

UNIVERSIDADE FEDERAL DE PELOTAS
Instituto de Ciências Humanas
Programa de Pós Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural



Dissertação

Cem anos do Porto do Rio Grande?
Memória e esquecimento de um Porto Velho e de uma “Barra Diabólica”

Gladis Rejane Moran Ferreira

Pelotas, 2016

Gladis Rejane Moran Ferreira

Cem anos do Porto do Rio Grande?

Memória e esquecimento de um Porto Velho e de uma “Barra Diabólica”

Dissertação apresentada ao Programa de Pós Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural da Universidade Federal de Pelotas, como requisito parcial à obtenção de título de Mestre em Memória Social e Patrimônio Cultural.

Orientadora: Dra. Carla Rodrigues Gastaud

Pelotas, 2016

Universidade Federal de Pelotas / Sistema de Bibliotecas
Catalogação na Publicação

F384c Ferreira, Gladis Rejane Moran

Cem anos do Porto do Rio Grande? memória e esquecimento de um Porto Velho e de uma "barra diabólica" / Gladis Rejane Moran Ferreira ; Carla Rodrigues Gastaud, orientadora. — Pelotas, 2016.

178 f. : il.

Dissertação (Mestrado) — Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural, Instituto de Ciências Humanas, Universidade Federal de Pelotas, 2016.

1. Porto Rio Grande. 2. Documentos manuscritos. 3. Políticas de memória. 4. Políticas de esquecimento. 5. Invenção da tradição. I. Gastaud, Carla Rodrigues, orient. II. Título.

CDD : 363.69

À memória dos trabalhadores portuários pelos esforços em vencer a “Barra Diabólica” e, ao “Porto Velho”, por ser a “porta” de entrada de tudo que chegou a Província durante início da formação do Rio Grande do Sul.

Agradecimentos

Agradeço ao universo, que juntamente ao meu esforço e dedicação de minha querida e sábia orientadora, Carla Rodrigues Gastaud, conspirou a favor para que este trabalho fosse concluído com êxito e oportunizou amizade e admiração.

Ao Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural da Universidade Federal de Pelotas pela oportunidade ao selecionar o meu projeto e aos professores que através das disciplinas propiciaram conhecimento. Especialmente à professora Ana Maria Sosa Gonzalez pelas contribuições.

Ao ex-administrador do Porto do Rio Grande, engenheiro Ivo Pereira Braga pelas agradáveis conversas e pela sapiência, de nos seus 92 anos de idade, compartilhar comigo seu conhecimento sobre o Porto.

Aos meus entrevistados, Sr. Rudimar Ortega dos Santos da Cruz (negrinho), Sra. Tânia Fontoura Martins, Sr. Mauro Renato dos Santos Rodrigues e Sr. Rudimar Cazaubon de Mattos, por compartilharem suas lembranças, memórias e emoção.

Ao Porto do Rio Grande, à sua administração e aos colegas portuários que acreditaram neste trabalho.

Aos meus colegas do PPGMP pela oportunidade de conviver com vocês nestes dois anos. Os nossos momentos de angústia e alegria foram bárbaros, ficarão gravados em minha “memória”.

Ao meu avô Pedro Moran e ao meu pai Vilson Ferreira, que através do trabalho no “cais” do Porto do Rio Grande, mantiveram o sustento de minha família e a todos os trabalhadores anônimos do passado, que com o seu suor contribuíram para que o Porto chegasse ao momento atual, quer seja trabalhando no Porto velho ou lutando para conter as águas na “Barra Diabólica”.

Aos meus amados filhos, Camila, Filipe e Gabriela por me inspirarem e acreditarem que eu poderia chegar ao final deste trabalho.

A minha mãe e minhas irmãs pela torcida e por entenderem os momentos de ausência.

Aos meus parceiros da biblioteca do Porto do Rio Grande – estagiários e secretária – Francine, Gabriela Teixeira, Gabriela Freitas, Douglas, Leonardo, Jéssica, Laís e Luiza pelo auxílio e dedicação.

A minha amiga Eulália, pela admiração e por aceitar minha ausência e manter nossa amizade inabalável.

Ao meu amor, pelo carinho, compreensão e por sempre ter uma palavra de incentivo.

Em seu projeto de culto sistemático da humanidade, Auguste Comte concede um lugar importante à “glorificação do passado” e, a esse título, apresenta os méritos da comemoração, “sobretudo destinada a desenvolver profundamente, entre a geração atual, o espírito histórico e o sentimento de continuidade”. Auguste Comte (CANDAUI, 2012, p.147)

RESUMO

FERREIRA, Gladis Rejane Moran. **Cem anos do Porto do Rio Grande?:** memória e esquecimento de um Porto Velho e de uma “Barra Diabólica”. 2016, 166f Dissertação (Mestrado em Memória Social e Patrimônio Cultural) – Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural, Instituto de Ciências Humanas. Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2016.

Esta dissertação tem por objetivo principal investigar os motivos pelos quais as autoridades do Porto do Rio Grande sustentam como marco inicial das atividades desta instituição, comemorado anualmente, o ano de 1915, e omitem o tempo anterior a essa data nas comemorações. Por que comemorar somente um século, comemorado em 2015, se oficialmente o Porto tem quase 280 anos de operação, uma vez que se estabeleceu na formação da cidade, no ano de 1737? Para estudar o período omitido se atravessou a história do Porto, e apontaram-se marcos importantes, anteriores a 1915. Para isso, foi utilizada como metodologia de trabalho a pesquisa qualitativa, na qual se fez uma revisão bibliográfica e documental; e como método de trabalho, foram utilizados o paradigma indiciário e a história oral. Também foram estudadas as questões de políticas de memória e de esquecimento, presentes nas comemorações, que também podem ser consideradas lugares de memória e invenção da tradição. Como resultado, concluímos que, nas comemorações, existe um esquecimento por omissão, ocasionado pela falta de pertencimento de suas autoridades, cuja consequência resulta em enfraquecimento da identidade portuária, e pela facilidade de operação devido a inauguração dos Molhes da Barra e da modernização das técnicas e da estrutura, que o Porto Novo propiciou a partir de 1915, frente à insuficiência da profundidade do cais do Porto Velho nesta época.

Palavras-chave: Porto Rio Grande. Documentos Manuscritos. Políticas de Memória. Políticas de Esquecimento. Invenção da Tradição. Lugares de Memória.

ABSTRACT

FERREIRA, Gladis Rejane Moran. **Hundred years of the Rio Grande Harbor?:** Old Harbor and “Barra Diabólica” memory and oblivion. 2016, 166f Dissertation (Master Degree in Memória Social e Patrimônio Cultural) – Programa de Pós-Graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural, Instituto de Ciências Humanas. Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, 2016.

This work's main purpose is to investigate the reasons why the Rio Grande Harbor authorities maintain the year 1915 as institution activities starting point, celebrated annually, and why they omit time prior to this in celebrations. Why celebrate only a century – which was in 2015 – if officially the Harbor has nearly 280 years of operation since it was established in city formation, in the year 1737? Studying this forgotten period it has been necessary to pass through the Harbor history and point out landmarks, prior to 1915. So, the methodology used was qualitative research, with bibliographical and data review and the working method was evidential analysis and oral history. Also, present in the celebrations, memory and oblivion policies issues have been studied, which can also be regarded as places of memory and the invention of tradition. As a result, we conclude that in these celebrations there is an oversight by default taken by a lack of its authorities belonging, which results in a port identity weakening, and there has been also an operation facility due to Molhes da Barra opening and due to technics and structure modernization, which the New Harbor led from 1915 forward Old Harbor pier depth insufficiency in this time.

Keywords: Rio Grande Harbor. Manuscripts documents. Memory policies. Oblivion policies. Invention of Tradition. Places of Memory.

LISTA DE FIGURAS

Figura 01 - Localização da cidade do Rio Grande e do Porto.....	25
Figura 02 - Início da formação da cidade do Rio Grande. Fortificações da Barra construídas a partir de 1737.....	26
Figura 03 - Plano para servir de demonstração dos lugares fortificados do Porto do Rio Grande. 1786.....	28
Figura 04 - Cais da Boa vista. Lugar do comércio local. Gravura de Francis Richard. 1860.....	29
Figura 05 - Carta Régia de 1808. Abertura dos Portos Brasileiros as Nações amigas de Portugal.....	30
Figura 06 - Como era representada, na imprensa local, a “Barra diabólica” ou Cemitério de navios.....	33
Figura 07 - Porto do Rio Grande, aparelhado e ainda sem os armazéns. Meados do século XIX.....	35
Figura 08 - Obras de construção de Cais de Pedra do Porto do Rio Grande Século XIX.....	36
Figura 09 - Prédio da Alfândega. Cais da Alfândega. Construído em 1872.....	37
Figura 10 - Cais da Alfândega. Construído em 1872.....	38
Figura 11 - Cais do Porto Velho. Século XIX.....	38
Figura 12 - Comissão formada em 1883. Responsável pelos Projetos dos Molhes da Barra do Rio Grande do Sul.....	40
Figura 13 - Projeto da Comissão de Melhoramento do Porto e Barra do Rio Grande.....	41
Figura 14 - Planta da cidade do Rio Grande. Com a área destina ao Novo Porto (Lagoa e Ilha do Ladino). 1904.....	44
Figura 15 - Ilha e Lagoa do Ladino. Áreas adquiridas pela Companhia Francesa e aterradas para construção do Porto Novo.....	45
Figura 16 - Ilha e Lagoa do Ladino. Áreas adquiridas pela Companhia Francesa e aterradas para a construção do Porto Novo.....	45
Figura 17 -Trabalho de extração das pedras na Pedreira do Capão do Leão.....	46
Figura 18 -Chegada das pedras, transportadas pela Lagoa de Rio Grande até Cocuruto em São José do Norte, para serem levadas por trem até a raiz do Molhe Leste.....	47
Figura19 - Transporte das pedras pela estrada de ferro construída pela	

Companhia Francesa. Trajeto Pedreira do Capão do Leão ao Porto do Rio Grande.....	47
Figura 20 - Interior da Usina da Pedreira do Capão do Leão.....	48
Figura 21 - Colocação de pedras nas caixas dos vagões para transporte da Pedreira do Capão do Leão aos Molhes da Barra.....	49
Figura 22 - Complexo Pedreira Capão do Leão. Usina, oficinas, marcenaria e ferraria.....	50
Figura 23 - Estaleiro da Companhia Francesa. Macega.....	50
Figura 24 - Colchões faxina, feitos de madeira e corda afundados com pedras.....	51
Figura 25 - Guindaste Titan. Utilizado na construção dos Molhes da Barra.....	51
Figura 26 - Molhes da Barra Oeste, em construção. Guarita para proteção dos trabalhadores e guarda de equipamentos.....	52
Figura 27 -Terraplano Oeste Sedimentado para a construção do Novo Porto.....	52
Figura 28 - Construção do Porto Novo. Início do Século XX.....	53
Figura 29 -Navio-escola Benjamin Constant. Atracado no Cais do Porto Novo em 15 de novembro de 1915.....	54
Tabela 1 - Marcos da atividade do Porto do Rio Grande, anteriores a inauguração do Porto Novo e a abertura dos Molhes da Barra, ambos ocorridos no ano de 1915.....	55
Figura 30 - Cais do Porto Velho, em 1912, com capacidade máxima de navios atracados e navios fundeados.....	56
Figura 31 - Porto Velho, ainda sem armazéns, com embarcações atracadas e fundeados. Ano de 1912.....	57
Figura 32 - Porto Novo em operação na primeira metade do Século XX.....	58
Figura 33 - Armazém 1 do Porto Velho. 1926.....	59
Figura 34 - Porto Velho em operação na primeira metade do Século XX.....	60
Figura 35 - Atracação do Navio a Vapor Costeira Itaquatia. Porto Velho. Início do Século XX.....	60
Figura 36 - Planta da Refinaria de Petróleo Ipiranga. Década de 1950.....	61

Figura 37 - Área ocupada pelas Companhia Petrolíferas na retro área do Porto Novo.....	62
Figura 38 - Área adquirida e ocupada para o Superporto, Construção do Pier Petroleiro.....	63
Figura 39 - Terminal de Contêineres de Rio Grande (TECON).....	65
Figura 40 - Instalações do Polo Naval. Superporto. Rio Grande.....	66
Figura 41 - Documentos Manuscritos acondicionados na Biblioteca do Porto do Rio Grande.....	68
Figura 42 - Documentos Manuscritos ainda sem medidas de conservação....	69
Figura 43 - Notícia da primeira comemoração de atividade do Porto Novo.....	76
Figura 44 - Capa da Revista Conexão Marítima, comemorando os 90 anos do Porto com a foto do Porto Velho ao fundo da matéria.....	77
Figura 45 - Capa da Revista Conexão Marítima, comemorando os 95 anos com foto do Porto Velho ao fundo.....	77
Figura 46 - Imagem divulgada e elaborada pela SUPRG.....	78
Figura 47 - Homenagem da Prefeitura Municipal do Rio Grande.....	78
Figura 48 - Imagem divulgada, elaborada pela SUPRG.....	79
Figura 49 - Homenagem de Agências Marítimas.....	79
Figura 50 - Homenagem de Operador Portuário.....	80
Figura 51 - Homenagem de Operador Portuário.....	80
Figura 52 - Carta do Leitor. Comemorações dos 96 anos.....	85
Figura 53 - Carta do leitor. Comemorações dos 97 anos.....	85
Figura 54 - Carta do leitor. Comemorações dos 97 anos.....	86
Figura 55 - Parte de notícias sobre a inauguração do Porto Novo em 1915.....	90
Figura 56 - Parte de notícias sobre a inauguração do Porto Novo em 1915.....	90

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO	13
1 UM PORTO VELHO E UMA “BARRA DIABÓLICA”: SUAS FASES DE MODERNIDADE E SEU PATRIMÔNIO DOCUMENTAL	25
1.1 O discurso sobre o Porto Velho e a “Barra Diabólica” no final do Século XIX.....	33
1.2 A Comissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul: os estudos e o projeto para a “Barra Diabólica”.....	39
1.3 A <i>Compagnie Française du Port do Rio Grande do Sul</i> : o início de mais uma fase de progresso.....	43
1.4 A Encampação de 1919 e as melhorias no Porto Velho.....	58
1.5 As Companhias de Petróleo, a criação do DEPRC, a instalação do Superporto e a chegada do Polo Naval.....	61
1.6 Patrimônio cultural e o valor de um bem patrimonial.....	66
1.6.1 Patrimônio documental: entre o material e o imaterial.....	67
2 MEMÓRIA E ESQUECIMENTO NAS COMEMORAÇÕES OFICIAIS DE TEMPO DE ATIVIDADE DO PORTO DO RIO GRANDE	74
2.1 Outros lugares de memória do Porto do Rio Grande, além das comemorações.....	88
2.2 Os processo de construção de memória.....	91
2.3 Lembranças, ecos e sentimentos nas narrativas portuárias.....	93
3 CONSIDERAÇÕES FINAIS	107
4 FONTES DOCUMENTAIS	114
5 REFERÊNCIAS	116
6 APÊNDICES	122

INTRODUÇÃO

Este trabalho de pesquisa, vinculado ao Programa de Pós-graduação em Memória Social e Patrimônio Cultural da Universidade Federal de Pelotas, tem por objetivo investigar as razões pelas quais as autoridades do Porto do Rio Grande tomam como marco inicial desta instituição, comemorado anualmente, o ano de 1915, e elidem o tempo anterior a essa data nos festejos.

Em 15 de novembro de 2015, o Porto do Rio Grande comemorou seus 100 anos de atividade portuária, porém, um questionamento se coloca: por que comemorar somente um centenário de operação se o Porto tem quase três séculos de exercício, considerando-se a data de formação da cidade do Rio Grande? Uma vez que “a formação histórica da cidade do Rio Grande e a de seu estabelecimento portuário são processos indissociáveis” (ALVES, 2008, p. 13). Além disso, por que tomar como limite o ano de 1915, ano em que foram inaugurados os Molhes da Barra¹ e o Porto Novo²? Para que esse nome – Porto Novo – tenha sentido, é preciso que haja um Porto anterior, que já operava a quase há quase dois séculos, o “Porto Velho”. Por que ter como marco o ano de 1915 se a cidade se formou, em 1737, já a partir do pequeno ancoradouro³ e da

¹ Os Molhes da Barra do Rio Grande, considerados uma das maiores obras de Engenharia Oceânica do mundo, foram construídos para dar segurança à navegação. No início do século passado, o lugar era conhecido pelos problemas de acesso perigoso e pelo risco de naufrágios. A construção dos molhes aconteceu entre 1909 e 1915, depois de várias décadas de estudos e de projetos para controlar as condições adversas da entrada do único Porto marítimo do Estado do Rio Grande do Sul. Disponível em: <http://www.riogrande.rs.gov.br/pagina/index.php/atrativos-turisticos/detalhes+1b3,molhes-da-barra.html>. Acesso em 25/03/2015.

² Até então, só existia na cidade o Porto “Velho”, que recebia a atracação de embarcações menores, portanto, já era um Porto operante.

³ Até ano de 1872 o cais do Porto era constituído de toras de madeira e servia para ancorar pequenas embarcações (ALVES, 2008, p.109).

Fortaleza Militar⁴? Mesmo com suas dificuldades, até mesmo naturais, o Porto Velho foi importante no crescimento da região sul do país. Então, por que esquecê-lo?

Outras perguntas ainda podem surgir: por que esquecer o passado do Porto do Rio Grande e o que este representou para o crescimento da região, no período anterior ao ano de 1915, uma vez que ele é o Porto mais antigo do Rio Grande do Sul e antiguidade confere respeito e prestígio? Quando este Porto deixa de ter características militares e passa a ter fins comerciais e de transporte de passageiros? Que memória do passado do Porto do Rio Grande está sendo fortalecida e evocada, uma vez que esta é estruturante de identidade e a cidade do Rio Grande tem perfil de cidade portuária/marítima? Estes são alguns dos questionamentos ocorridos até então, mas certamente outros virão, com a descoberta de novas fontes documentais, novas narrativas, lugares e objetos que se tenha acesso, novos olhares e novas abordagens.

As comemorações anuais para o Porto do Rio Grande, iniciadas por suas autoridades legais, buscam prestigiar o tempo de atividade dessa instituição, porém no afã e na pressa para a realização dos festejos não se considera parte de seu passado.

A “comemorativite”, [...] é uma febre comemorativa em nossas sociedades, talvez responda ao mesmo tempo a um temor do passado e uma negação do presente, uma vez que são percebidos como ameaças para a identidade dos grupos e indivíduos (CANDAU, 2012, p. 149).

Se percebe esta ameaça ocultada no passado do Porto. Destacam-se durante o período elidido o forte comércio do charque, que movimentou grande capital no território sul do Brasil, iniciado em 1780, e que se estendeu durante os séculos XVIII e XIX, a chegada das indústrias à cidade, durante o século XIX, e a migração, ocorrida desde a formação da cidade, ainda no século XVIII.

As comemorações são lugares onde a memória se cristaliza e onde existe um sentimento residual, lugar no qual há necessidade desse passado se mostrar através da busca pela memória (NORA, 1993, p. 7). Porém, a descontinuidade de tempo, vinda da forma como se comemora, por si só afeta a memória coletiva

⁴ A primeira Fortaleza Militar a ser construído para defesa da Costa Sul foi o Presídio Jesus Maria e José (ALTMAYER; CARNEIRO, 2007, p. 7).

deste grupo social que deve ser compartilhada, por “ser um conjunto de representações de memória” (CANDAUI, 2012, p. 304).

Através das comemorações do tempo de atividade do Porto do Rio Grande, que são celebrações de um momento memorável, observa-se que a contagem de anos não engloba grande parte de sua trajetória. Esta situação, devido ao transcorrer do tempo, que consome e desfaz os rastros de memória do passado (RICOEUR, 2007, p. 60), faz com que fatos importantes da história e da trajetória do Porto deixem de ser lembrados, pois, sua história se confunde e se relaciona diretamente à história da cidade do Rio Grande, fundada a partir de 1737 e negligenciar isto é silenciar a própria história local. As comemorações e seus personagens devem dar suporte a uma continuidade de memória coletiva, uma vez que não há um ato de memória do passado que não esteja ancorado nos “desafios identitários presentes” (CANDAUI, 2012, p. 150) e as práticas do presente terão resultado nas ações do futuro.

Serão 100 anos a soma de tempo de atividade do Porto do Rio Grande? Sim, se levarmos em conta a data de inauguração dos primeiros metros de cais do Porto Novo e da abertura oficial dos Molhes da Barra, ambos ocorridos em 1915. Ou serão 130 anos, se aceitarmos o Relatório de 1883, da destacada Comissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul, elaborado pelo engenheiro Honório Bicalho e seus ajudantes? Pois, a palavra “melhoramento”, nos remete a um empreendimento que já existia.

