corbusier e o imaginário corbusiano, uma análise de suas interações com o Brasil*. Tese de Doutorado em História, PPG-História/UFRGS, 2002. 509 p. : il., fot.
- DURAND, Gilbert. *A imaginação simbólica*. Lisboa: Edições 70, 1995.
- DURAND, Gilbert. *O Imaginário*. Rio de Janeiro: DIFEL, 1998.
- ESPÍRITO SANTO, Miguel Frederico do. *A abertura da barra do Rio Grande*. Porto Alegre: Pallotti, Obra premiada pelo BRDE no concurso regional de história, junho de 1982.
- FÉLIX, Loiva Otero. *Coronelismo, borgismo e cooptação política*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987. 200 p. (Série Documenta 23)
- FONSECA, Pedro Cezar Dutra. *O positivismo e seus limites: o intervencionismo e o orçamento equilibrado in RS: Economia e conflitos políticos na República Velha*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983, 144p. (Série Documenta 18)
- HASSEN, Maria de Nazareth Agra. *Escola de Engenharia/UFRGS – Um Século*. Porto Alegre: Tomo Editorial, 1996. 192 p.
- LALANDRE, Alexandre e ROBLIN, Laurent. *Histoire des ports de Paris et de l'Ile-de-France*. Collection Histoire, Paris: éditions Ouest-France, 2003, 125 p.
- LEME, Maria Cristina da Silva. *A Formação do Pensamento Urbanístico no Brasil, 1895-1965* in LEME, Maria Cristina da Silva (Coord.). *Urbanismo no Brasil – 1895-1965*. São Paulo: Studio Nobel; FAUUSP; FUPAM, 1999.
- MACEDO, Francisco Riopardense de. *Porto Alegre, Origem e Crescimento*. Porto Alegre: Unidade Editorial Porto Alegre, 2ª ed., Série Corona 2, 1999.
- MACHADO, Andréa Soler. *A Borda do Rio – PoA, arquiteturas imaginárias: suporte para a construção de um passado*. Tese de Doutorado em História, PPG-História/UFRGS, 2003. 382 p. : il., fot.

- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *República Velha Gaúcha: Charqueadas, Frigoríficos, Criadores*. Porto Alegre: Movimento/IEL, 1980. 304 p. (Coleção documentos, vol. 18)
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *A burguesia gaúcha: dominação do capital e disciplina do trabalho (RS: 1889-1930)*. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1988. 280 p. (Série Documenta 24)
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O desfazer da ordem fetichizada: Walter Benjamin e o imaginário social*. Relatório de pesquisa. Paris, 1993.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *O Imaginário da Cidade: visões literárias do urbano – Paris, Rio de Janeiro, Porto Alegre*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1999.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *Memória, história e cidade: lugares no tempo, momentos no espaço*. Uberlândia: ArtCultura, NEHAC - Universidade Federal de Uberlândia, vol. 4 nº 4, pp. 23-35, junho 2002.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. *História & História Cultural*. Belo Horizonte: Autêntica, 2ª ed., 2004.
- PICON, Antoine. *Racionalidade técnica e utopia: a gênese da haussmannização*. in SALGUEIRO, Heliana Angotti. *Cidades Capitais do século XIX*. São Paulo: EDUSP, 2001.
- REICHEL, Heloísa Jochims. *A industrialização no Rio Grande do Sul na República Velha in RS: Economia e Política*. 1ª ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979, p. 255-274.
- SOARES, Mozart Pereira. *O positivismo no Brasil: 200 anos de Augusto Comte*. Porto Alegre: AGE: Editora da Universidade, 1998. 206p.
- SOUZA, Celia Ferraz de. *Construindo o Espaço de Representação ou o Urbanismo de Representação* in PESAVENTO, Sandra Jatahy e SOUZA, Celia Ferraz de (Org.). *Imagens Urbanas: os Diversos Olhares na Formação do Imaginário Urbano*. Porto Alegre: Ed. Universidade - UFRGS, 1997.
- SOUZA, Célia Ferraz de e MÜLLER, Dóris Maria. - *Porto Alegre, e sua Evolução Urbana*. Porto Alegre: Editora da Universidade/UFRGS, 1997.
- SOUZA, Celia Ferraz de. *Do nascimento do engenheiro moderno à gênese do urbanismo haussmanniano*. Rascunho, Porto Alegre, 2004.
- SPALDING, Walter. *Pequena História de Porto Alegre*. Porto Alegre: Sulina, 1967.
- TRINDADE, Héliogio. *Aspectos políticos do sistema partidário republicano rio-grandense (1882-1937) in RS: Economia & Política*. DACANAL, José H. e GONZAGA, Sergius (organizadores) Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979, 424p. (Série Documenta 2)
- WEIMER, Günter. *A política sanitária como diretriz de planejamento na República Velha Gaúcha in Urbanismo no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre, Editora da Universidade UFRGS/Prefeitura Municipal de Porto Alegre: 1992, 143p.