Serão 150 anos de atividade? Sim, se tomarmos como referência que no ano de 1869, em que o Governo Imperial, através do Decreto nº. 1.746, autorizou a contratação para a construção de docas e de armazéns para carga e descarga, conservação e guarda dos produtos importados e exportados nos diferentes Portos do Império, incluindo neste contexto as obras para o Porto do Rio Grande. Ou serão 170 anos, se relacionarmos o Porto com a criação da Inspetoria da Praticagem da Barra, no ano de 1846⁵?

Ou, ainda, serão 200 anos? Sim, se tomar como referência a inauguração da Alfândega na cidade do Rio Grande, através de Carta Régia, do ano de 1804 e a abertura dos Portos brasileiros às nações amigas de Portugal, também por

⁵ Disponível em: <http://riograndevirtual.com.br/molhesdabarra/conteudo/historico.html>. Acesso em 20/01/2016.

meio de Carta Régia expedida pelo Governo Imperial, quando da chegada da família real ao Brasil em 1808.

Ou, e por fim, o Porto do Rio Grande estaria se aproximando dos 300 anos, uma vez que a cidade foi fundada ainda no século XVIII, em meio a um contexto de disputas entre os portugueses e os espanhóis, e o Porto natural, ainda como um pequeno ancoradouro de madeira, neste ambiente militar serviu como Fortaleza, protegendo a Costa Sul do Brasil e guarnecendo esta região com armamento e mercadorias?

O discurso sobre as razões para a elisão do tempo pertence a uma autoridade recente do Porto do Rio Grande, que, por motivos políticos, se prefere fique no anonimato. Quando questionado sobre o tempo omissos nas comemorações de 99 anos, ocorridas em novembro de 2014, respondeu que o que se comemora são os 100 anos do Porto Novo, pois este é um Porto próspero e moderno que oferece todas as condições para a navegação a nível internacional, enquanto que o outro Porto, o Velho, já não serve para quase nada, a não ser para atracação de pequenos barcos pesqueiros, para a travessia da Barca entre a cidade do Rio Grande e a cidade de São José do Norte e para a atracação de algumas embarcações de pequeno porte, como por exemplo, chatas⁶ e dragas⁷ e que nunca operou internacionalmente.

Porém, para as comemorações de 100 anos, ocorridas em novembro de 2015, a administração, após conversa e exposição de argumentos e provas, concordou que o Porto do Rio Grande faz parte da cidade muito além deste período que estava sendo comemorado. Assim, foi tomado o cuidado, por parte da administração, para que os discursos e as publicações, na imprensa e na mídia, sobre os festejos de 2015, advindas da Assessoria de Comunicação e do Gabinete da Superintendência da instituição, compreendessem a palavra Novo, para as comemorações. E assim, quase todas⁸ as notícias publicadas foram relativas aos **100 anos do Porto Novo**.

⁶Tipo de balsa muito utilizado na navegação em rios. Disponível em: <https://br.answers.yahoo.com/question/index?qid=20101130045045AA9oGqA>. Acesso em 21/03/2015.

⁷Embarcação para tirar a areia ou o lodo do fundo dos rios ou dos portos. Disponível em: <http://www.dicionarioinformal.com.br/draga/>. Acesso em 21/03/2015.

⁸ Algumas notícias ainda deram margem à equívoco e à confusão, porém, no geral, ficou claro que a administração usou de bom senso nas comemorações de Cem anos. (Este tema será objeto de estudo no segundo capítulo deste trabalho).

Esta pesquisa se constitui em pesquisa qualitativa, pois analisa os dados relativos à natureza do fenômeno estudado, investiga os fatos e se vale da razão discursiva (RODRIGUES, 2007, p. 38). Como método, foi usado o paradigma indiciário, quando o pesquisador persegue pistas, detalhes e sinais que representam uma verdade sobre o objeto pesquisado (VENERA, 2006, p. 182), e que podem ser encontrados entre documentos e fontes investigadas, convidadas a testemunhar a favor do lapso de tempo não contado nas comemorações. A pesquisa foi conduzida no sentido de se saber quando foram iniciadas as comemorações de aniversário de atividade do Porto, quando se procurou entender, “o modo como elas surgiram e se estabeleceram” (HOBSBAWM, 1997, p. 9). Para este fim, foi consultado o acervo de periódicos da Biblioteca Rio-grandense, por conter jornais locais, quando se pesquisou um espaço de 100 anos, se destacando os meses de março e de novembro dos anos de 1915 a 2015, meses correspondentes a abertura dos Molhes da Barra do Rio Grande, em 1º de março de 1915, e a inauguração do Porto Novo, em 15 de novembro do mesmo ano, o que somou aproximadamente uma pesquisa em 4.000 exemplares de jornais.

Outro procedimento metodológico utilizado foi entrevista com funcionários, para que fosse possível “registrar, através de narrativas induzidas e estimuladas, testemunhos, versões e interpretações” (DELGADO, 2006, p. 15) sobre as comemorações de atividade do Porto do Rio Grande e sobre a omissão do tempo passado. A motivação para a condução deste trabalho é a busca pela memória do Porto do Rio Grande, omitida nas comemorações anuais, mas parte do Patrimônio do Porto, pois “refere-se aos bens de herança” (POULOT, 2009, p.16) de importante grupo social presente na cidade do Rio Grande.

Em 2009, quando iniciei a atividade de bibliotecária da Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG)⁹, momento no qual a instituição comemorava seus 94 anos de operação portuária, pensei que esta contagem de tempo de atividade do Porto estivesse correta. Naquele momento, ainda não conhecia o acervo de documentos manuscritos de sua Biblioteca, o qual, quando lido, apontou para o tempo omitido.

⁹ SUPRG. Superintendência do Porto do Rio Grande, como passou a ser denominado o Porto do Rio Grande, uma entidade autárquica, criada através da Lei 10.722, de 18 de janeiro de 1996.

Estes documentos estão distribuídos em 51 maços com aproximadamente 200 folhas cada e são correspondências trocadas entre o Governo Imperial e os encarregados da administração do até então pequeno ancoradouro de madeira da cidade do Rio Grande¹⁰; e, a partir de 1889, foram trocadas entre o Governo Federal, o Governo Estadual e engenheiros e comissões contratadas para projetar e executar obras de melhoramento e, de 1915 em diante, entre o Governo Federal e Estadual e a *Compagnie Française du Port do Rio Grande do Sul*¹¹. Estes manuscritos, primários e oficiais, provenientes do Porto ou recebidos por este ao longo de sua trajetória, são fontes de prova da história e são testemunho de sua memória (BELLOTTO, 2002, p. 26).

Nesta coleção de documentos antigos está registrado, por exemplo o estudo do clima e do meio ambiente da região, entre os anos de 1877 a 1882¹². Este estudo foi necessário para a elaboração de projetos e para dar sequência às tentativas de conter as águas na “Barra Diabólica”¹³ e para a elaboração de projetos com a finalidade de favorecer a navegação e a entrada para o ancoradouro local. Também faz parte desta coleção grande quantidade de relatórios dos engenheiros contratados, de plantas e registro de projetos e de trabalhos e de técnicas portuárias¹⁴. Está relatada nos manuscritos a chegada e

¹⁰ Somente em 1872 foram construídos o primeiro cais de pedra do Porto, que ficou conhecido como cais da Alfândega (ALVES, 2008, p. 109).

¹¹ *Compagnie Française du do Rio Grande do Sul*, Companhia constituída em Paris e autorizada no Brasil através do decreto 7.007, de 2 de julho de 1908, a executar obras de melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul (PRADEL, 1979, p. 25).

¹² Os Relatórios de estudo da Comissão fazem parte do acervo de manuscritos da Biblioteca do Porto do Rio Grande.

¹³ Como a Barra ficou conhecida tendo em vista o difícil acesso (ALVES, 2008, p. 9).

¹⁴ Relatório do engenheiro Sichel ao Ministério da Agricultura Comércio e Obras Públicas, sobre o Porto do Rio Grande do Sul. 1883.

-Notas para o Relatório Técnico, apresentado em 15 de outubro pelo engenheiro Dr. Honório Bicalho. Comissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul.

-Projeto de Colonização do Município de Rio Grande. 1883.

-Relatório da Comissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul. 1883; 1884; 1885; 1886; 1887; 1888; 1889; 1890.

-Relatório da Comissão de Obras da Barra e do Porto do Rio Grande do Sul. 1891.

-Relatórios dos Serviços de Fiscalização das Obras da Barra e do Porto do Rio Grande. 1902; 1911; 1914; 1915; 1926.

-Relatório sobre os serviços executados pela *Compagnie Française du Port do Rio Grande do Sul* no Molhe de Leste durante os meses de jan. a dez. 1913.

-Administração da Praticagem da Barra do Rio Grande do Sul. Ofícios, Correspondências e Circulares dos anos de 1884; 1885; 1889; 1907; 1908.

-Inventário da *Compagnie Française du Port do Rio Grande do Sul*, no momento da encampação em 1919.

-Planta Geral da Barra e Porto. 1894.

a contratação de pessoal para o trabalho portuário, além de listas de cargos ocupados e de valores pagos aos trabalhadores, como também os registros das construções de alojamentos, escritórios, almoxarifados, oficinas e casas para os administradores, nos Povoados da 4ª e 5ª Secção da Barra, respectivamente, no Molhe Oeste, na cidade do Rio Grande, e no Molhe Leste, na cidade de São José do Norte, necessárias para dar início e guarnecer as obras de construção dos Molhes da Barra.

Os indícios encontrados nos documentos mostram a complexidade do trabalho portuário nos séculos XVIII, XIX e XX e apontam para o nascedouro do comércio local e para as trocas de variadas mercadorias e produtos comercializados através do Porto do Rio Grande. Indicam as dificuldades enfrentadas no passado para que se pudessem construir os Molhes da Barra e registram os desastres marítimos na entrada da Barra, ocorridos com frequência até a inauguração de ambos os Molhes.

O trabalho diário com a documentação e a necessidade de entendermos o encadeamento dos acontecimentos que estão relatados nos manuscritos e omitidos no período tomado para as comemorações me provocou. Esta provocação, advinda do contato com as fontes documentais e da familiaridade que esta passou a representar me estimulou a conhecer e entender este passado, principalmente, o elidido nos festejos anuais do Porto do Rio Grande. Este encorajamento veio de encontro ao meu pertencimento, não só profissional e por ter raízes rio-grandinas, mas também por minha pertença familiar, por ser filha e neta de portuários aposentados que começaram suas atividades no Porto do Rio Grande quando ainda eram jovens. Meu avô, o também rio-grandino Pedro Moran, iniciou seu trabalho no Porto com vinte e poucos anos, na década de 30, na função de carvoeiro, quando abastecia de carvão os navios à vapor. Após, passou para o trabalho nas oficinas do Porto e permaneceu na instituição até a década de 60, quando se aposentou na função de auxiliar de almoxarifado.

Meu pai, Vilson Ferreira, foi um dos muitos trabalhadores que chegaram à cidade para trabalhar no Porto – assim como os pais de alguns dos

-Planta Terrapleno Oeste com anotações de propriedades e escrituras adquiridas pela *Compagnie Française du Port do Rio Grande do Sul*.

-Planta das terras originárias do Porto Novo adquiridas pela *Compagnie Française du Port do Rio Grande do Sul*.

-Cópias de ofícios expedidos ao Ministério da Viação e Obras Públicas.

trabalhadores do Porto entrevistados neste trabalho. Inicialmente, meu pai migrou da cidade de Bagé, no interior do Rio Grande do Sul, para trabalhar no Porto de Porto Alegre e depois no Porto de Pelotas e finalmente chegou no Porto do Rio Grande na metade da década de 50, quando integrou o Sindicato dos Consertadores e exerceu a função de consertador de carga e descarga de navios, permanecendo nesta função, consertando caixas de madeira e sacos de tecido até a sua aposentadoria na década de 80. As lembranças de nossa infância e adolescência são perpassadas pelas histórias contadas pelo avô, quando este fazia parte do movimento contrário a política vigente e chamava seus opositores portuários de “pelegos”¹⁵. Foi a primeira vez que ouvi este termo, ainda criança. Também lembro das visitas ao convés dos navios, que aconteciam nas folgas de meu pai – o qual geralmente estava de serviço durante a semana e nos finais de semana – quando me levava a mim e minha irmã. Lembro das escadinhas minúsculas para a subida ao convés, e, ao subirmos a bordo, do grande e organizado *deck*¹⁶, que na visão de uma criança se tornava uma grande aventura de final de semana, quando éramos recepcionadas, pelo comandante, com guloseimas importadas – algo saboroso e inusitado para crianças de 5 a 9 anos.

Estas lembranças familiares e de infância, o sustento de minha família, advindo do trabalho do pai e do avô, realizado no Porto, juntamente com o pertencimento causado pelo trabalho diário e técnico, desenvolvido atualmente na Biblioteca da instituição, na qual sou gestora, fortalece o sentimento de pertencimento e de zelo pela memória desta, pois sou parte integrante, com fortes raízes neste patrimônio. Neste sentido, me encontro preocupada e comprometida com o conflito de memória, gerado pela forma como se processam as comemorações, pois a memória da instituição encontra-se envolvida na contagem de tempo dos festejos e, “abordar a memória involucra,

¹⁵ O termo pelego foi popularizado durante o governo de Getúlio Vargas, nos anos 1930. Imitando a Carta Del Lavoro, do fascista italiano Benito Mussolini, Vargas decretou a Lei de Sindicalização em 1931, submetendo os estatutos dos sindicatos ao Ministério do Trabalho. Pelego era então o líder sindical de confiança do governo que garantia o atrelamento da entidade ao Estado. Décadas depois, o termo voltou à tona com a ditadura militar. Pelego passou a ser o dirigente sindical apoiado pelos militares, sendo o representante máximo do chamado sindicalismo marrom. A palavra, que antigamente designava a pele ou o pano que amaciava o contato entre o cavaleiro e a sela, virou sinônimo de traidor dos trabalhadores e aliado do governo e dos patrões. Logo, quando se chamado de pelego, significava que a pessoa era subserviente/servil/dominada por outra, ou seja, capacho, puxa-saco, bajulador. Disponível em: <http://www.nalutaenalabuta.com.br/2010/05/pelego-e-seu-significado.html>. Acesso em 18/01/2016.

¹⁶Palavra inglesa. Sinônimo de convés.

refere-se a recordações e esquecimentos, narrativas e atos, silêncios e gestos. Há em jogo saberes, mas também há emoções. E também há ecos e fraturas” (JELIN, 2001, p. 2).

Foram ouvidos trabalhadores portuários para saber suas opiniões a respeito das comemorações anuais, se tinham conhecimento da ocultação de tempo nos festejos e também para saber suas lembranças e as histórias vividas ou ouvidas de seus antepassados. Para a escolha dos entrevistados optou-se por selecionar os trabalhadores que, assim como eu, tivessem uma relação de pertencimento com o Porto, não só profissional, mas também familiar. Desse modo, todos os entrevistados são filhos e alguns netos de trabalhadores portuários que contribuíram para o trabalho a fim de reproduzir representações sobre o local e de fazer “a coleta de representações de história oral, que é também história de vida” (POLLAK, 1992, p. 207).

Durante a pesquisa, foram levantados os estudos já concluídos e publicados sobre a história do Porto do Rio Grande¹⁷. Foi iniciada a organização e o estudo das fontes primárias, que são os manuscritos existentes na Biblioteca da Superintendência do Porto do Rio Grande, uma vez que, tais documentos dizem respeito às correspondências administrativas e datam da segunda metade do século XIX ao primeiro quarto do século XX¹⁸.

Outro objeto de estudo foi a coleção da imprensa periódica diária e local

¹⁷ ALTMAYER, Flávia de Lima; CARNEIRO, Oscar Décio. Cidade do Rio Grande, 270 anos: A mais antiga do Estado. *In: Memorial do Rio Grande do Sul*. Caderno de História n.33, Porto Alegre: Governo do Estado, 2007; ALVES, Francisco das Neves. **Porto e Barra do Rio Grande**: uma secular aspiração que se tornou realidade (uma introdução ao tema). Porto Alegre: Corag, 2007; ALVES, Francisco das Neves. **Porto e Barra do Rio Grande**: história, memória e cultura portuária. Porto Alegre: Corag, 2008. I e II v.; NEVES, Hugo Alberto Pereira. **A importância do Porto do Rio Grande na economia do Rio Grande do Sul (1890-1930)**. Dissertação de Mestrado. Curitiba, 1980; NEVES, Hugo Alberto Pereira. **O Porto do Rio Grande no período de 1890-1930**. *In: R. Dep. Bibl. Hist.*, Rio Grande, FURG, v. 2, n.1, jan.-jun. 1980, p. 67- 110; NEVES, Hugo. A insegurança e os naufrágios na Barra do Rio Grande (1822-1889). *In: ALVES, Francisco das Neves. Naufrágios e Naufrágios no Litoral do Rio Grande*. Rio Grande: FURG, 2001; PRADEL, Antonio. **Histórico da Barra do Rio Grande**: comemorando os 135 anos de fundação da Câmara do Comércio. 1979; SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem ao Rio Grande do Sul**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1974; TORRES, Luiz Henrique. Alfândega do Rio Grande: fundamentos históricos e edificações *In: Biblos*, Rio Grande, 2005, n.17 p. 33-47. Disponível em: <http://www.seer.furg.br/biblos/article/viewFile/96/50>. Acesso em 08/12/2015; TORRES, Luiz Henrique. **Rio Grande**: cartões-postais contam a história. Rio Grande: FURG, 2010; TORRES, Luiz Henrique. **Rio Grande**: Cartões-postais e patrimônio na Belle Époque. Rio Grande: FURG, 2013; TORRES, Luiz Henrique Torres. **A Barra Diabólica**: centenário da inauguração dos Molhes da Barra e do Porto Novo do Rio Grande. Rio Grande: Pluscom, 2015; TORRES, Rodrigo de Oliveira. “... e a modernidade veio a bordo”: Arqueologia histórica do espaço marítimo oitocentista na cidade do Rio Grande/RS. Pelotas, 2010. Dissertação de Mestrado. VEREKER, Henry Prendergast. **Vereker, 1860**: roteiro da costa do Rio Grande do Sul. Trad. João Reguffe. Rio Grande/RS: Ed. da FURG, 2001.

¹⁸Como primeiro resultado técnico foi elaborado uma Relação dos Dirigentes do Porto do Rio Grande, no período de 1915 a 2015, que foi objeto de inauguração da Galeria dos Dirigentes, durante as comemorações dos 100 anos da instituição, em novembro de 2015 (**Apêndice A**).

do tempo, do período de 1915 – marco inicial da contagem de tempo dos festejos anuais, nos quais foram encontrados rastros do discurso da época para as comemorações de atividade do Porto e Barra do Rio Grande – até o ano de 2015. Os periódicos pesquisados, para este fim, foram o Jornal O Rio Grande, que estava presente e circulou na cidade do Rio Grande de 1915 a 1993, quando foi substituído pelo Jornal Agora, ainda em circulação. Ambos os jornais fazem parte do acervo de periódicos da Biblioteca Rio-grandense.

Através do estudo nos jornais, foi possível saber quando tiveram início as comemorações de atividade do Porto. E, por fim, também se pesquisou na Base de Manuscritos do Império da Biblioteca Nacional, com sede no Rio de Janeiro, que abriga os documentos oficiais de grande parte do período ocultado nas comemorações. Os rastros, encontrados nas fontes descritas, são pistas tênues e fios condutores que fazem falar os textos mais diversos e inesperados (GINZBURG, 2007, contracapa).

Também se estudou sobre o Porto, antes da construção dos Molhes da Barra nas notícias e relatos de navegadores, viajantes e historiadores – que visitaram a cidade do Rio Grande, e incluíram em seus apontamentos os problemas e as vantagens da povoação e do Porto – assim como nos discursos de autoridades publicadas em folhetins e jornais, remanescentes dos séculos XIX e XX – publicados anteriormente ao ano de 1915, que registraram a história, o percurso e os percalços, as críticas, os sucessos e o crescimento do Porto e da Barra do Rio Grande, a fim de ter acesso aos discursos para o Porto Velho e para a “Barra Diabólica” e aos discursos que foram notícia no momento de ambas as inaugurações, no ano de 1915.

Foram estudadas as questões relativas às políticas institucionais de memória e de esquecimento, entendidas como “um instrumento de ação pública e como um dispositivo ao mesmo tempo técnico e social que organiza as relações sociais específicas entre o poder público e seus destinatários em função das representações e significações que trazem consigo” (LASCOURMES, GALES, 2004, p. 13). Mesmo quando “a ocultação do passado não necessariamente advém de intenções voluntárias por parte dos atores públicos” (MICHEL, 2010, p. 24), as políticas, são consideradas “invenções oficiais” (HOBSBAWM, 1997, p. 271), que podem – se incorporadas – tornar-se uma tradição.

Outra abordagem do estudo estabeleceu-se sobre as fases de modernidade pelas quais passou o Porto do Rio Grande e as influências destas etapas na escolha do marco para as comemorações anuais e para a memória da instituição. Pois o processo de modernidade é descontínuo, nos afasta dos tipos tradicionais e da ordem social anterior, de uma maneira sem precedentes.

Assim, de acordo com o que foi exposto, foram consideradas algumas hipóteses para o esquecimento existente na omissão dos quase 180 anos nas comemorações de aniversário do Porto:

- Primeiro, em decorrência da modernização, advinda da inauguração do Porto Novo e da inauguração dos Molhes da Barra do Rio Grande, que facilitou a operação portuária, em 1915.

- Segundo, por motivos políticos, em razão da queda do Governo Imperial, a partir de 1889, e da ascensão do Governo Republicano, que obteve sucesso em conter a “Barra Diabólica” com a inauguração do Porto Novo e dos Molhes da Barra, ambos no ano de 1915, “revelando um uso político e identitário do esquecimento” (CIARCIA, 2010, p. 76) ao omitir os esforços do Governo Imperial neste sentido.

- O terceiro motivo para a omissão aponta para a necessidade do esquecimento de um passado trágico pelo grande número de embarcações¹⁹ que naufragaram na entrada da Barra do Rio Grande e que causaram temor à sociedade local, ocasionando não somente prejuízo para o comércio, mas também importante perda humana.

- O quarto motivo para a omissão diz respeito à falta de identidade portuária dos administradores com o Porto, em razão do preenchimento das vagas de administradores, diretores e superintendentes, pois estas cadeiras são ocupadas por indicação política e não por carreira, o que implica numa ausência de identidade desses ocupantes políticos com o passado do Porto.

Dois capítulos integram este trabalho, no primeiro capítulo se atravessou a história do Porto e de suas fases de modernidade e também foram apresentados os documentos manuscritos que fazem parte do acervo de sua

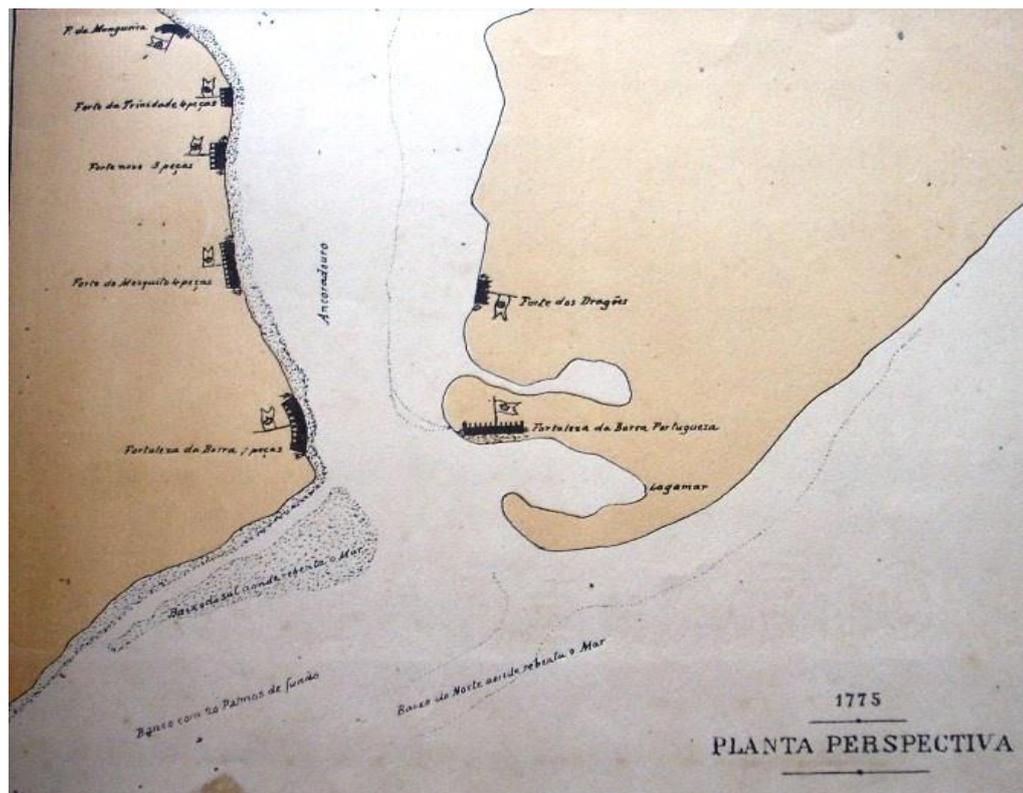
¹⁹ Do ano de 1832 a 1889 foram 85 naufrágios ocorridos na cidade do Rio Grande. Para saber mais: NEVES, Hugo. A insegurança e os naufrágios na Barra do Rio Grande (1822-1889). In: ALVES, Francisco das Neves. **Naufrágios e Naufrágios no Litoral do Rio Grande**. Rio Grande: FURG, 2001. Tabela de naufrágios da cidade do Rio Grande.

biblioteca. No segundo capítulo buscaram-se as razões pelas quais se desprestigia o tempo anterior a 1915, não incluído nas comemorações oficiais de tempo de atividade do Porto, através do estudo de parte dos discursos sobre o Porto Velho e a Barra Diabólica, contido na imprensa local.

Também, foram analisadas as políticas de memória e de esquecimento aplicadas às comemorações de atividade do Porto do Rio Grande, quando se procurou saber a partir de quando as festividades tiveram início e qual foi o discurso usado pelas autoridades oficiais do Porto, noticiadas nos jornais locais neste nascedouro. Assim como se apresenta a opinião e a manifestação dos trabalhadores portuários acerca das comemorações.

Durante os primeiros anos de fixação de seu povoamento e de sua história, a cidade foi sede de um reduto militar, iniciado a partir da fundação do Forte Presídio Jesus Maria e José (**Figura 2**), localizado em um atracadouro natural²⁰ que abrigou oficialmente o Porto da povoação.

Figura 02: Início da formação da cidade do Rio Grande. Fortificações da Barra construídas a partir de 1737



Fonte: Planta Perspectiva de 1775. Faz parte do Quadro Comparativo da posição e profundidade da Barra do Rio Grande do Sul em diferentes épocas. Comissão de Melhoramento da Barra de 1883. Plantas e Cartas Náuticas do Sec. XVIII e XIX. Base Cartográfica e Mapoteca da Biblioteca do Porto do Rio Grande.

A ocupação do lugar e a sede da fortificação foram chefiadas pelo Brigadeiro José da Silva Paes, que, a mando da Coroa Portuguesa, entrou na Barra²¹ do Rio Grande de São Pedro, onde levantou dois mastros de madeira

²⁰Atual Porto Velho da cidade do Rio Grande, que só passou a ser chamado assim a partir da inauguração do Porto Novo, no início do século XX.

²¹Banco de areia que se forma na entrada dos estuários ao contato das águas doces do rio com as águas salgadas do mar. Entrada estreita de um porto. Disponível em: <http://www.dicionário.com.br/barra/>. Acesso em 20/08/2015.

A Barra do Rio Grande foi descoberta (pelos europeus) em 1532 por Pero Lopes de Souza que navegou próximo à costa na busca de vestígios de uma embarcação que se perdeu da frota de Martin Afonso de Souza que rumara ao Prata. O desconhecido e caudaloso volume de água que desembocava no Oceano

para os serviços de bandeiras, que indicavam as condições do canal de acesso e atracação no Porto (TONERA; OLIVEIRA, 2011, p. 23).

Com a chegada do Brigadeiro Silva Paes e o povoamento sistemático luso-brasileiro é que começam a ser criadas as condições político-administrativas para a integração geopolítica do Rio Grande do Sul a Portugal. Antes disso, desde a fundação da Colônia do Sacramento (atual Uruguai) em 1680, teve início a lenta e descontínua integração econômica oriunda do tropeirismo do gado da Vacaria del Mar (TORRES, 2015, p. 10).

Dez anos depois do início da formação oficial da cidade, em 1747, o lugar passou a chamar-se Vila de São Pedro, tendo a sua Câmara de Vereadores instalada em 1751 e, a partir do ano de 1752, foi iniciada oficialmente a vinda de casais provenientes dos Açores, que passaram a ocupar terras às margens do canal e ilhas do estuário²² (TORRES, 2004, p. 177).

Novos hábitos e costumes vieram com os imigrantes à Vila de São Pedro e a crescente ocupação da Região Sul do Brasil fez com que o ancoradouro local acompanhasse as necessidades da navegação da época, do movimento migratório e das primordialidades do comércio da Vila. Em 1763, os espanhóis invadiram e tomaram a Vila de São Pedro e, não satisfeitos, atravessaram o Canal e conquistaram a cidade de São José do Norte, onde permaneceram por 13 anos, tendo como consequência inúmeras transformações nos costumes locais. Entretanto esta margem do Canal foi recuperada pela contra ofensiva portuguesa em 1776 (TONERA; OLIVEIRA, 2011, p. 25).

A partir daí, várias fortificações foram construídas na margem da Lagoa dos Patos com o intuito de proteger o extenso território do extremo sul do Brasil (**Figura 3**). Para que isso fosse possível, no século XVIII, houve gradualmente um deslocamento de luso-brasileiros e de portugueses que se fixaram no povoado.

Neste contexto, assim como o povoado passou a ser vila, o ancoradouro passou a ser o Porto natural e, através de seu cais de madeira, entraram, além dos imigrantes, os produtos que eram comercializados nos armazéns localizados em frente ao atracadouro. Dentre estes produtos, destacam-se os utensílios e

foi chamado de Rio de São Pedro, devido ao calendário eclesiástico dedicar a São Pedro o dia desta primeira observação. [...]. Posteriormente, passou a ser chamado de Rio Grande de São Pedro (TORRES, 2015, p.12).

²²Zona de contato entre a Lagoa dos Patos e o Oceano.

as munições necessárias para que as fortificações mantivessem a defesa do território e também os mantimentos indispensáveis para a manutenção e o crescimento da vila (TONERA; OLIVEIRA, 2011, p. 175-193).

Figura 03: Plano para servir de demonstração dos lugares fortificados do Porto do Rio Grande. 1786



Fonte: TONERA, Roberto; OLIVEIRA, Mário Mendonça. As defesas da Ilha de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul em 1786 de José Correia Rangel. 2011, p. 156.

Paulatinamente, passou a ocorrer, na Vila de São Pedro, e em seu Porto, um processo de modernização que, conforme observado por GIDDENS (1991, p.14) distancia os indivíduos e as comunidades das sociedades tradicionais e das noções estreitas de tempo, espaço e *status*. Segundo o autor, em oposição à modernidade, os tempos pré-modernos foram marcados por populações vivendo em povoados ou pequenas vilas, onde os laços sociais são estreitos e a ideia de espaço é fixa.

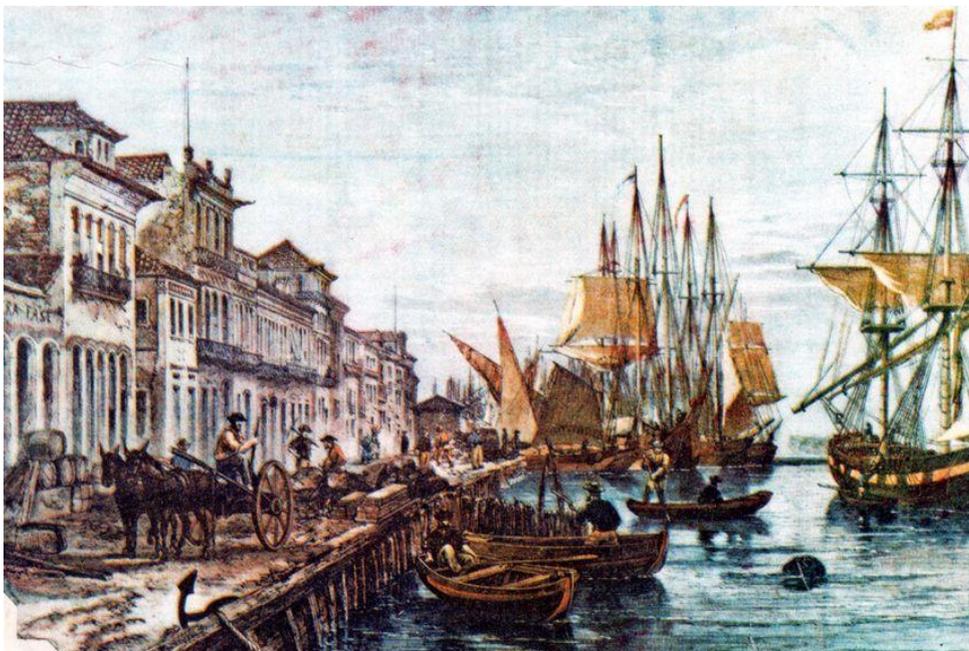
Através do Porto do Rio Grande, no início do século XIX (**Figura 4**), eram comercializados produtos como trigo, couro e charque, que tinham por destino Rio de Janeiro, Bahia, Pernambuco, Santa Catarina e Maranhão. A partir do Porto do Rio Grande, o couro era exportado para a Europa (QUEIROZ, 1987, p.

149) e, em contrapartida, através deste Porto, retornavam produtos para o sul do Brasil, como alimentos e insumos para as charqueadas, incluindo o sal usado na salga da carne, escravos necessários para o trabalho, além de metais, têxteis e quinquilharias diversas (OSÓRIO, 2007, p. 219).

O complexo portuário ligado à exportação e importação; as indústrias que, desde a década de 1870, se instalaram em seu entorno nas dependências deste espaço para exportação de seus produtos; a indústria pesqueira e o atual Polo Naval são processos amplos que fazem de Rio Grande uma cidade com perfil histórico ligado ao Ecossistema Costeiro/Marítimo. Pensar a cidade sem os seu complexo portuário e as atividades econômica voltada ao transporte marítimo/lagunar é ignorar grande parte da identidade local (TORRES, 2015, p. 8).

Nesta época, eram tantos os produtos que entravam e saíam pelo Porto da vila que, no ano de 1804, houve necessidade da Corte Portuguesa providenciar a instalação da Alfândega, e a partir de então, foram cobrados regularmente impostos e tarifas sobre a movimentação de produtos comercializados internamente²³, fazendo com que economicamente o Porto passasse pela sua primeira fase de modernização.

Figura 04: Cais da Boa vista. Lugar do comércio local. Gravura de Francis Richard. 1860



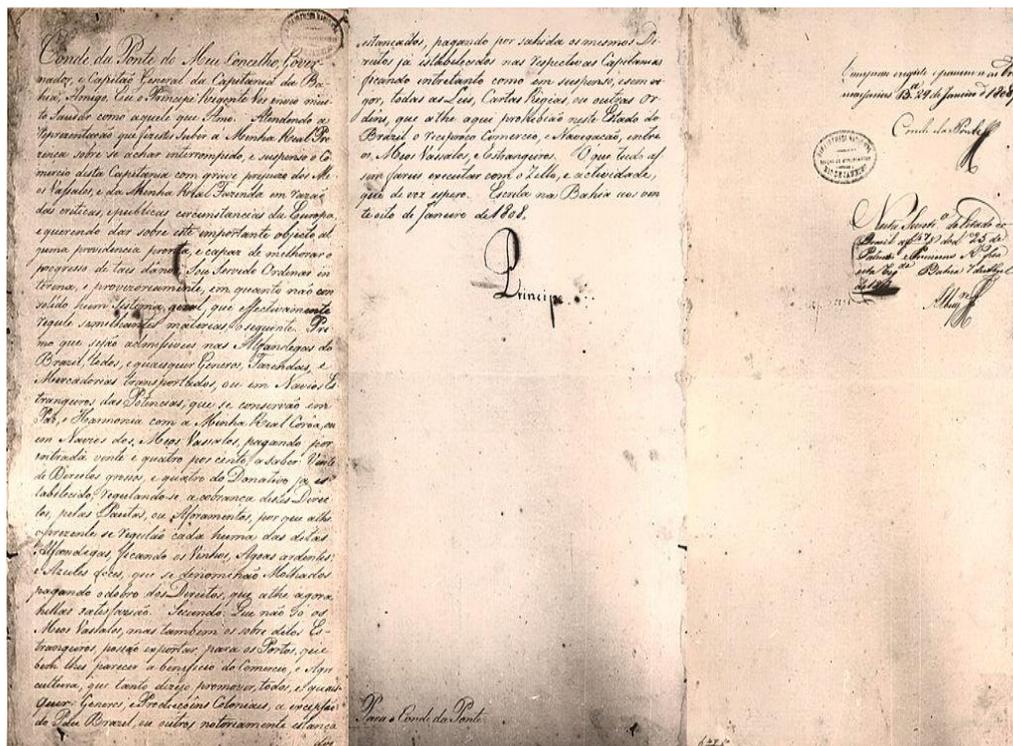
Fonte: Fototeca digital da Biblioteca /SUPRG

²³Produtos comercializados de forma oficial dentro do Brasil.

No início desse mesmo século, a partir da Carta Régia de 1808 (**Figura 5**) – que abriu oficialmente os Portos brasileiros às nações amigas de Portugal – aportaram legalmente, no pequeno ancoradouro da vila, as primeiras embarcações estrangeiras, o que deu início a segunda fase de modernização do Porto do Rio Grande, na qual se identificam condições políticas e econômicas para o comércio marítimo brasileiro e estrangeiro²⁴. No caso do Porto do Rio Grande, isso ocorreu “devido à quantidade e variedade de produtos agropastoris e importados, pois abastecia, juntamente com Porto Alegre, todo o Rio Grande do Sul” (NEVES, 1980, p. 71),

[...] em 1808, havia 40 comerciantes estabelecidos na vila do Rio Grande, dos quais dezenove eram portugueses e os demais procedentes da Colônia de Sacramento, Viamão, Santa Catarina, Rio de Janeiro, um espanhol, um italiano e apenas um natural de Rio Grande (TORRES, 2010, p. 38).

Figura 05: Carta Régia de 1808. Abertura dos Portos Brasileiros as Nações amigas de Portugal



Fonte: Disponível em: https://commons.wikimedia.org/wiki/File:Abertura_dos_portos.jpg.
Acesso em 19/01/2016

²⁴ Rodrigo de Oliveira Torres, em sua Dissertação de Mestrado, fez um importante estudo sobre as fases de modernidade na cidade do Rio Grande e no Porto do Rio Grande, no século XIX, o qual muito contribuiu para dar embasamento a esta pesquisa. Para saber mais sobre as fases de modernidade do Porto do Rio Grande consultar: TORRES, Rodrigo de Oliveira. “... e a modernidade veio a bordo”: Arqueologia histórica do espaço oitocentista na cidade do Rio Grande. Pelotas: UFPEL, 2010. Dissertação de Mestrado/ PPGMP.

Outro fator de avanço na navegação mundial e, conseqüentemente, na navegação brasileira se deu a partir do final do século XVIII e início do século XIX, com a invenção do barco a vapor. Esta criação fez com que a navegação se desenvolvesse tecnicamente e conquistou espaço, apesar do custo mais elevado do que aquela realizada a vela, pois tornava as viagens mais curtas, possibilitava transportar maior carga, tendo em vista o tamanho das embarcações, e apresentava menos perdas durante o percurso:

[...] em um curto espaço de tempo, barcos a vapor dominavam as linhas oceânicas mundiais, elevando as cifras do comércio internacional a números até então inéditos e multiplicando as possibilidades de negócio graças ao “encurtamento” das distâncias entre os mais longínquos pontos do planeta (GREGÓRIO, 2009, p. 2).

Estas técnicas modernas da navegação mundial, iniciadas na Europa através da navegação a vapor, foram “globalizantes” (GIDDENS, 1991, p. 69) e condicionantes do destino humano, pois criaram uma nova organização social (BERMAN, 2007, p. 21), a qual foi ampliada num processo de alongamento e condicionamento ocorrido por conexão entre diferentes regiões ou contextos sociais, de modo que se enredaram envolvendo uma escala mundial (GIDDENS, 1991, p. 69). Esta rede, criada pela globalização, liga comunidades distantes que também são unidas àquelas que as influenciam e acelera o processo de modernização (GIDDENS, 1991, p. 14).

Assim, a cidade do Rio Grande passa a ser moldada e penetrada por influências sociais distantes e a ser o principal ponto de entrada e de saída do Rio Grande do Sul, lugar de passagem aos viajantes e imigrantes e a seus ideais e cultura (VEREKER, 2002, p. VII) e também de chegada de trabalhadores que buscavam trabalho na orla marítima/portuária, criando gradativamente sua identidade.

No século XIX ocorreu maior entrada de estrangeiros, principalmente alemães e italianos, mas poucos se fixaram na região litorânea [...], mesmo assim, alguns imigrantes alemães e italianos permaneceram no Rio Grande e, juntamente com os portugueses, teriam grande influência na economia local, tanto no setor comercial como no industrial (NEVES, 1980, p. 67).