WEIMER, Günter. *O Urbanismo no Rio Grande do Sul*. Porto Alegre: Editora da Universidade, 1994.

WEIMER, Günter. *A vida cultural e a arquitetura na República Velha rio-grandense 1889-1945*, Porto Alegre: EDIPUCRS, 2003, 323p.

FONTES DE PESQUISA

Os Relatórios da Diretoria de Viação Fluvial e de outras repartições relativas à construção do porto de Porto Alegre citadas neste trabalho foram extraídos dos relatórios anuais da Secretário de Obras Públicas apresentadas ao Presidente do Estado. Estes relatórios foram pesquisados na biblioteca do Departamento Estadual de Portos Rios e Canais, (DEPRC) no ano de 1998, quando foram feitas cópias xerográficas de todos os textos e relatórios citados, disponíveis no acervo do Gabinete de Estudos e Documentação em Urbanismo (GEDURB) da Faculdade de Arquitetura da UFRGS.

Abreviaturas

R.S.O.P.: Relatório da Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas

R.D.V.F.: Relatório da Diretoria de Viação Fluvial

GEDURB: Gabinete de Estudos e Documentação em Urbanismo

DPRC: Departamento de Portos Rios e Canais

JORNAL

PINTO, Ildefonso Soares. *O porto desta capital*. A Federação, segunda-feira, 1º de agosto de 1921.

RELATÓRIOS

- PAROBÉ, João José Pereira. *Relatório da S.O.P. apresentado a Júlio Prates de Castilhos*. Porto Alegre: Oficinas Tipográficas d'A Federação, 1895.
- PAROBÉ, João José Pereira. *Relatório da S.O.P. apresentado a Júlio Prates de Castilhos*. Porto Alegre: Oficinas Tipográficas d'A Federação, julho de 1897.
- PAROBÉ, João José Pereira. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Tipográficas d'A Federação, 31 de julho de 1899.
- PAROBÉ, João José Pereira. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Tipográficas d'A Federação, 31 de julho de 1900.
- PAROBÉ, João José Pereira. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Tipográficas d'A Federação, 31 de julho de 1903.
- PAROBÉ, João José Pereira. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Tipográficas d'A Federação, 24 de agosto de 1904.
- GONÇALVES, José Barboza. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Tipográficas d'A Federação, 15 de setembro de 1906.
- GONÇALVES, José Barboza. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Livraria do Globo, 24 de agosto de 1907.
- GODOY, Cândido José de. *Relatório da S.O.P. apresentado a Carlos Barboza Gonçalves*. Porto Alegre: Tipografia da Livraria do Globo, 28 de agosto de 1908.
- GODOY, Cândido José de. *Relatório da S.O.P. apresentado a Carlos Barboza Gonçalves*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas da Livraria do Globo, 27 de agosto de 1909.
- GODOY, Cândido José de. *Relatório da S.O.P. apresentado a Carlos Barboza Gonçalves*. Porto Alegre: Oficinas Tipográficas da Livraria do Globo, 10 de setembro de 1910.
- GODOY, Cândido José de. *Relatório da S.O.P. apresentado a Carlos Barboza Gonçalves*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas da Livraria do Globo, 8 de setembro de 1911.
- GODOY, Cândido José de. *Relatório da S.O.P. apresentado a Carlos Barboza Gonçalves*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas da Livraria do Globo, 13 de setembro de 1912.
- PAROBÉ, João José Pereira. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas da Livraria do Comércio, 20 de agosto de 1913.
- PAROBÉ, João José Pereira. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas da Livraria do Globo, 25 de agosto de 1914.