A cidade portuária também desempenhou papel importante no

escoamento da produção portuária charqueadora gaúcha e de outros produtos consumidos no país e no exterior (ALTMAYER; CARNEIRO, 2007, p. 5). Este Porto significava a rota pela qual passava grande parte de tudo que chegava à Província (ALVES, 2007, p. 10). Conseqüentemente, as técnicas de trabalho portuário se adequam as tecnologias modernas e a nova organização social.

Nesta época alguns viajantes estrangeiros visitaram a cidade, dentre eles destaca-se Auguste de Saint-Hilaire²⁵ que, ao visitar a cidade, no ano de 1821, registrou:

[...] esta cidade é no momento o centro de considerável comércio da carne seca, de couros, sebo e trigo produzidos em grande zona da Capitania. Negociantes ricos os há em quantidade; o mobiliário das casas e a aparência dos homens demonstram em geral a abundância (1974, p. 65).

Porém a respeito do Porto e a Alfândega ainda relatava,

[...] de situação pouco favorável ao comércio, a cidade torna-se triste, pois somente iates podem ancorar em seu pequeno porto. Repito que o progresso desta cidade é devido unicamente à localização da Alfândega e à obrigação de para ela serem transportadas todas as mercadorias que vão ao Norte. Se privarem-na dessa proteção, francamente contrária à ordem natural das cousas, entrará em declínio (*ibidem*).

A despeito do desenvolvimento da cidade do Rio Grande, no final do século XIX, a entrada da Barra, por motivo de sua configuração geográfica, continuava a apresentar perigo de acesso ao pequeno ancoradouro de madeira. Estas dificuldades ocorriam desde a fundação da cidade, fato que a fez ganhar fama de “Barra Diabólica”²⁶ ou “Cemitério de navios” (ALVES, 2007, p.9) – (Figura 6).

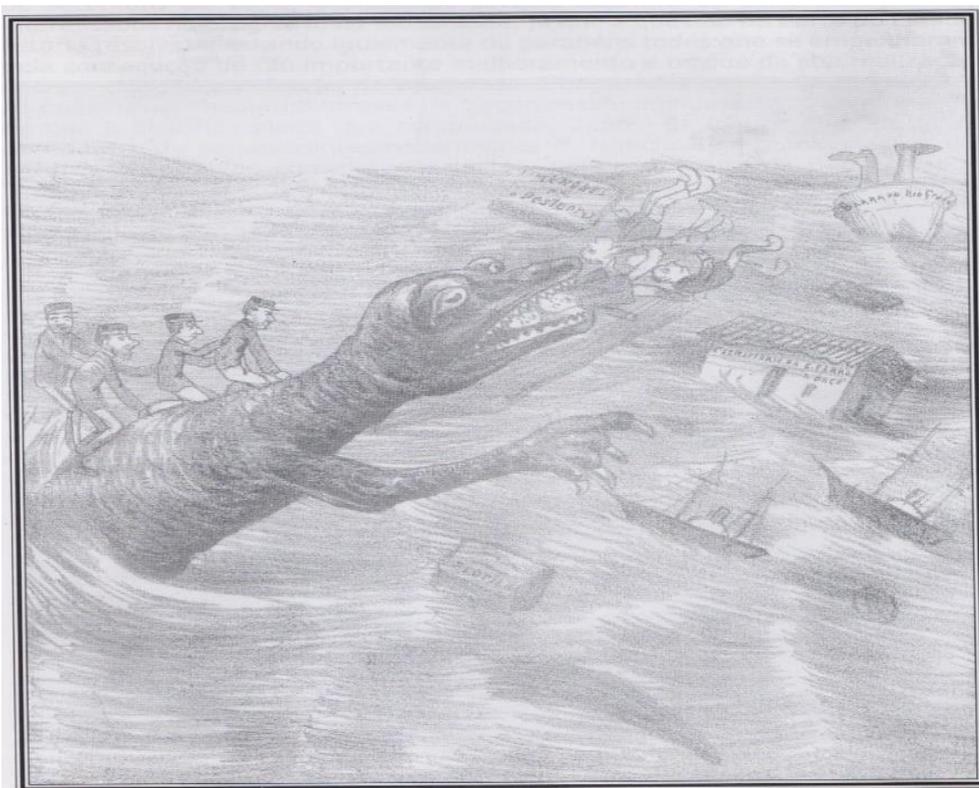
²⁵Naturalista e Botânico Francês que viajou pela América do Sul, passando pelo Brasil de 1816 a 1822 cujos relatos são documentos de grande valor histórico, sobre a vida e os costumes brasileiros na primeira metade do século XIX e também classificou mais de mil espécies da flora brasileira. Disponível em: <http://www.dec.ufcg.edu.br/biografias/AugusteS.html>. Acesso em 28/11/2015.

²⁶A origem da denominação “Barra Diabólica” não é clara, mas começa sua aparição com termos análogos usados por Silva Paes e pelo governador Gomes Freire de Andrade, ainda na primeira metade do século XVIII (TORRES, 2015, p. 14).

Os obstáculos de acesso ao Porto local, devido as areias da Barra que mudavam de lugar, conforme as correntes marítimas e os fortes ventos do sul do Brasil, foram motivos de grandes perdas humanas e econômicas.

Quando da chegada de Silva Paes, em fevereiro de 1737, com o objetivo de iniciar a ocupação militar e promover o povoamento da futura cidade do Rio Grande, navegar pela barra representava um momento crítico do filme épico da fundação luso-brasileira no sul do Brasil (TORRES, 2015, p.14).

Figura 06: Como era representada, na imprensa local, a “Barra diabólica” ou Cemitério de navios



Fonte: (ALVES, 2008, v1, p.243). Jornal *O Bisturi* jan. 1890

1.1 O discurso sobre o Porto Velho e a “Barra Diabólica” no final do Século XIX

Desde a fundação da cidade do Rio Grande, até o início da década de oitenta, do século XIX, houve um recorrente confronto entre as necessidades civilizatórias e econômicas do lugar e a natureza, na tentativa de as embarcações cruzarem a Barra Diabólica – que se apresentava com areias e correntes traiçoeiras – e ancorarem no Porto do Rio Grande, o qual também se

mostrava insuficiente para a demanda da época. Tendo em vista essa dificuldade de acesso (ALVES, 2007, p. 9), o Governo Imperial, após estudo adotou providências, uma vez que,

[...] a escolha do local, que seria a sede da comandância militar de Rio Grande, permitia aproximar a base de apoio logístico à Colônia, dava segurança aos estancieiros (para manter o fornecimento de carne e couro, e animais para carga, tração e montaria), facilitava as pretendidas investidas contra Montevidéu, bem como oferecia um novo ancoradouro às embarcações portuguesas naquele trecho da costa, embora a navegação pela *Barra Diabólica* fosse difícil e traiçoeira (TONERA; OLIVEIRA, 2011, p. 24-25).

Apesar dos relatos sobre os trabalhos da Praticagem da Barra começarem a ser citados por alguns escritores a partir de 1750²⁷ e que, no ano de “1795, os práticos da Laguna já possuíam uma pequena catraia²⁸ que ia e vinha da Barra com os mesmos indicando por sinais qual era o nível dos bancos de areia para os veleiros que se dirigiam para o Porto do Rio Grande”²⁹, o Governo Imperial, criou, oficialmente, no ano de 1846, a Inspetoria da Praticagem da Barra. Esta inspetoria foi instalada na Povoação da Barra, na cidade de São José do Norte, para dar segurança à transposição das águas no canal e ficou sob a direção de um oficial da armada nacional.

Devido a segurança trazida pela criação desta Praticagem, que ficou servida por práticos conhecedores das tradições antigas dos canais de acesso e por grande número de marinheiros (PRADEL, 1979, p. 3), relata-se que dentre os anos de 1847 a 1889 entraram, de forma segura, 24.581 navios na Barra do Rio Grande (NEVES, 2001, p. 28) e ancoraram no atracadouro de madeira. Outra providência tomada pelo Governo Imperial e autorizada através de Decreto Imperial³⁰ de 1869, foi a construção de docas e armazéns para carga, descarga,

²⁷A navegação de Praticagem na Laguna dos Patos começa a ser citada a partir de 1750, quando o General Gomes Freire de Andrade, é incumbido de levar as tropas e preparar o terreno para a chegada dos imigrantes açorianos. Disponível em: <http://www.lagoadospatos.com.br/pbrasil.asp>. Acesso em: 14/01/2016.

²⁸Embarcação miúda, robusta, de duas proas [...] para serviço nos Portos, Praticagem e pesca. Disponível em:

<https://www.google.com.br/webhp?sourceid=chromeinstant&ion=1&espv=2&ie=UTF8#q=o+que+%C3%A9+uma+catrais>. Acesso em 14/01/2016.

²⁹ Para saber mais: Disponível em: <http://www.lagoadospatos.com.br/pbrasil.asp>. Acesso em: 14/01/2016.

³⁰Decreto 1.746 de 1869. Coleção de Leis do Império do Brasil, 1869, p. 189.v.1.

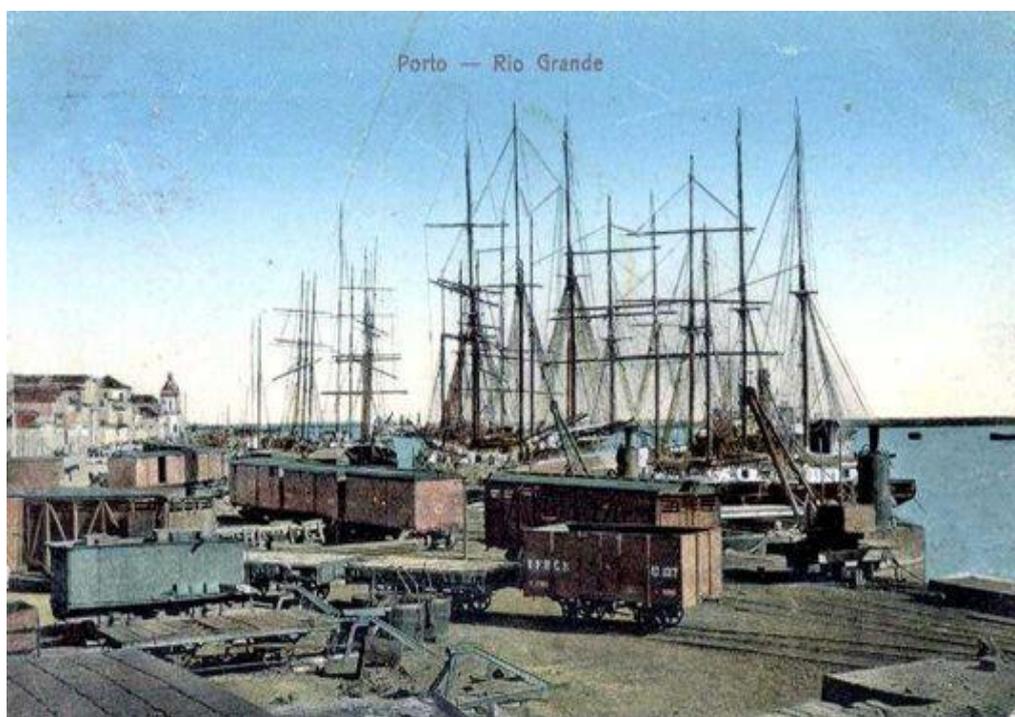
guarda e conservação das mercadorias de importação e exportação (TORRES, 2010, p.24).

Nesta época, a cidade ganha novos ares de modernidade em decorrência das modernas técnicas, dos recentes aparelhamentos e das instalações realizadas no porto da cidade que vieram a facilitar o comércio local. Neste sentido, “no século XIX, a cidade do Rio Grande floresceu como centro administrativo, fiscal, comercial e urbano de um espaço marítimo” (TORRES, 2010, p. 22) – (**Figura 7**). O Decreto Imperial,

[...] não viria a trazer consequências imediatas ao caso rio-grandinho. Apesar das controvérsias, as obras do cais do Porto, apontadas como palpitante necessidade para o aformoseamento do litoral e para o melhoramento do ancoradouro, seriam empreendidas (RELATÓRIO DA CÂMARA MUNICIPAL DA CIDADE DO RIO GRANDE, 1869 *apud* ALVES, 2008, p.104);

Com o encaminhamento das obras, em março de 1870, a Capitania do Porto determinava novas regras para a amarração dos navios de acordo com a disponibilidade do novo ancoradouro (JORNAL DIÁRIO DO RIO GRANDE, 1870 *apud* ALVES, 2008, p. 105).

Figura 07: Porto do Rio Grande, aparelhado e ainda sem os armazéns. Meados do século XIX



Fonte: Fototeca Digital Biblioteca/SUPRG

Porém, a construção dos armazéns, autorizada pelo Governo Imperial não foi realizada neste período, e, somente na virada da década de setenta, em outubro de 1871, iniciaram-se as obras do primeiro cais de pedra, que ficou conhecido como Cais da Alfândega (**Figura 8**). No mesmo ano, a construção foi interrompida e retomada em abril de 1872.

A construção do Cais da Alfândega foi considerada na época uma grandiosa obra hidráulica (ALVES, 2008, p. 108-109). “O trabalho do engenheiro Ewbank da Câmara, na construção do cais é bastante aplaudido, pelas proporções significativas das obras e pelas dificuldades impostas pelo terreno pantanoso e movediço” (COMMERCIAL, 1871 *apud* ALVES, 2008, p.106).

Figura 08: Construção do Cais de Pedra do Porto do Rio Grande. Século XIX



Fonte: Fototeca Digital Biblioteca /SUPRG

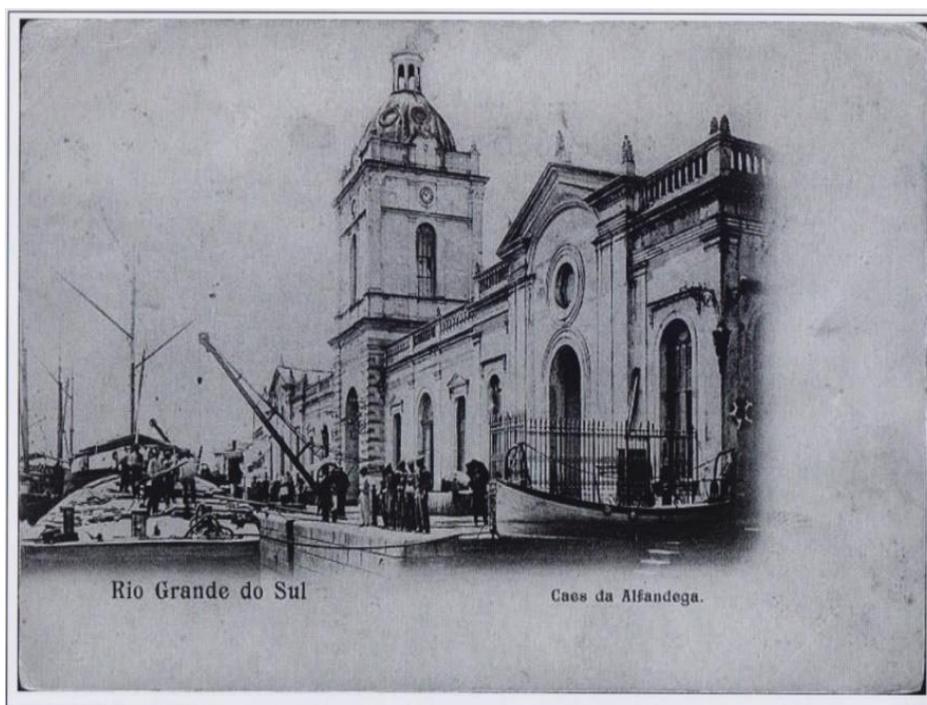
Meses após a sua inauguração (**Figura 9**), a imprensa rio-grandina (DIÁRIO DO RIO GRANDE, 1872), divulgou a proposta de uma empresa para prolongar o cais, que deveria se estender da Rua General Netto à Almirante Barroso. O projeto tinha três pontos básicos: 1) a construção de doca de

cantaria³¹; 2) a construção de armazéns, colocação de trilhos, guindastes e demais aparelhos para facilitar o serviço de transporte, carga e descarga; 3) e a dragagem³² do canal na extensão de forma e possibilitar a atracação de navios³³ (**Figura 10**).

Nos anos que se seguiram, muitos estudos foram feitos para aumentar a extensão do cais e dragar o canal de acesso ao ancoradouro do Rio Grande e, em 1875, com a chegada do engenheiro Lopo Gonçalves Bastos Neto, os trabalhos de melhoramento do Porto foram reiniciados (ALVES, 2007, p. 123) – (**Figura 11**). Mesmo assim,

[...] os problemas da Barra continuavam a impor óbices à navegação e ao comércio, diante do que a imprensa continuaria em seu papel de mecanismo de pressão sobre as autoridades públicas para que se esforçassem em busca de soluções (ALVES, 2008, p. 138).

Figura 09: Prédio da Alfândega. Cais da Alfândega. Construído em 1872



Fonte: Relatório do Porto do Rio Grande de 1919-1920. Acervo da Biblioteca da/SUPRG

³¹Pedra esquadrejada para construção.

³²Serviço de desassoreamento, alargamento, desobstrução, remoção, derrocamento ou escavação de materiais do fundo dos rios, lagoas, mares, baías e canais de acesso a portos. O principal objetivo é realizar a manutenção ou aumentar a profundidade.

Disponível em: <https://portogente.com.br/portopedia/dragagem-73040>. Acesso em 10/01/2016.

³³DIÁRIO DO RIO GRANDE, Rio Grande, 20 de setembro de 1872 *apud* ALVES, 2008, p.110.

Figura 10: Cais da Alfândega. Construído em 1872



Fonte: (TORRES, 2013, p. 43). Acervo: Luiz Henrique Torres

Figura 11: Cais do Porto Velho. Século XIX



Fonte: Acervo do Século XIX. Porto Velho. Base de fotos digitais. S. XIX. PV, n. 0001.
Biblioteca do Porto do Rio Grande

Porém, todos esses esforços não foram suficientes para resolver as dificuldades de acesso à “Barra Diabólica”, que perduravam, o que levou o Governo Imperial a instituir comissões para elaborarem estudos e realizarem projetos viáveis para solucionar os problemas da Barra. No ano de “1881, a Barra do Rio Grande estava em situação crítica! Somente navios com dois metros de calado podiam transpô-la, prejudicando o comércio rio-grandense” (TORRES, 2015, p. 32). Muitas foram as propostas e os ensaios de melhoramento nos dois anos que seguiram, mas, sem muito sucesso.

Como uma tentativa, “o governo imperial indicou o Capitão de Mar e Guerra Basílio Barbedo para abrir a Barra com torpedos, porém não foram obtidos resultados positivos” (TORRES, 2015, p. 32). Somente em 1883, através da Lei de orçamento 1882-1883 e 1883-1884³⁴, o Governo Imperial autorizou a realização de estudos e a apresentação de um projeto definitivo para o Porto do Rio Grande do Sul que visasse a desobstrução da Barra ou quaisquer obras que facilitassem o movimento do comércio da província (PRADEL, 1979, p. 6) e assegurassem a navegação marítima à cidade do Rio Grande. (MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, COMÉRCIO E OBRAS 1883, *apud* ALVES, 2008, p. 167).

A mais importante das comissões autorizadas pelo Governo Imperial foi constituída por Portaria, expedida em 13 de janeiro de 1883, composta por 12 membros e presidida pelo engenheiro Honório Bicalho que exercia o cargo de Diretor de Obras Públicas da Secretaria de Estado “fazendo também parte da mesma os engenheiros Domingos Sérgio e Ernesto Otero” (NEVES, 1980, p. 76).

1.2 A Comissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul: os estudos e o projeto para a “Barra Diabólica

Esta Comissão, que recebeu o nome de Comissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul (**Figura 12**), foi a mais efetiva na busca de soluções para o problema de acesso por mar à província (PRADEL, 1979, p. 6). A

³⁴Lei 3.199 de 1º de setembro de 1883. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/lei/1824-1899/lei-3199-1-setembro-1883-544149-publicacaooriginal-55016-pl.html>. Acesso em 10/01/2015.

Comissão valeu-se de dados sobre clima, maré e de estudos do estado da Barra, colhidos entre os anos de 1877 e 1882, pelo Serviço de Conservação do Porto e Inspetoria da Praticagem da Barra³⁵.

Figura 12: Comissão formada em 1883. Responsável pelos Projetos dos Molhes da Barra do Rio Grande do Sul



Fonte: Acervo do Século XIX. Comissão de Melhoramento. Base de fotos digitais. Foto S.XX.CM. n.0001. Biblioteca do Porto do Rio Grande

Em 15 de outubro de 1883, o engenheiro Honório Bicalho, após minuciosa avaliação, apresentou ao Ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas³⁶, o relatório de estudos e projeto feitos pela Comissão³⁷ para as obras de melhoramento definitivo para a Barra do Rio Grande do Sul. Neles, há a indicação da construção de dois molhes, um de cada lado, a Oeste e a Leste da cidade, construídos por meio de colchões de faxina³⁸ e pedras soltas, empregando ali, pela primeira vez, semelhante sistema de construção em obras

³⁵Estes estudos fazem parte do acervo de manuscritos da Biblioteca do Porto do Rio Grande.

³⁶Atual Ministério dos Transportes.

³⁷Relatório da Comissão de Melhoramento do Porto e Barra do Rio Grande. 1883. Biblioteca/SUPRG. Sua transcrição está disponível no **Apêndice D**.

³⁸Colchões de faxina: grandes estruturas de madeira de lei e corda que recebiam as pedras e eram posicionados de forma a fazer uma escada, alicerçando ambos os lados dos molhes (existem documentos com ilustrações e medidas dos colchões de faxina no acervo da Biblioteca/SUPRG).

marítimas já adotado em Portos do exterior para o melhoramento definitivo da barra (PRADEL, 1979, p. 11).

Honório Bicalho recomendou a construção de dois molhes, à distância de 3.300 metros um do outro [...]: o de leste com a extensão provável de 4.150 metros em dois alinhamentos e o do oeste, com 2.160 metros de extensão. [...]. Mas nada foi realizado, sendo o único fato importante a introdução no Rio Grande, e pela primeira vez no Brasil, do sistema de bóias luminosas³⁹. Foi construída uma usina para a fabricação de gás combustível (NEVES, 1980, p. 76).

Para a construção de ambos os Molhes o engenheiro Bicalho sugeriu no projeto (**Figura 13**), encaminhado ao Governo Imperial que fosse ouvido “algum engenheiro europeu ou norte-americano, para confirmar seu projeto, indicando o nome de Peter Caland, chefe das obras hidráulicas da Holanda” (NEVES, 1980, p. 76).

Figura 13: Projeto da Comissão de Melhoramento do Porto e Barra do Rio Grande



Fonte: Acervo da Comissão de Melhoramento de 1883. Biblioteca do Porto do Rio Grande

³⁹ Inventado na Alemanha por Julio Pintsch (NEVES, 1980, p. 76).

O engenheiro Peter Caland foi chamado, chegando a Rio Grande em outubro de 1885 e, “após estudo e minucioso exame dos projetos até então apresentados, expôs seu relatório em novembro do mesmo ano, ao Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas do Brasil” (BARRETO, 1976, p. 252-253).

Em seu relatório o engenheiro Caland afirmou ser o projeto apresentado por Honório Bicalho “o único cientificamente estudado, mas apresentou modificações na orientação dos molhes e do orçamento” (NEVES, 1980, p. 76). Assim, o molhe Oeste, partindo do mesmo ponto do litoral que o projeto Bicalho, teria o comprimento de 3.350 metros, enquanto que o Leste deveria ter a extensão de 4.960 metros, com distância entre as cabeças de 900 metros (NEVES, 1980, p. 76)

A partir do relatório de Caland, o Governo Imperial abriu concorrência pública para execução do projeto. Venceu a concorrência, no ano de 1888, a *Société Anonyme Franco-Brésilienne de Travaux Publics*, que começou as obras durante os primeiros tempos da República, em 1890. Devido a Revolução Federalista⁴⁰ as obras foram interrompidas e o contrato rescindido em 1893. Após, com o término da revolução, no ano de 1895, a Comissão de Melhoramento da Barra, chefiada pelo engenheiro Honório Bicalho ficou encarregada de executar a obra; entretanto, no ano de 1898, o molhe leste estava com “apenas com 950 metros de extensão, dos 4.960 metros programados” (NEVES, 1980, p. 77).

Em 1904, após examinar os documentos resultantes dos estudos feitos pelas Comissões instituídas pelo Governo Imperial, o investidor engenheiro “Elmer Lawrence Corthell, que tinha trabalhado no melhoramento da Barra do Mississippi” (NEVES, 1980, p. 77), planejou e propôs ao Governo brasileiro organizar uma empresa que no prazo de seis anos construísse um Porto Marítimo na cidade que correspondesse às exigências existentes no Decreto de 1869.

⁴⁰Revolução Federalista Rio-grandense foi uma guerra civil que ocorreu no sul do Brasil, logo após a Proclamação da República. Instalada pela crise política gerada pelos federalistas, grupo opositor que pretendia “libertar o Rio Grande do Sul da tirania de Julio de Castilhos”, então presidente do Estado e também conquistar uma maior autonomia e descentralizar o poder da então recém proclamada República. Disponível em: https://pt.wikipedia.org/wiki/Revolu%C3%A7%C3%A3o_Federalista. Acesso em: 17/12/2015

1.3 A *Compagnie Française du Port do Rio Grande do Sul*: o início de mais uma fase de progresso

O engenheiro Corthell, após buscar capital europeu, criou a *Compagnie Française du Rio Grande do Sul*. Esta Companhia foi constituída em Paris e autorizada no Brasil⁴¹, para “a construção, o melhoramento e a exploração do Porto do Rio Grande do Sul, a sociedade poderá igualmente construir e explorar outros portos no Brazil [...], o prazo de duração da referida sociedade é fixado em 99 anos”⁴². Após a chegada “da França de engenheiros, mestres de obras e operários especializados” (NEVES, 1980, p. 78), os trabalhos que objetivavam a construção de ambos os molhes, o Leste, em São José do Norte, e o Oeste, em Rio Grande, e a construção de um Novo Porto⁴³, construído artificialmente, foram iniciados.

Durante os dois anos seguintes e após várias negociações, que envolveram finanças, orçamentos e execução de trabalho, tomaram impulso as ações preparatórias para as grandiosas obras. Importantes desapropriações foram realizadas pela Companhia Francesa, denominação pela qual a companhia ficou conhecida, e indispensável acervo de terras (**Figura 14**) foi adquirido para a construção do Porto Novo, como também, para sua ligação ao Porto Velho.

A Ilha e lagoa do Ladino e adjacências (**Figura 15 e Figura 16**), áreas cobertas por vegetação rasteira, foram escolhidos como local para o estabelecimento do Porto Novo, contrariando o plano inicial de Elmer Lawrence Corthell, que pretendia construir ao sul da cidade no local denominado Saco da Mangueira (NEVES, 1980, p. 80).

Para a construção dos Molhes da Barra, a Companhia Francesa necessitava de enorme quantidade de pedras e, para este fim, duas grandes pedreiras foram compradas no município de Pelotas. A primeira delas, a Pedreira

⁴¹Autorizada através do decreto 7.007, de 2 de julho de 1908. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-7007-2-junho-1908-525382-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em 17/12/2015.

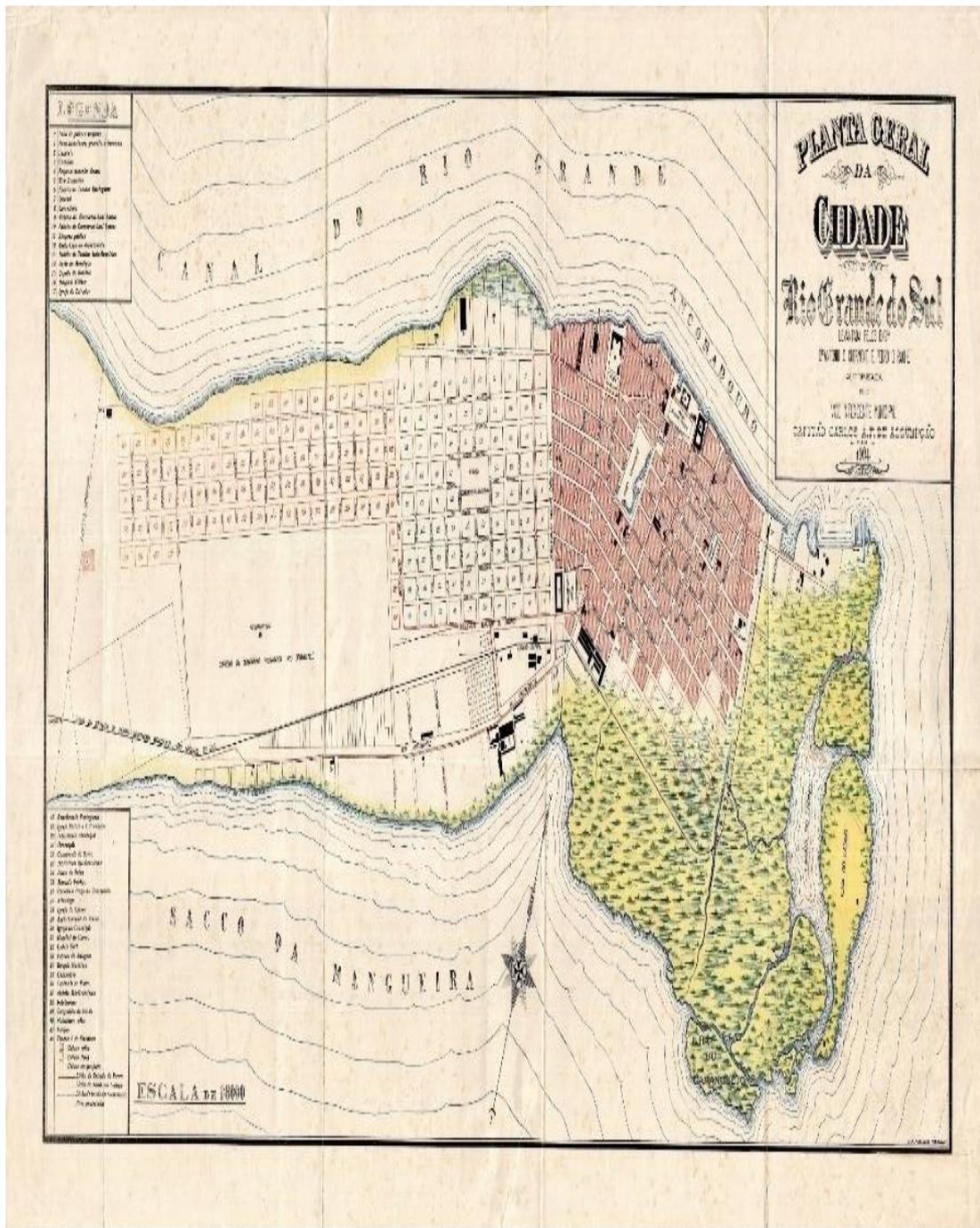
⁴² *Idem*.

⁴³Até então, só existia na cidade o Porto Velho, que recebia a atracação de embarcações menores.

de Monte Bonito e a segunda, a Pedreira de Capão do Leão (**Figura 17**).

Assim que adquiridas, muitos trabalhadores foram direcionados para dar início à construção de alojamentos, escritórios e demais construções a fim de assentar o pessoal necessário.

Figura 14: Planta da cidade do Rio Grande. Com a área destinada ao Novo Porto (Lagoa e Ilha do Ladino). 1904



Fonte: Acervo de Plantas Biblioteca/SUPRG

Figura 15: Ilha e Lagoa do Ladino. Áreas adquiridas pela Companhia Francesa e aterradas para construção do Porto Novo



Fonte: Acervo do Século XX. Porto Novo. Base de fotos digitais. S. XX. PN, n. 0001. Fotos da Companhia Francesa [1910]. Biblioteca do Porto do Rio Grande

Figura 16: Ilha e Lagoa do Ladino. Áreas adquiridas pela Companhia Francesa e aterradas para a construção do Porto Novo



Fonte: Acervo do Século XX. Porto Novo. Base de fotos digitais. S. XX. PN, n. 0002. Fotos da Companhia Francesa [1910]. Biblioteca do Porto do Rio Grand

Figura 17: Trabalho de extração das pedras na Pedreira do Capão do Leão



Fonte: Acervo do Século XX. Porto Novo. Pedreira do Capão do Leão. Base de fotos digitais. S. XX. PN, n. 0002. Biblioteca do Porto do Rio Grande.

Na continuação, para que fosse possível o transporte de pedras das pedreiras até a cidade do Rio Grande, foram construídas linhas férreas das pedreiras ao Porto Novo; do Porto Novo à raiz do futuro Molhe Oeste; do Cocuruto (**Figura 18**), em São José do Norte, à raiz do futuro Molhe Leste e, por fim, da estação de Pelotas à pedreira de Capão do Leão (PRADEL, 1979, p. 15).

Para a Estrada de Ferro (**Figura 19**), pontes foram construídas e, em toda a rede ferroviária do Estado do Rio Grande do Sul, a Companhia Francesa duplicou a linha férrea. Das pedreiras de Monte Bonito e do Capão do Leão foi extraído grande número de pedras, utilizadas na construção dos Molhes e na pavimentação do cais do Porto Novo e do Porto Velho, na pavimentação de ruas na cidade de Rio Grande, Pelotas, Montevideu e Buenos Aires, assim como o calçamento de pátio de indústrias na cidade do Rio Grande⁴⁴.

De maio de 1911 a janeiro de 1915, Monte Bonito forneceu 1.764.646 toneladas de pedra, e Capão do Leão, de novembro de 1911 a abril de 1916, 2.183.052 toneladas, assim distribuídas:

Molhe de leste.....	1.852.723 toneladas
Molhe de oeste.....	1.537.065 toneladas

⁴⁴ Conforme relatório da Companhia Francesa que faz parte do acervo da Biblioteca do Porto do Rio Grande.

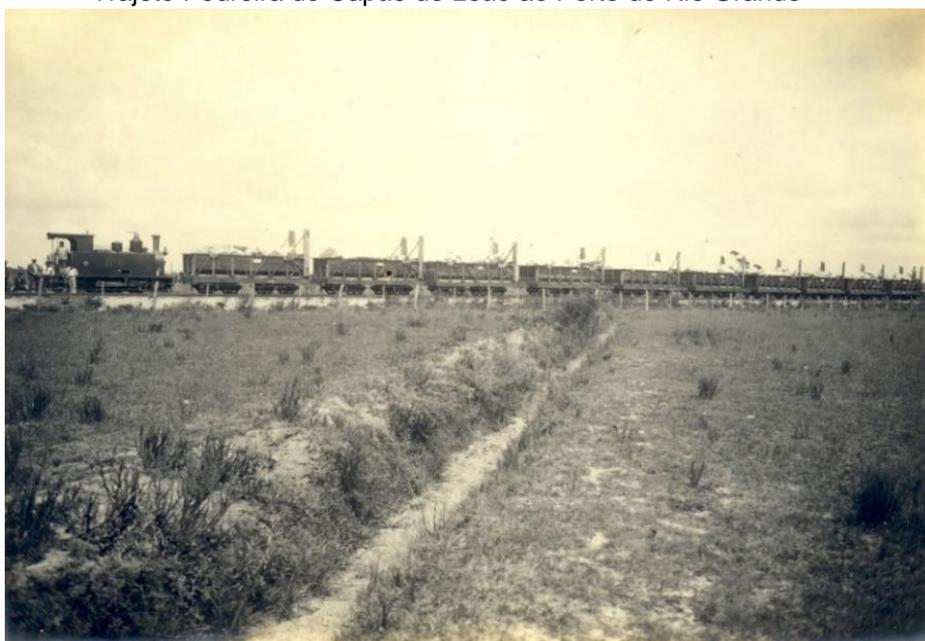
Obras do porto..... 557.910 toneladas
Total..... 3.947.698 toneladas (NEVES,1980, p.
79).

Figura 18: Chegada das pedras, transportadas até Cocuruto em São José do Norte, para serem levadas por trem até a raiz do Molhe Leste



Fonte: Acervo do Século XX. Porto Novo. Pedreira do Capão do Leão. Base de fotos digitais. S.XX.PN. 0006. Biblioteca do Porto do Rio Grande

Figura 19: Transporte das pedras pela estrada de ferro construída pela Companhia Francesa. Trajeto Pedreira do Capão do Leão ao Porto do Rio Grande

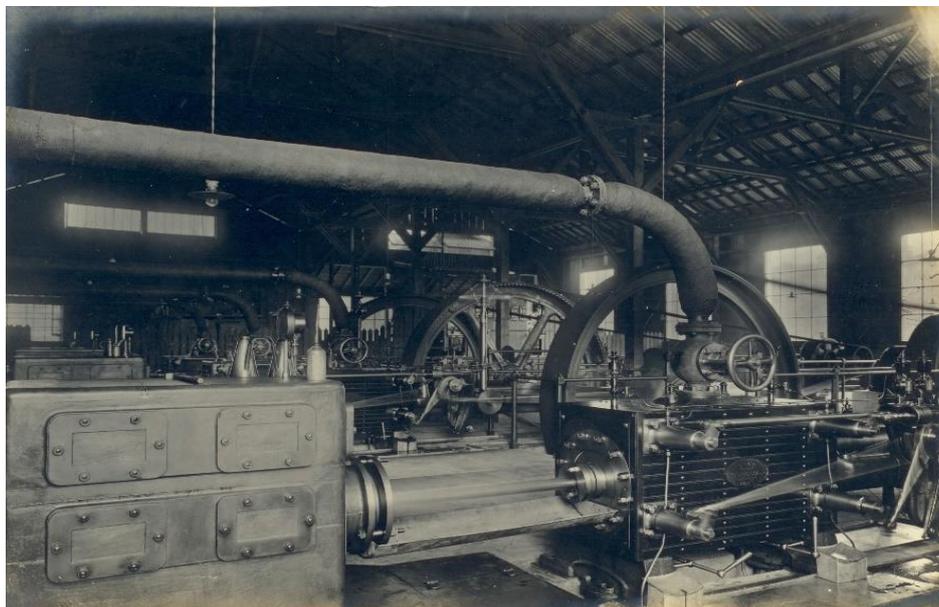


Fonte: Acervo do Século XX. Porto Novo. Pedreira do Capão do Leão. Base de fotos digitais. S. XX. PN, n. 0003. Biblioteca do Porto do Rio Grande

Para a construção do novo Porto e dos Molhes da Barra do Rio Grande chegaram na cidade cerca de 4.000 trabalhadores. Estas pessoas, segundo Giddens (1991, p. 14), são “encaixadas na comunidade local”, e assim como os migrantes do passado, mais uma vez, estas pessoas fizeram com que o lugar sofresse alterações em seu espaço urbano.

A partir do início dos trabalhos, na Pedreira do Capão do Leão, paulatinamente se formou o primeiro vilarejo que deu origem a cidade do Capão do Leão. Além da estrada de ferro, para o transporte das pedras até Rio Grande e São José do Norte, a Companhia Francesa construiu na pedreira do Capão do Leão uma usina eletropneumática⁴⁵ (**Figura 20**); oficinas, para dar manutenção ao maquinário utilizado, incluindo as Locomotivas à vapor, Maria Fumaça⁴⁶ que transportavam as caixas de ferro, forradas com pinho (**Figura 21**), usadas para transporte das pedras. “As caixas para transporte de pedra, em número superior a 500 (quinhentas) foram todas montadas no Rio Grande, bem como todas as plataformas de estrada de ferro, que deviam conduzi-las” (PRADEL, 1979, p. 15).

Figura 20: Interior da Usina da Pedreira do Capão do Leão

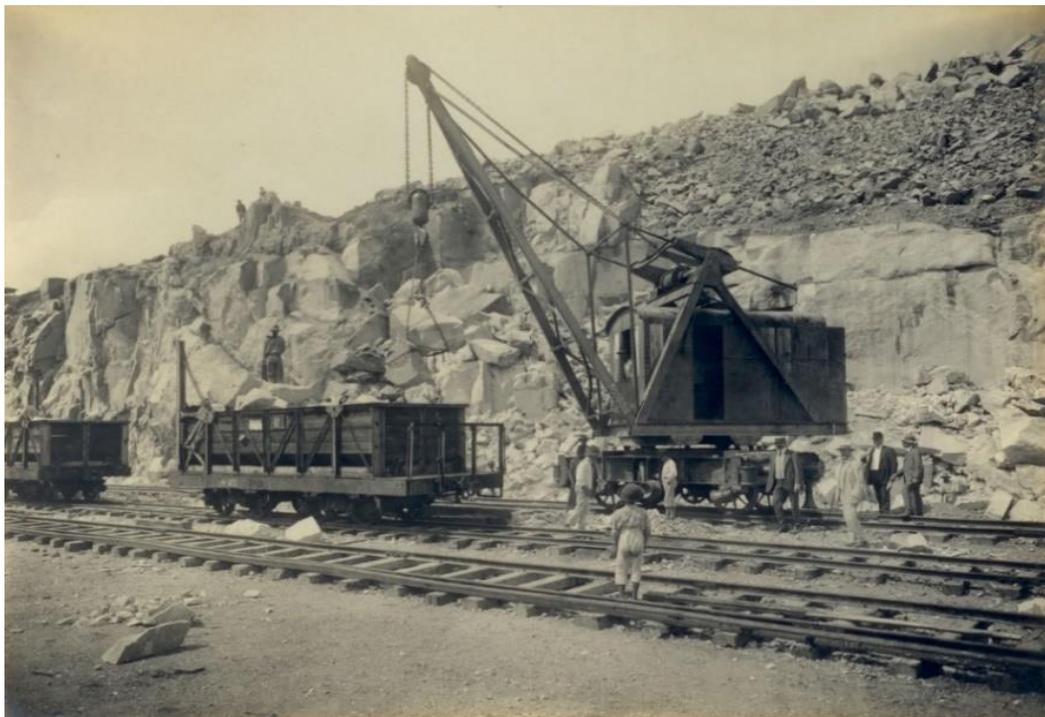


Fonte: Acervo do Século XX. Porto Novo. Pedreira do Capão do Leão Base de fotos digitais. S. XX. PN, n. 0006. Biblioteca do Porto do Rio Grande

⁴⁵Combinação de energia elétrica com energia pneumática nos processos industriais. Disponível em: <http://www.ebah.com.br/content/ABAAAATogAF/eletropneumatica>. Acesso em 10/01/2015.