- PAROBÉ, João José Pereira. *Relatório da S.O.P. apresentado ao General Salvador Aires Pinheiro Machado*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 31 de agosto de 1915.
- ALVES, Protásio. *Relatório da S.O.P. apresentado ao General Salvador Aires Pinheiro Machado*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 9 de setembro de 1916.
- ALVES, Protásio. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Tipografia da Empresa Gráfica Rio-Grandense, Editora d'O Diário, 14 de setembro de 1917.
- PINTO, Ildefonso Soares. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 13 de agosto de 1918.
- PINTO, Ildefonso Soares. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 27 de agosto de 1919.
- PINTO, Ildefonso Soares. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 6 de agosto de 1920.
- PINTO, Ildefonso Soares. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 16 de agosto de 1921, volume 1.
- PINTO, Ildefonso Soares. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 15 de agosto de 1922.
- PINTO, Ildefonso Soares. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 15 de agosto de 1923.
- PINTO, Ildefonso Soares. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 15 de agosto de 1923.
- PINTO, Ildefonso Soares. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 15 de agosto de 1924, volume 1.
- PINTO, Ildefonso Soares. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 15 de agosto de 1924, volume 2.
- CHAVES, Antônio Marinho Loureiro. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 28 de julho de 1925, volume 2.
- OLIVEIRA, Sérgio Ulrich de. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, setembro de 1926, volume 2.
- PESTANA, Augusto. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 25 de julho de 1927, vol. 1.

PESTANA, Augusto. *Relatório da S.O.P. apresentado a Antônio Augusto Borges de Medeiros*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 25 de julho de 1927, vol. 2.

MOREIRA, João Fernandes. *Relatório da S.O.P. apresentado a Getúlio Vargas*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 31 de maio de 1928, volume 1.

MOREIRA, João Fernandes. *Relatório da S.O.P. apresentado a Getúlio Vargas*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 31 de maio de 1928, volume 2.

MOREIRA, João Fernandes. *Relatório da S.O.P. apresentado a Getúlio Vargas*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, 25 de julho de 1929, volume 1.

MOREIRA, João Fernandes. *Relatório da S.O.P. apresentado a Getúlio Vargas*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, julho de 1930, volume 1.

MOREIRA, João Fernandes. *Relatório da S.O.P. apresentado a Getúlio Vargas*. Porto Alegre: Oficinas Gráficas d'A Federação, julho de 1930, volume 2.

A474c Alves, Augusto

A construção do porto de Porto Alegre 1895-1930 : modernidade urbanística como suporte de um projeto de estado / Augusto Alves ; orientação de Sandra Jatahy Pesavento. — Porto Alegre : UFRGS, Faculdade de Arquitetura, 2005.

179 p. : il.

Dissertação (mestrado) — Universidade Federal do Rio Grande do Sul. Faculdade de Arquitetura. Programa de Pós-graduação em Planejamento Urbano e Regional. Porto Alegre, RS, 2005.

CDU: 711.55"1895/1930"(816.51)

711.4"1895/1930"(816.51)

627.2(816.51)

DESCRITORES

Zona portuária : De 1895 a 1930 : Porto Alegre : Rio Grande do Sul
711.55"1895/1930"(816.51)

Desenvolvimento urbano : De 1895 a 1930 : Porto Alegre : Rio Grande do Sul
711.4"1895/1930"(816.51)

Portos : Construção : Porto Alegre : Rio Grande do Sul
627.2(816.51)

Bibliotecária Responsável

Elenice Avila da Silva - CRB-10/880