⁴⁶Locomotiva a vapor que no Brasil recebeu o apelido de Maria Fumaça devido a densa nuvem de vapor e fuligem expelida por sua chaminé. Disponível em: <http://dicionarioportugues.org/pt/maria-fumaca>. Acesso em 10/01/2016.

Figura 21: Colocação de pedras nas caixas dos vagões para transporte da Pedreira do Capão do Leão aos Molhes da Barra



Fonte: Acervo do Século XX. Porto Novo. Pedreira do Capão do Leão Base de fotos digitais. S. XX. PN, n. 0004. Biblioteca do Porto do Rio Grande

Também, foram construídas uma marcenaria e uma ferraria (**Figura 22**), pois, além dos equipamentos e maquinários trazidos da Europa, pela Companhia, alguns foram produzidos na própria Pedreira do Capão do Leão.

No local denominado Macega, que faz parte da área aterrada para o novo Porto a Companhia Francesa construiu-se um estaleiro (**Figura 23**), onde eram fabricados vários tipos de embarcações.

De maneira concomitante aos trabalhos na Pedreira do Capão do Leão, foram construídos ambos os molhes, quando eram ancorados “colchões de faxina”⁴⁷ (**Figura 24**), feitos manualmente e compostos por toras de madeira amarradas com corda e afundados por meio de pedras, colocando-os uns por cima dos outros, através de robustos guindastes Titan⁴⁸ (**figura 25**). Fazia-se de modo que o primeiro colchão deveria ser maior que o segundo, e assim

⁴⁷ Grafia da época.

⁴⁸ Grande Guindaste utilizados na construção de Portos brasileiros e estrangeiros.

sucessivamente, e posicionados em ambos os lados de cada molhe, o de lado Oeste (**Figura 26**), em Rio Grande e o de lado Leste, em São José do Norte.

Figura 22: Complexo Pedreira Capão do Leão. Usina, oficinas, marcenaria e ferraria



Fonte: Acervo do Século XX. Porto Novo. Pedreira do Capão do Leão. Base de fotos digitais. S.XX PN. 005. Biblioteca do Porto do Rio Grande

Figura 23: Estaleiro da Companhia Francesa. Macega

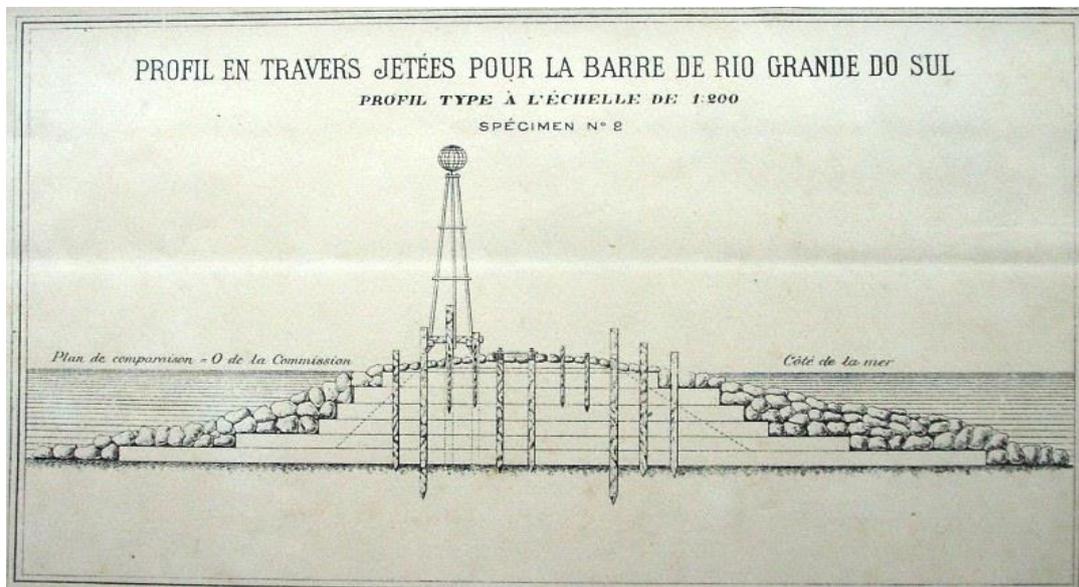


Fonte: Acervo do Século XX. Porto Novo. Molhes da Barra. Base de Fotos digitais. S.XX.PN n. 0005. Biblioteca do Porto do Rio Grande

Também se aceleravam as obras de construção do Porto Novo, iniciadas pela dragagem que aprofundava o canal de acesso em 10,40m (**Figura 27**). Os

sedimentos resultantes das dragagens formaram dois terraplenos⁴⁹, um a Leste e outro a Oeste do novo Porto, totalizando oito milhões de metros cúbicos de sedimento dragado.

Figura 24: Colchões faxina, feitos de madeira e corda afundados com pedras



Fonte: Acervo do Século XX. Documentos da Companhia Francesa. 1908-1919. Biblioteca do Porto do Rio Grande

Figura 25: Guindaste Titan. Utilizado na construção dos Molhes da Barra



Fonte: Acervo do Século XX. Molhes da Barra. Base de fotos digitais. S. XX. MB, n. 0001. Biblioteca do Porto do Rio Grande

⁴⁹ Extensão de terra criada a partir de tais sedimentos.

Figura 26: Molhes da Barra Oeste, em construção. Guarita para proteção dos trabalhadores e guarda de equipamentos



Fonte: Acervo do Século XX. Molhes da Barra. Base de fotos digitais. S. XX. MB, n. 0002. Biblioteca do Porto do Rio Grande

Figura 27: Terrapleno Oeste Sedimentado para a construção do Novo Porto



Fonte: Base de Fotos digitais. S.XX.PN n. 0002. Biblioteca do Porto do Rio Grande

O terrapleno de lado Oeste aterrou uma área de 200 hectares de superfície, dando origem a área do Novo Porto (PRADEL, 1979, p. 16). Sobre o aterramento, procedeu-se a construção do cais do Porto Novo (**Figura 28**), para

navios de 10m de calado, e foram edificadas 11 armazéns de mercadorias, uma usina termoelétrica⁵⁰, de 600kw de capacidade, e uma pequena usina para captação de óleo para abastecimento das boias luminosas de sinalização.

Nas dunas⁵¹, foram instalados equipamentos para a captação de água doce, numa distância de aproximadamente 5 km, que ficava depositada no Porto e servia para abastecimento de navios atracados no cais (PRADEL, 1979, p.16).

Figura 28: Construção do Porto Novo. Início do Século XX



Fonte: Acervo do Século XX. Porto Novo. Molhes da Barra. Base de Fotos digitais. S.XX.PN n. 0004. Biblioteca do Porto do Rio Grande

Finalmente, em 1º de março de 1915, os Molhes da Barra do Rio Grande (**Figura 29**) foram oficialmente transpostos com a entrada do “navio-escola Benjamin Constant da armada nacional, calando 6,35m e atracou no novo porto” (PRADEL, 1979, p. 14), e a partir de então, passam a auxiliar e a dar segurança à navegação no canal de acesso ao Porto da cidade, conforme divulgou a imprensa local. “A notícia de que este navio conseguiria transpor com toda a

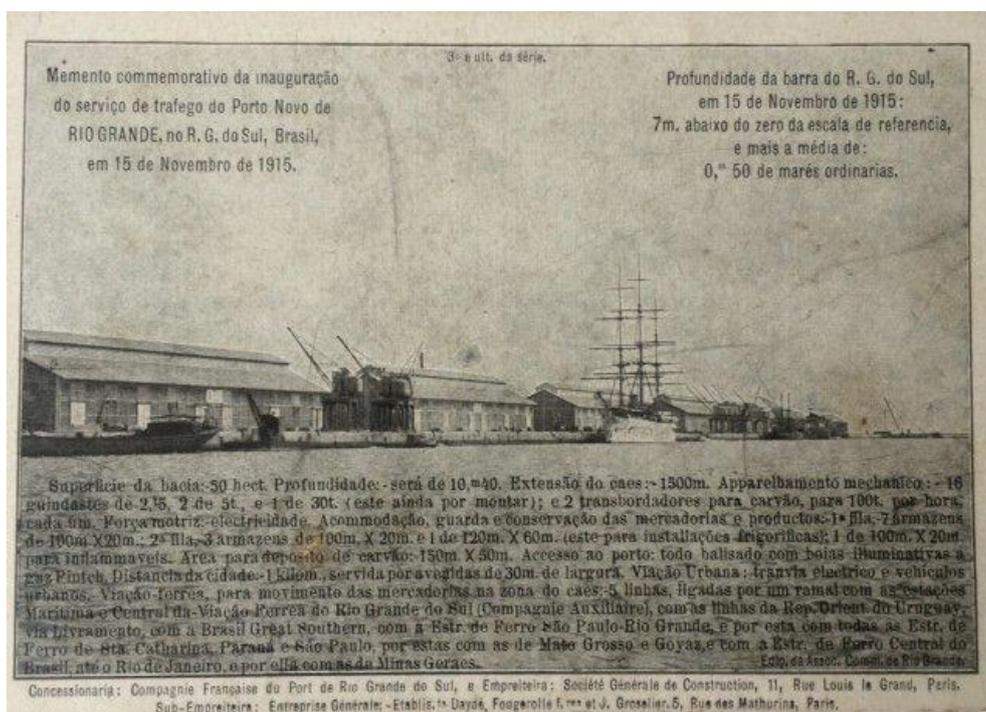
⁵⁰ Instalação industrial, usada para geração de energia elétrica/eletricidade a partir da energia liberada em forma de calor, normalmente por meio da combustão de algum tipo de combustível renovável ou não renovável. Disponível em: <http://www.sobiologia.com.br/conteudos/Ar/termoeletrica.php>. Acesso em: 10/01/2016.

⁵¹ Pequenas elevações de areia, formadas pelos ventos que vêm do mar. Disponível em: https://www.google.com.br/search?q=oq+que+s%C3%A3o+dunas&ie=utf-8&oe=utf-8&gws_rd=cr&ei=fEVzVuTalsmHwQTbttau4DA. Acesso em 17/12/2015

felicidade e sem o menor inconveniente, a barra do Rio Grande, causou em todas as rodas a mais agradável impressão” (ECHO DO SUL, 1915).

Em 15 de novembro deste mesmo ano, foram inaugurados os primeiros 500 metros de cais do Porto Novo. Estas construções representaram notáveis obras de engenharia, se considerarmos os recursos da época, “demandando grande quantidade de material, mão-de-obra, meios flutuantes e estradas-de-ferro para sua realização” (TORRES, 2010, p. 70).

Figura 29: Navio-escola Benjamin Constant. Atracado no Cais do Porto Novo em 15 de novembro de 1915



Fonte: Matéria divulgada sobre a entrada do navio-escola Benjamin Constant. Acervo Digital da Biblioteca da SUPRG. Companhia Francesa. Folhetos

Em sua inauguração, além do novo cais, o Porto Novo também contava com “3 armazéns para mercadorias, servidos por guindastes elétricos, um depósito para carvão, servido por 2 transbordadores elétricos, linhas férreas e etc.” (PRADEL, 1979, p. 17). Este Porto artificial⁵² foi planejado e executado para atender as necessidades da navegação mundial, assim como para satisfazer os interesses capitalistas daquele tempo.

A Associação Commercial, o Club do Commercio e a Associação dos Empregados no Commercio collectivamente, penhoradas

⁵²Construído a partir do aterramento de áreas localizadas na Lagoa e Ilha do Ladino.

pela brilhante e eficaz coadjuvação que lhes prestou o jornal criteriosamente redigido por V.V. nas festas promovidas em honra á officialidade da fragata-escola Benjamin Constant e congratulando-se pelo modo com que a imprensa local celebrou a presença desse vaso da gloriosa marinha nacional em nosso porto, atestando a eficácia dos trabalhos realizados para a desobstrução definitiva da Barra do Rio Grande do Sul, primícias de um futuro de prosperidade econômica [...] (ECHO DO SUL, 1915)

Ao percorrer a história do Porto do Rio Grande, desde a inauguração da cidade do Rio Grande, no ano de 1737 a inauguração dos Porto Novo e Molhes da Barra, no ano de 1915, se observa marcos importantes para a história do Porto e crescimento da cidade do Rio Grande, conforme tabela abaixo:

Tabela 1: Marcos da atividade do Porto do Rio Grande, anteriores a inauguração do Porto Novo e a abertura dos Molhes da Barra

1737	• Início da formação da cidade - Porto Fortaleza
1750	• Início da navegação de praticagem _ Preparação para chegada dos imigrantes açorianos
1804	• Criação da Alfândega - Porto alfandegado
1808	• Abertura dos portos brasileiros às nações amigas de Portugal
1822	• Primeira dragagem realizada no canal de acesso - para dar aprofundamento no canal de acesso
1846	• Criação da Inspeção da Praticagem - Para dar segurança à navegação
1869	• Autorização da construção de docas e armazéns nos portos do império - Decreto 1.746/ 1869
1883	• Formação da Comissão de Melhoramento para elaboração de projetos para a Barra
1908	• Contratação da Companhia Francesa - Para construção do Porto Novo e dos Molhes da Barra
1915	• Inauguração dos Molhes da Barra e do Porto Novo

Para Giddens (1991, p. 61), o capitalismo é a força que modela a sociedade moderna e teve um importante papel no seu distanciamento das instituições do mundo tradicional, causou o desenvolvimento do industrialismo e forneceu impulso para a sua emergência. Essas forças, sociais, políticas e econômicas dirigem o mundo e, enquanto constroem o mundo novo, aniquilam ou destroem o velho (BERMAN, 2007, p. 61). Na época da inauguração do Porto Novo, o Porto natural, até então o único existente na cidade, que depois da construção do Novo passou a ser chamado de Porto Velho (**Figura 30 e Figura 31**), se apresentava insuficiente para os interesses comerciais surgidos com a navegação à vapor e a de grande porte, não só na profundidade de seu calado como em sua extensão, pois os navios ficavam fundeados⁵³ antes do cais e a descarga de suas mercadorias era auxiliada por barcos menores.

Figura 30: Cais do Porto Velho, em 1912, com capacidade máxima de navios atracados e navios fundeados

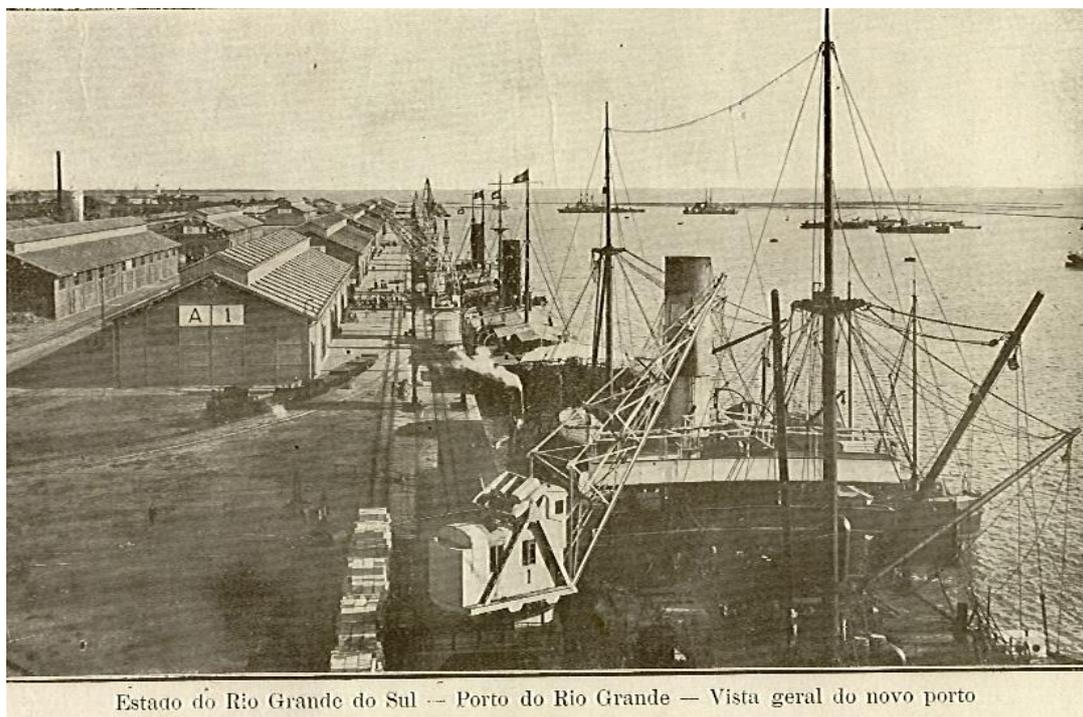


Fonte: Acervo digital do professor Norton Gianuca⁵⁴

⁵³ Entrar no porto ou baía; ancorar; estar ancorado. Disponível em: <http://www.dicio.com.br/fundear/>. Acesso em 18/01/2016.

⁵⁴ Professor da Universidade Federal do rio Grande, formado em História natural e doutor em Oceanografia biológica. Fundador do Curso de Oceanologia da Universidade Federal do rio Grande.

Figura 31: Porto Velho, ainda sem armazéns, com embarcações atracadas e fundeados. Ano de 1912



Fonte: Acervo Digital da Biblioteca do Porto do Rio Grande. Porto Velho. Foto 0008

A partir da inauguração do Porto Novo, na cidade do Rio Grande, se confirma o distanciamento entre o seu tradicional Porto Velho – com as limitações decorrentes da insegurança que a “Barra Diabólica” oferecia e do pequeno e insuficiente calado para atracação de navios de maior porte – e o moderno Porto Novo (**Figura 32**) com os Molhes da Barra, que possibilitaram o fortalecimento do comércio local e dos investimentos vindos de empresas nacionais e estrangeiras para a região sul do Brasil. Porém, devido a 1ª Guerra Mundial, iniciada a partir de 1914, a Companhia Francesa teve grandes dificuldades financeiras, a impossibilitando de honrar seus compromissos frente aos necessários investimentos que o Porto exigia. Assim, o Governo Federal, através de Decreto⁵⁵, encampou e indenizou a Companhia e rompeu com o contrato que mantinha com a mesma

⁵⁵ Decreto 13.691 de 09 de jul. de 1919. Disponível em: <http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1910-1919/decreto-13691-9-julho-1919-529074-republicacao-95657-pe.html>. Acesso em: 31/03/2016.

Figura 32: Porto Novo em operação na primeira metade do Século X



Fonte: Relatório do Porto do Rio Grande. 1919-1920. Biblioteca da SUPRG

1.4 A Encampação de 1919 e as melhorias no Porto Velho

Novo contrato foi feito, no qual o Governo Federal transferiu a administração e a exploração do Porto do Rio Grande para o Governo Estadual do Rio Grande do Sul. Enquanto isso, as obras de melhorias no Porto Velho encontravam-se quase estacionadas, pois pouco a Companhia Francesa investiu nesse Porto, uma vez que, o foco primordial do contrato realizado entre a mesma e o Governo Federal era a construção do Porto Novo e as Obras de Melhorias na Barra do Rio Grande.

Ainda no ano de 1918, as primeiras companhias começaram a se instalar junto ao Porto Novo. A primeira a implantar seu parque industrial em Rio Grande foi a Companhia Swift do Brasil S.A.⁵⁶ que ocupou uma área de 27 hectares.

Em 1919, o Porto do Rio Grande, formado pelo complexo portuário, compreendendo os Portos, Velho e Novo, se consolida e passa a ter sua administração por conta do Governo do Estado do Rio Grande do Sul. Cria-se a

⁵⁶ Esta Companhia desenvolveu suas atividades frigoríficas na cidade do Rio Grande até o ano de 1960. (OLIVEIRA, 2015, p.1)

Diretoria de Obras do Porto e Barra do Rio Grande do Sul sob responsabilidade do Governo Federal, que, a partir de encampação, detém os investimentos das obras e benfeitorias necessárias para o Porto e para os Molhes da Barra do Rio Grande, dando lugar a uma centralização político-administrativa partilhada entre o Estado do Rio Grande do Sul e o Governo Federal.

Somente em 14 de dezembro de 1925, quando a administração do Porto do Rio Grande já estava sob responsabilidade do Governo Estadual do Rio Grande do Sul, o Porto Velho foi equipado com novos aparelhamentos mecânicos e foram construídos os dois primeiros armazéns, os de números 2 e 3. Neste ano, também foram feitas as fundações dos armazéns de números 1, 4 e 5⁵⁷ (**Figura 33**), finalizados a partir de 1926.

Em 1934, a União renovou o contrato de concessão portuária ao Estado do Rio Grande do Sul, pelo prazo de mais 60 anos, quando incluiu e incumbiu ao mesmo a manutenção das hidrovias do Estado.

Figura 33: Armazém 1 do Porto Velho. 1926



Fonte: Base de fotos digitais. PV.0004. Acervo Biblioteca/SUPRG

⁵⁷Conforme Relatórios de 1926/1927. SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS. Direção Geral do Porto e Barra do Rio Grande.

Figura 34: Porto Velho em operação na primeira metade do Século XX



Fonte: Base de fotos digitais. PV.0006. Acervo Biblioteca/SUPRG

Figura 35: Atracação do Navio a Vapor Costeira Itaquatia. Porto Velho. Início do Século XX



Fonte: Base de fotos digitais. PV.0006. Acervo Biblioteca/SUPRG

1.5 As Companhias de Petróleo, a criação do DEPRC, a instalação do Superporto e a chegada do Polo Naval

Ainda na década de 30 começaram a surgir as companhias de petróleo, sendo que a primeira foi a Refinaria de Petróleo Ipiranga (**Figura 36**), no ano de 1937, também a primeira refinaria no Brasil. Ela foi inaugurada em 07 de setembro de 1937⁵⁸.

Figura 36: Planta da Refinaria de Petróleo Ipiranga. Década de 1950



Fonte: Disponível em: <https://www.flickr.com/photos/fotosantigasrs/11019528476>. Acesso em: 19/01/2016

A partir de 1946, no período pós II Guerra Mundial, começaram a chegar no entorno do Porto Novo as demais companhias petrolíferas: Stantart, Shell, e Texas, seguidas por Atlantic, Stantart Oil e Texaco, as quais passaram a ocupar parte do Terrapleno Oeste⁵⁹ (**Figura 37**), aterrada para a construção do Porto Novo e de sua retro área. Em 1951, foi criado o Departamento Estadual de Porto

⁵⁸ Para saber mais: Disponível em: <http://www.refinariariograndense.com.br/refinaria/Pages/refinaria/historia/historia.aspx>. Acesso em 19/1/2016.

⁵⁹ Ocupavam o local denominado Terminal de Granéis Líquidos (TGL), entre os Bairros Santa Teresa e Getúlio Vargas.

Rios e Canais. DEPREC⁶⁰, para administrar os Portos do Estado⁶¹ e dirigir a sua exploração comercial.

Assim é que já em 1957, a Autarquia Hidroviária adquiria uma primeira gleba de 107ha na 2^o Secção da Barra, onde foi implantado o “píer petroleiro”, e em cuja retaguarda se desenvolveram as instalações particulares de petróleo e derivados (DEPRC,1973).

Figura 37: Área ocupada pelas Companhias Petrolíferas na retro área do Porto Novo



Fonte: Acervo Digital da Biblioteca do Porto do Rio Grande. Foto 0006. Porto Novo

Em 1970, foi realizada uma nova dragagem do canal de acesso à Barra, para possibilitar a entrada de navios calando 40 pés. Neste momento, foi realizado um Plano Diretor para a realização dos terminais do Superporto e, para que a implementação fosse possível, foram comprados 1.761ha de terreno, que somados à área adquirida em 1957, de 107ha, totalizou 1.868ha. Esta soma de terras fez a Segunda Secção e a Quarta Secção da Barra e todos os demais terrenos a Leste da Meridional 52°8', formando o Complexo Portuário Industrial,

⁶⁰ Lei 1.561, de 1^o de outubro de 1951. Disponível em: http://www.sph.rs.gov.br/sph_2006/content/pdf/portaria_1561.pdf. Acesso em 13/01/2016.

⁶¹ Dentre os Portos administrados pelo DEPRC: Porto de Porto Alegre, Porto de Pelotas, Porto de Rio Grande e o Porto de Cachoeira do Sul.

o Superporto e a área de expansão. Neste local, também foi construída a ponte sobre o Saco da Mangueira, que passou a chamar-se Ponte dos Franceses⁶².

A partir do Superporto, abriram-se muitas perspectivas de crescimento e de desenvolvimento para o Porto do Rio Grande, advindas da chegada de segmentos portuários para a região. As companhias petrolíferas, antes instaladas dentro da cidade, foram transferidas para a área do Superporto, no Píer Petroleiro (**Figura 38**). Foram instalados, na área do Superporto, outros terminais especializados, dentre eles em “1973, o terminal graneleiro da COTRIJUI (de 1969), o de fertilizantes da LUCHSINGER-MANDORIN e as instalações da FERTISUL, da WIGG S/A (pescados) e da SAMRIG (farelo)” (ALTMAYER; CARNEIRO, 2007, p. 24).

Figura 38: Área adquirida e ocupada para o Superporto, Construção do Píer Petroleiro



Fonte: Acervo Digital da Biblioteca do Porto do Rio Grande. Foto 0007. Porto Novo

Até o final de 1974 estava prevista a conclusão do terminal de carnes e da ponte rodoferroviária que ligaria o Porto Novo ao Superporto. O Porto Novo contava, em 1973, com: 18 armazéns;

⁶²Construção em concreto, no lugar onde os franceses da Companhia Francesa construíram a ponte da estrada de ferro para transporte das pedras para a construção dos Molhes da Barra.

dois frigoríficos; um silo vertical; três armazéns graneleiros. O Superporto, com 4 armazéns graneleiros (DEPRC, 1973).

No ano de 1981 foi inaugurado o TTS, Terminal de Trigo e Soja, e, entre os anos de 1983-1984, aparecem as instalações do “Terminal de Carnes e Contêineres e Píer de Granéis Líquidos” (ANUÁRIO, 1984).

Em 1996, desmembra-se o Porto do Rio Grande do Departamento Estadual de Portos Rios e Canais (DEPRC) e cria-se a autarquia Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG), para administrar o Porto do Rio Grande. Um ano depois, em 1997, foi assinado o convênio que delegou ao Estado do Rio Grande do Sul a exploração dos Portos de Rio Grande, de Pelotas, de Porto Alegre e de Cachoeira do Sul, por mais 50 anos. Também no ano de 1997 foi inaugurado no Superporto o Terminal de Contêineres de Rio Grande (TECON) (**Figura 39**) que, em 2005, foi responsável por 99% das cargas containerizadas do Complexo Portuário do Rio Grande e chegou a marca de 2º maior e mais eficiente Terminal de Contêineres do Brasil⁶³.

O Anuário de 1996 descreve as instalações do Porto do Rio Grande da seguinte forma:

- Cais de Saneamento e Porto Velho (praticamente desativados). - Porto Novo (22 armazéns: 18 de carga geral; 2 de granéis sólidos; 2 de carga frigorificada), com um cais de 1.952m de comprimento, 22 berços e profundidade de 10m. - Superporto: dispendo de 1.552m de cais, com profundidade variando entre 5m e 14,5m. Nesse trecho estão instalados os principais terminais especializados: a) Terminal de Contêineres. b) Terminal de Trigo e Soja (TTS). c) Terminais de uso privativo, operados pela Petrobrás; Fertisul; Companhia Rio-Grandense de Adubos (CRA); COPEL; COTRIJUÍ; Leal Santos Pescados S/A. INCOBRASA; LUCHSINGER-MANDORIN S/A; Bianchini S/A. (ANUÁRIO, 1996).

Em meados de 2006, a cidade do Rio Grande, através de seu Porto começa a receber investimento para o início das instalações do Polo Naval (**Figura 40**), do grupo Wilson & Sons e Consórcio Quip S.A., e mais uma vez passa por uma fase de modernização, a qual estimula a economia local, pois “além de requerer um número significativo de mão de obra especializada, atrai muitas empresas com interesse nesse nicho de mercado, visto que é grande a

⁶³ Disponível em: <http://www.memoria.tecon.com.br/site/content/home/>. Acesso em 19/01/2016.

sua demanda por serviços nas áreas de metalurgia, química e eletrônica” (FEIJÓ, MADONO, 2013, p. 5).

Figura 39: Terminal de Contêineres de Rio Grande (TECON)



Fonte: Disponível em: http://www.guiamaritimo.com/gm_wp/noticias/tecon-rio-grande-tem-crescimento-de-61-nas-movimentacoes-em-2014/. Acesso em 19/01/2016

Ao mesmo tempo, a própria cidade passa por um crescimento desordenado de sua estrutura urbana, tendo em vista a quantidade de migração para ocupar as vagas oferecidas pelo novo investimento portuário.

Atualmente, devido ao desenvolvimento do Polo Naval⁶⁴, o município vive uma nova etapa da indústria naval, com investimentos bilionários para a construção de plataformas de petróleo e de estruturas marítimas. Porém, em virtude das dificuldades econômicas atravessadas pelo país, principalmente por conta dos escândalos e corrupções que envolvem a Petrobrás, o Polo Naval foi afetado diretamente, assim como a economia local.

⁶⁴ MADONO, Flávio Tosi Feijó; Trindade, Daniele. Polo naval do Rio Grande: potencialidades, fragilidades e a questão da imigração. Porto Alegre. UFRGS, 2013. Disponível em: www.ufrgs.br/fce/wordpress/wp-content/uploads/2013/05/TD2_feijo_madono_FINAL.pdf. Acesso em 25/03/2015.

Figura 40: Instalações do Polo Naval. Superporto. Rio Grande



Fonte: Disponível em: <https://portoimagem.wordpress.com/2013/09/25/fotos-estaleiro-rio-grande-e-p-55/>. Acesso em 19/01/2016

1.6 Patrimônio cultural e o valor de um bem patrimonial

O patrimônio cultural, apresentado na atualidade sob muitas interpretações, é utilizado para mencionar os bens deixados de herança por um grupo ou sociedade. Para Poulot (2009, p. 10), “fala-se de um patrimônio não só histórico, artístico ou arqueológico, mas ainda etnológico, biológico ou natural; não só material, mas imaterial; não só local, regional ou nacional, mas mundial”.

Patrimônio sugere que estamos diante de algo de valor, apesar da dificuldade em mensurar a relevância de um bem patrimonial por seu mérito ou utilidade. Muitas vezes trata-se de uma questão de escolha, porém, para se eleger um bem como um patrimônio, deve-se preocupar com a continuidade do passado, no presente, e não somente com o patrimônio em si (TORNATORE, 2010, p. 8). Para ser considerado patrimônio deve haver a presença da memória que dá sentido de pertencimento ao bem, uma vez que o patrimônio cultural “é uma construção social” (PRATS, 1998, p. 63). Sendo assim, não se pode atribuir valor a um bem sem passado, sem que tenha deixado rastros nas sociedades,

vestígios de um tempo vivido, de algo que estes bens representam, se apropriam e descortinam.

1.6.1 Patrimônio documental: entre o material e o imaterial

Os bens patrimoniais são diversificados na sua materialidade e também na sua imaterialidade. Alguns, com destaque aos documentos, transitam entre estas duas amplas características, pois, além da concretude de seus suportes físicos, transmitem conhecimento que perpassa os limites temporais.

Para a proteção dos bens, a Constituição Federal Brasileira de 1988, dispõe especificamente sobre patrimônio cultural através do Artigo 216, tratando como

[...] patrimônio cultural brasileiro os bens de natureza material e imaterial, tomados individualmente ou em conjunto, portadores de referência e identidade, à ação, a memória dos diferentes grupos formadores da sociedade brasileira, nos quais se incluem; as formas de expressão; os modos de criar, fazer e viver; as criações científicas, artísticas e tecnológicas; as obras, objetos, documentos, edificações e demais espaços destinados às manifestações artístico culturais e os conjuntos urbanos e sítios de valor histórico, paisagístico, artístico, arqueológico, paleontológico, ecológico e científico (CONSTITUIÇÃO BRASILEIRA, 1988).

Aqui, iremos nos deter especificamente no Inciso IV, do referido artigo, que resguardou os documentos na categoria de Patrimônio Cultural Brasileiro, ao lado de outros bens de natureza material e imaterial. Assim, esta Carta Magna determina que cabe a Administração Pública a gestão da documentação, incluindo sua preservação e sua acessibilidade. Porém, quase trinta anos se passaram do início de sua vigência e pouco se fez para a preservação de importantes acervos brasileiros.

A maioria das medidas, já adotadas, diz respeito aos programas de preservação e aos registros de obras raras e acervos especiais da Biblioteca Nacional do Rio de Janeiro, através do Plano Nacional de Recuperação de Obras Raras – PLANOR⁶⁵.

⁶⁵ Criado em 1983 pela Portaria n. 19 da Secretaria da Cultura, do então Ministério da Educação.

É uma lástima que, nos demais estados brasileiros, dentre os quais se destaca o Rio Grande do Sul, poucos dos acervos especiais de instituições públicas ou privadas estão preservados e acessíveis a sociedade de forma segura.

Como exemplo deste descaso, apresentamos o acervo de manuscritos da Biblioteca do Porto do Rio Grande (**Figura 41 e Figura 42**), que é composto por grande volume de documentação, acumulada de maneira natural, ao longo do tempo, no transcorrer da atividade administrativa do Porto do Rio Grande e das obras de engenharia para execução dos projetos e para melhoramento dos Molhes da Barra do Rio Grande.

Na Biblioteca, este acervo é representado por cerca de 10.000 documentos manuscritos, distribuídos em 51 maços com aproximadamente 200 folhas cada. Estas correspondências administrativas datam do século XIX, representam um período entre 1869 e 1919 e foram trocadas entre o Governo Imperial e os encarregados em administrar o, até então, pequeno ancoradouro da cidade do Rio Grande. A partir de 1889, são documentos administrativos que foram trocados entre o Governo Federal e os engenheiros e comissões contratadas para projetar e executar obras de melhoramento e, de 1915 a 1919, dizem respeito a documentação entre os Governos Federal e a *Compagnie Française Du Port do Rio Grande do Sul*, e, a partir de 1919, após a encampação, entre o Governo Federal e o Governo Estadual do Rio Grande do Sul.

Figura 41: Documentos Manuscritos acondicionados na Biblioteca do Porto do Rio Grande



Fonte: Acervo pessoal do pesquisador. Manuscrito da Biblioteca/SUPRG

Figura 42: Documentos Manuscritos ainda sem medidas de conservação



Fonte: Acervo pessoal do pesquisador. Fotos do Acervo de Manuscrito da Biblioteca/SUPRG

Este patrimônio documental local, composto pelos registros dos objetos, dos lugares e das manifestações das atividades do Porto do Rio Grande, guarda uma relação com a externalidade cultural (PRATS, 2005, p. 21) e representa as primeiras fontes oficiais, a que até o momento se teve acesso, a registrarem as tratativas para execução de obras de engenharia e de melhoramento do Porto e Barra do Rio Grande.

Além disso, esses documentos contam a história mais remota das propostas, tentativas, fracassos e sucessos para a transposição segura da “Barra Diabólica”; das técnicas de engenharia empregadas nesta época; das primeiras observações meteorológicas, dos estudos das marés e do meio ambiente realizadas no Rio Grande do Sul; dos assentamentos de operários do Porto nas vilas hoje existentes na cidade; e das operações portuárias deste período. São traços que “possuem autoridade pela importância que lhes é conferida” (CANDAU, 2012, p. 159), pois, sem a presença destes indícios, não seria possível contar a história, uma vez que os personagens do passado do Porto não estão mais presente e os lugares e objetos criados e utilizados naquele tempo longínquo estão modificados ou não existem mais.

Estes documentos são prova deste tempo e do ocultamento existente nas comemorações de atividade do Porto e mostram a importância que esta instituição teve para o crescimento econômico da cidade do Rio Grande, e para

o estabelecimento do comércio do Rio Grande frente ao Brasil e ao exterior. A memória deste tempo passado, presente através das técnicas de trabalho e das conquistas que a atividade portuária trouxe para o Porto do Rio Grande e para a cidade, está nos rastros deixados em documentos, objetos e edificações que não podem ser relegados ao esquecimento. Através do acúmulo destes vestígios deixados por trabalhadores do Porto – os quais certificam, e, neste caso, fortalecem a identidade destes sujeitos – o patrimônio “define-se ao mesmo tempo, pela realidade física de seus objetos, pelo valor estético [...], documental [e também], de reconhecimento sentimental – que lhes atribui o saber comum, enfim, por um estatuto específico, legal ou administrativo” (POULOT, 2009, p. 13).

Que valor é atribuído a esta documentação, se para as comemorações de aniversário não foram levados em consideração os dados contidos na mesma, ou simplesmente nem se tinha conhecimento destas informações? Qual é a importância da informação presente nos documentos para o grupo social portuário? De que forma a descontinuação, percebida através dos ocultamentos, coloca em risco a memória identitária da instituição? Que valores estão implícitos nesta ocultação e o que se perde com a supressão? Devido à forma inadequada de acondicionamento destas correspondências e devido ao transcorrer do tempo, que, conforme Ricoeur (2007, p. 60) consome e desfaz, tais documentos encontram-se amarelados, manchados, com sujidades e ferrugem pela presença de metais, além de estarem sujeitos a manuseio e guarda inapropriados.

Estes e outros fatores propiciam a ação de agentes de deterioração, que levam os documentos a um estado de instabilidade física ou química, com comprometimento de sua integridade e permanência (CASSARES; MOI, 2000, p. 13). Relatos extraoficiais sugerem que parte desta documentação foi resgatada de um incêndio e, desde então, é vítima do descaso de várias administrações. Neste sentido, observa-se, numa pequena parte da documentação, fuligem e marcas de fogo, possivelmente decorrentes deste sinistro.

O Porto do Rio Grande tem desempenhado papel importante na economia nacional. O Patrimônio documental deste Porto tem forte valor simbólico, pois nos coloca em relação com seus criadores, e com os usuários do passado e os atuais (HERNÁNDEZ, 2007, p. 21). Estes documentos são objetos históricos,

mas vão além de sua materialidade no presente porque participam, ao mesmo tempo, de dois espaços temporais, passado e presente, e transitam entre a materialidade do suporte e a fruição do conhecimento obtida pela informação que possuem e que carregam em si.

Esta coleção foi acumulada por mais de um século e pouco se fez em prol de sua preservação, o que seria importante tendo em vista que é fonte de prova da história e testemunho da vida da instituição (BELLOTTO, 2002, p. 26). Nos anos de 2013 a 2015 foi autorizado e executado um projeto para os arquivos administrativos da instituição, sob responsabilidade do Curso de Arquivologia da Universidade Federal do Rio Grande, através de um convênio firmado com a Fundação desta Universidade (FAURG) e a Superintendência do Porto do Rio Grande (SUPRG). Porém, os documentos manuscritos, parte do acervo da biblioteca da SUPRG, não estão incluídos em projeto. Para esta coleção estão sendo empregadas técnicas específicas que contemplem uma política de preservação e conservação, guarda e acesso aos documentos, respeitando a idade do suporte e seu conteúdo informacional, relevantes para reconstruir e fortalecer a memória da instituição.

Posteriormente, é provável que se faça um inventário⁶⁶ destes documentos a fim de assegurar sua preservação. Durante a leitura técnica que está sendo realizada nos manuscritos da Biblioteca do Porto do Rio Grande, revela-se um tempo anterior àquele que as comemorações tomam como marco inicial.

Dentre os documentos administrativos oficiais, destacam-se as Cartas trocadas com o Império, parte da Coleção de Leis e Decretos do Império do Brasil, que são documentos que regiam os Portos no Século XIX, nos primórdios de suas atividades; a Ata da Inauguração do Tráfego do Novo Porto Marítimo da cidade do Rio Grande, datada de 1915 (**Apêndice B**) e a Ata da inauguração das Obras da Barra do Rio Grande do Sul de 1891 (**Apêndice C**); os Inventários de Bens deixados pela Companhia Francesa, em 1919, quando da encampação pelo Governo Federal; os ofícios trocados, os primeiros contratos, os relatórios

⁶⁶Instrumentos de proteção de patrimônio cultural, previsto no art. 216, parágrafo. 1º da Constituição Federal. Disponível em: http://www.imprensaoficial.com.br/PortalIO/download/pdf/Constituicoes_declaracao.pdf. Acesso em: 23/03/2015.

das Comissões, em especial o Relatório da Comissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul (**Apêndice D**), e as fotos, que parte delas já estão digitalizadas. Estes documentos foram deixados como prova e que fazem parte do acervo da Biblioteca do Porto.

Estes suportes do passado conferem materialidade aos vestígios (RICOEUR, 2007, p. 56), conservando-os e preservando sua relação com o presente, pois um grupo social é mais que um contexto, é um todo organizador do qual fazemos parte e, ainda citando Ricoeur, pode-se apagar definitivamente a memória eliminando os rastros do que foi aprendido. Estes sinais podem ser representados por “medalhas, moedas, estátuas e inscrições” e podem mostrar “uma massa de material documental muito mais sólida e fidedigna do que algumas fontes narrativas contaminadas por erros, superstições e mentiras” (GINZBURG, 2007, p. 25).

Tais documentos são fontes de prova deste patrimônio, seu recurso cultural, uma vez que Patrimônio Cultural é tudo o que adquire valor social, artístico e histórico, de uma comunidade, nação ou povo (BELLOTTO, 2002, p. 154). Assim, medidas de preservação e conservação, de guarda e acesso estão sendo aplicadas à documentação e possibilitarão a reconstrução de parte da memória da instituição, e serão fonte de realização de futuras pesquisas e publicações, como também despertarão o sentido de pertencimento ao grupo social⁶⁷, composto por trabalhadores portuários representados na documentação.

No ano de 1980, Neves⁶⁸ criticou a situação de desorganização em que se encontravam estes documentos, indicando a possibilidade de perda de tão rica fonte histórica. O autor apontou para a importância da documentação, e que, no momento de sua pesquisa, já existiam lacunas irreparáveis do período de construção do Porto e dos Molhes da Barra. Naquele momento, aconselhou que medidas voltadas para a conservação e salvaguarda desta documentação

⁶⁷ A sensação de pertencimento significa que precisamos nos sentir como pertencentes a um lugar ao mesmo tempo em que sentimos que este lugar nos pertence e que podemos interferir nele, da mesma forma que ele constantemente interfere em nós.

⁶⁸Hugo Alberto Pereira das Neves, na época, Professor Assistente do Departamento de Biblioteconomia e História. DBH, da Universidade Federal do Rio Grande criticou o estado dos documentos em sua dissertação de Mestrado que tem como título: A importância do Porto do Rio Grande na economia do Rio Grande do Sul (1890-1930).

deveriam ser adotadas a fim de preservá-la. Os traços, rastros e sinais de memória do Porto do Rio Grande, contidos nos documentos, são a busca do tempo perdido, porque “somos devedores de parte do que somos aos que nos precederam” (RICOEUR, 2007, p. 101).

2 MEMÓRIA E ESQUECIMENTO NAS COMEMORAÇÕES OFICIAIS DE TEMPO DE ATIVIDADE DO PORTO DO RIO GRANDE

Assim como Freud mostrou que, no caso da memória individual seria mais importante dar atenção aos esquecimentos do que às lembranças, é possível que se compreenda melhor uma sociedade considerando o que ela não comemora, mais do que o que ela comemora (CANDAUI, 2012, p. 150).

Na intenção de melhor entender os acontecimentos comemorativos do Porto do Rio Grande – que são atos de lembranças e lugares de apoio a memória (POLLAK, 1992, p. 202) – e, conseqüentemente, seus desafios identitários, seria justo, além de apontar para o lapso da contagem de tempo de aproximadamente 180 anos, não lembrados nos festejos e responsáveis por esvaziar a memória da instituição, refletir sobre a interpretação dos acontecimentos elididos e procurar saber o que está sendo transmitido, através das comemorações de atividade do Porto, e o que está sendo esquecido por seu intermédio. Pois, através deste silenciamento, alguns traços de memória, tanto individuais quanto coletivos, “podem desaparecer, outros podem progressivamente serem apagados e outros podem ainda ir, ao longo do tempo, perdendo suas significações para os contemporâneos” (MICHEL, 2010, p. 16).

Se, atualmente, entendemos as comemorações de atividade do Porto do Rio Grande num contexto que envolve eventos, personagens e objetos interligados a um passado, as experiências vividas no presente dependem do conhecimento adquirido deste pretérito. Pois, a memória “é, acima de tudo, uma reconstrução continuamente atualizada do passado” (CANDAUI, 2009, p. 9), o qual, por sua vez, legitima parte da memória social (CONNERTON, 1999, p. 2-3) presente nesta instituição, tão antiga quanto a sua história oficial conta, à fundação da cidade do Rio Grande, no ano de 1737.

Na ocasião em que a administração do Porto do Rio Grande se organizava para comemorar seu centenário, festejado no mês de novembro de 2015,

questionava-se: há quantos anos este Porto faz parte da cidade do Rio Grande? Ou a pergunta deveria ser: há quantos anos a cidade do Rio Grande se criou no entorno do Porto? Qual é o tempo de atividade deste Porto? Qual é a política de memória existente no Porto do Rio Grande, presente anualmente em suas comemorações de atividade, instituídas por suas autoridades que ao longo do tempo administraram e administram o Porto do Rio Grande?

Para Michel (2010, p. 14-15) política de memória é

[...] o conjunto de intervenções de atores públicos que objetivam produzir e impor lembranças comuns a uma dada sociedade, em favor do monopólio de instrumentos de ações públicas. Como exemplo temos as (comemorações oficiais, programas escolares de história, leis, memoriais, panteões, etc.).

Assim, as comemorações de tempo de atividade do Porto do Rio Grande são instrumentos do trabalho histórico e estão entre “os objetos mais simbólicos de nossa memória” (NORA, 1993, p. 12). Estes festejos oficiais são políticas que trazem à tona o passado coletivo da instituição e “a construção de uma narrativa coletiva feita pelos poderes públicos é parte integrante desse modo de ação pública” (MICHEL, 2010, p. 15), do qual fazem parte as comemorações. Apesar de haver a elisão, nas comemorações, de aproximadamente 180 anos da história da instituição, nem todo o esquecimento pode ser considerado uma política de anti-memória, uma vez que existem várias categorias para o esquecimento.

Estas festividades anuais, de contagem de tempo de atividade do Porto, são rituais comemorativos, inventados a partir da década de 80⁶⁹, conforme noticiado nos jornais (**Figura 43**). Nesta ocasião, no ano de 1985, durante o período em que o DEPREC era responsável pelo Porto, e o Porto do Rio Grande se chamava Administração do Porto do Rio Grande (APRG), foram comemorados os 70 anos do “**Porto Novo**”, e não os 70 anos do Porto em geral.

⁶⁹Não coincidentemente, foi nesta década que as questões de memória passam a fazer parte dos estudos, que desde então, se disseminaram (PINHEIRO; COSTA, 2012, p. 1).

Figura 43: Notícia da primeira comemoração de atividade do **Porto Novo**



Fonte: Jornal Rio Grande, 08 de nov. 1985. Acervo de periódicos Biblioteca Rio-grandense

Desde então, as comemorações permanecem vivas, com “o seu significado suscetível a mudança” (CONNERTON, 1999, p. 58), pois se percebeu, através das notícias de jornais pesquisados, no período de 1985 a 2015, que ora se noticia a contagem de anos, atribuindo o tempo ao Porto do Rio Grande, como exemplo de títulos temos: **Porto comemora 90 anos com atividades esportivas**⁷⁰; **Porto do Rio Grande: um novo horizonte**⁷¹; **Os 90 anos do Porto do Rio Grande são exibidos na televisão**⁷²; **95 anos do Porto do Rio Grande**⁷³; **AL presta homenagem aos 95 anos do Porto do Rio Grande**⁷⁴; **Porto do Rio Grande-100 anos de história**⁷⁵ e (Figuras 44, 45, 46,

⁷⁰Notícia do Jornal Agora. Rio Grande, 07 de nov. 2005.

⁷¹Notícia do Jornal Agora. Rio Grande, 15 e 16 de nov.2005. Ano em que o Porto Novo completou 90 anos.

⁷²Notícia do Jornal Agora. Rio Grande, 26 e 27 de nov. 2005.

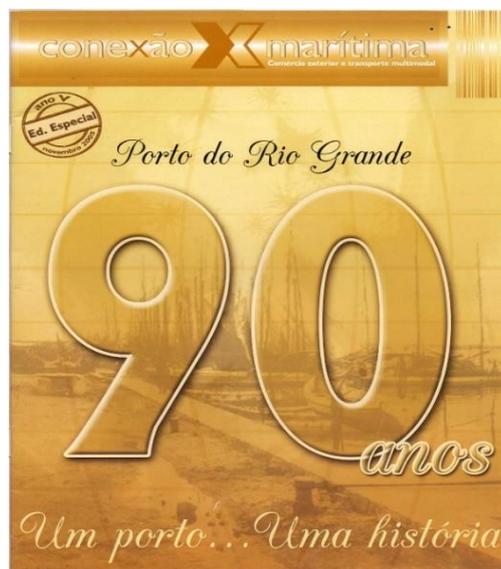
⁷³Notícia do Jornal Agora. Rio Grande, 15 de nov. de 2010. Capa do Caderno Especial.

⁷⁴Notícia do Jornal Agora. Rio Grande, 17 de nov. de 2010.

⁷⁵Notícia do Jornal Zero Hora. Informa Comercial, nov. 2015.

47 e 48). Algumas notícias são oriundas do Porto, outras em homenagem às comemorações.

Figura 44: Capa da Revista Conexão Marítima⁷⁶, comemorando os 90 anos do Porto com a foto do Porto Velho ao fundo da matéria



Fonte: Imagem digitalizada da autora. Conexão Marítima. Ano V. Edição Especial, 2005. Cortesia da SUPRG

Figura 45: Capa da Revista Conexão Marítima, comemorando os 95 anos com foto do Porto Velho ao fundo



Fonte: Imagem digitalizada da autora. Revista Conexão Marítima Ano 10- Especial 06, 2010

⁷⁶ A Revista Conexão Marítima é um periódico mensal e riograndino.

Figura 46: Imagem divulgada e elaborada pela SUPRG



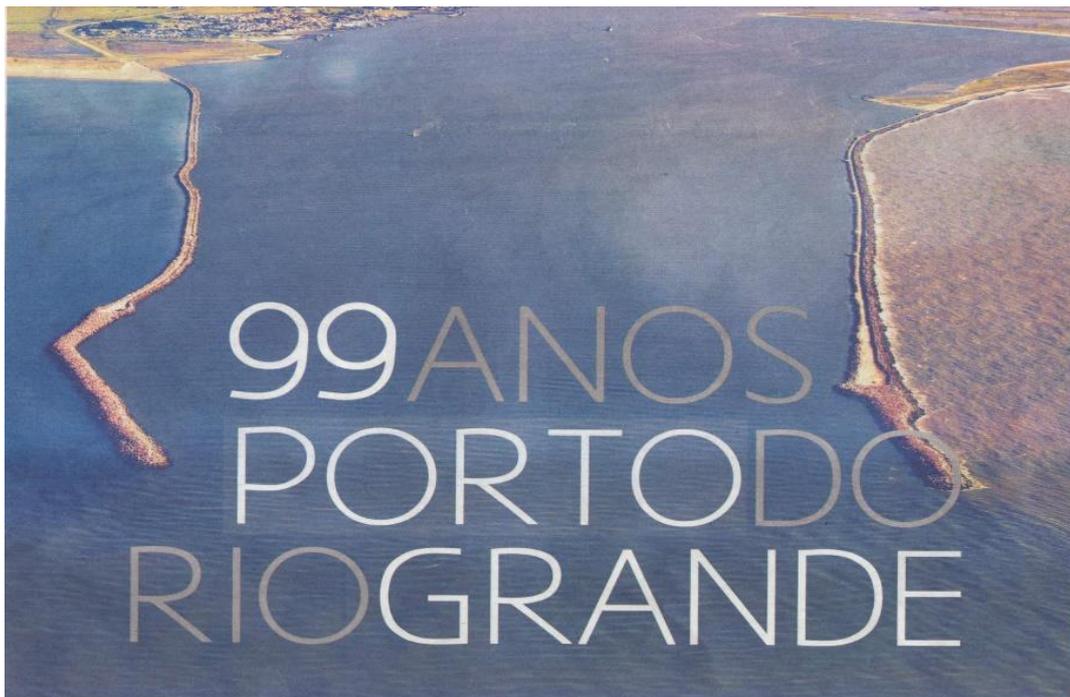
Fonte: Imagem digitalizada da autora. Encarte Especial do Jornal Zero Hora, Informe Comercial, 18 de nov.2013

Figura 47: Homenagem da Prefeitura Municipal do Rio Grande



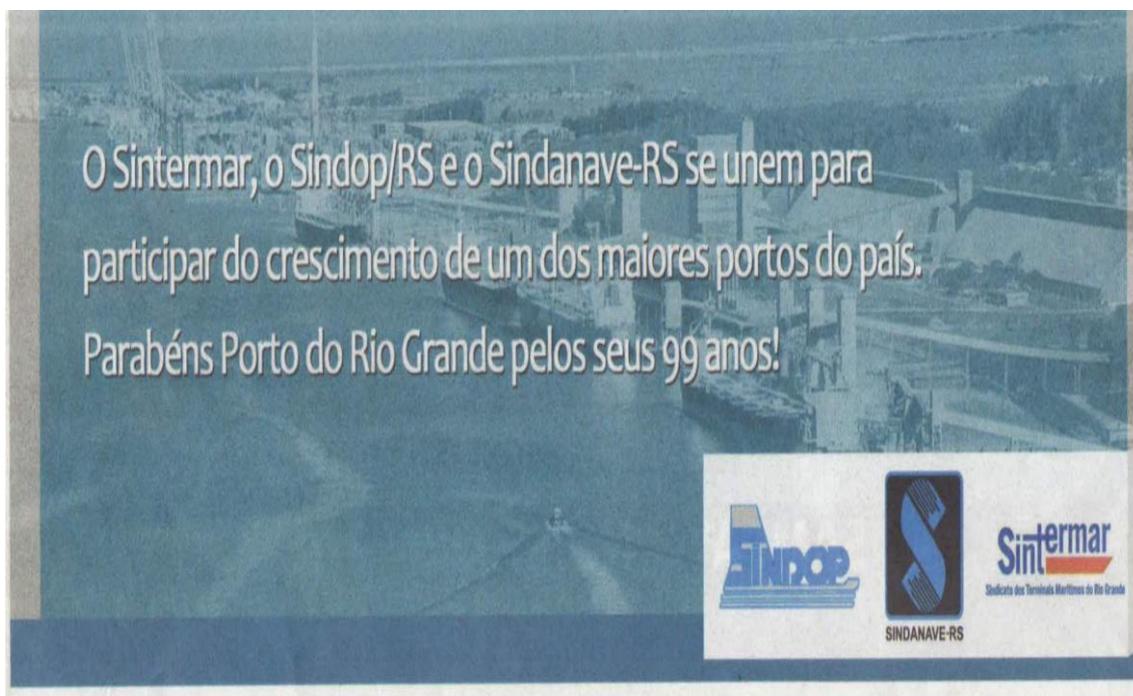
Fonte: Imagem digitalizada da autora, Publicação do Jornal Zero Hora. Informe Comercial, 14 de nov. 2014

Figura 48: Imagem divulgada, elaborada pela SUPRG



Fonte: Imagem digitalizada pela autora. Publicação do Jornal Zero Hora. Informe Comercial 14 de nov. 2014

Figura 49: Homenagem de Agências Marítimas



Fonte: Imagem digitalizada da autora. Publicação do Jornal Zero Hora. Informe Comercial 14 de nov. 2014

Figura 50: Homenagem de Operador Portuário⁷⁷

Fonte: Imagem digitalizada da autora. Publicação do Jornal Zero Hora. Informe Comercial, nov. 2015

Figura 51: Homenagem de Operador Portuário



Fonte: Imagem digitalizada da autora. Publicação do Jornal Zero Hora. Informe Comercial, nov. 2015

Ora se atribui as comemorações ao Porto Novo. Como exemplo de títulos de notícias temos: **O Porto Novo completa 85 anos⁷⁸**; **Porto Novo completa 88 anos⁷⁹**; **Porto Novo: 89 anos de atividade⁸⁰**; **Porto Novo completa 90 anos⁸¹**.

A divulgação destas notícias, matérias e homenagens através da mídia – com participação do Porto do Rio Grande, já que a maior parte é advinda da

⁷⁷ São empresas marítimas que fazem o trabalho de operadores e despachantes aduaneiro que operam no Porto do rio Grande desde o Século XIX.

⁷⁸ Título de notícia do Jornal Agora. Rio Grande, 15 e 16 de nov. 2000.

⁷⁹ Título de notícia do Jornal Agora. Rio Grande, 15 e 16 de nov.2003.

⁸⁰ Título de notícia do Jornal Agora. Rio Grande, 18 de nov. 2004, Capa do Painel Portuário.

⁸¹ Título de notícia do jornal Agora. Rio Grande, 15 e 16 de nov. 2005. Capa do Caderno Especial.

própria administração – oportunizam que exista uma confusão quanto a data do início das atividades do Porto e quanto ao que está sendo comemorado e o que está sendo silenciado. Algumas das matérias são homenagens ao Porto vindas de empresas que trabalham no segmento portuário (**Figuras 49, 50 e 51**) ou de órgãos público, como é o caso da Prefeitura Municipal do Rio grande (**Figura 47**). Existe uma omissão no tempo contado, pois o Porto se insere na cidade do Rio Grande há muito mais tempo do que nos remetem suas comemorações oficiais.

Nestas comemorações “é possível identificar uma política de esquecimento como política pública de anti-memória” (MICHEL, 2010, p. 14), mesmo quando a recuperação da memória se dá “através do rito” (CONNERTON, 1999, p. 60). Quando as comemorações envolvem somente 100 anos, como é o caso da comemoração de novembro de 2015, ano em que foi tomado o cuidado por parte da administração em colocar **Porto Novo** no título das matérias e da fala dos dirigentes, são somente os 100 anos que estão sendo lembrados e o restante, anterior a este tempo, continua esquecido, conforme matéria publicada durante os festejos de 2015:

PORTO DO RIO GRANDE COM INTENSA PROGRAMAÇÃO PARA O CENTENÁRIO

A Superintendência do Porto do Rio Grande preparou uma intensa programação para o mês de novembro. A data é histórica para a instituição já que será comemorada a passagem dos cem anos de atividades do Porto Novo [...] ⁸².

Os lugares de memória, dos quais as comemorações fazem parte, são restos (NORA, 1993, p. 12). Assim, podemos dizer que os 100 anos são uma parte destes restos, “mas se o que eles defendem não estivesse ameaçado, não se teria, tampouco, a necessidade de construí-los” (NORA, 1993, p. 13), tendo em vista que toda a memória coletiva sofre uma ameaça ao longo do tempo.

Nas questões de memória produzida por autoridades oficiais

[...] podemos dizer que a memória pública oficial, produzida pelas autoridades públicas legítimas, negou trechos inteiros da história coletiva em benefício, na maior parte dos casos, de outras lembranças que tornaram a realidade mais apaziguadora ou mais aceitável (MICHEL, 2010, p. 17).

⁸² Notícia do Jornal Zero Hora. Informa Comercial, nov. 2015.

Estas políticas, também podem ser consideradas tradições inventadas que, neste caso, estabelecem ou legitimam o Porto, seu “*status* ou relações de autoridades” (HOBSBAWM, 1997, p. 17). Também são, segundo o autor, “reações a situações novas que ou assumem a forma de referência a situações anteriores, ou estabelecem seu próprio passado através da repetição quase que obrigatória” (HOBSBAWM, 1997, p. 10) e que esclarecem relações de esquecimento e de apagamento do passado, cada vez menos importante frente às tradições inventadas.

Por “tradição inventada” entende-se um conjunto de práticas normalmente reguladas por regras tácita ou abertamente aceitas: tais práticas, de natureza ritual ou simbólica, visam inculcar certos valores e normas de comportamento através da repetição, o que implica, automaticamente: uma continuidade em relação ao passado. (HOBSBAWM, 1997, p. 9).

As tradições inventadas são “construídas e formalmente institucionalizadas” (HOBSBAWM, 1997, p. 9); são experiências pretéritas que se estabelecem no presente e que “podem ser chamadas de políticas e são adotadas por instituições que tinham objetivos políticos em mente” (HOBSBAWM, 1997, p. 271-272). No caso do Porto do Rio Grande, delimitam a idade da instituição e criam um marco temporal a partir de 1915.

Este marco tem como consequência um esquecimento institucionalizado (MICHEL, 2010, p. 19) que põe em risco sua memória coletiva. Porém, a história oficial remonta à presença do pequeno ancoradouro de madeira, na então Vila do Rio Grande de São Pedro, a partir de 1737, e os documentos manuscritos (**Subcapítulo 1.6.1**), parte do acervo da Biblioteca do Porto do Rio Grande, são fontes que recuperam a memória (CONNERTON, 1999, p. 60), pois voltam a história.

Assim, entre o ano de 1737 e a inauguração do Porto Novo e Molhes da Barra, ambas ocorridas em 1915, existe uma lacuna, um tempo elidido. Muitos foram os momentos passados até chegar ao ano de 1915, quando foram inaugurados o Porto Novo e os Molhes da Barra. Estas obras representaram um marco para o Porto e um progresso econômico para a região sul do Brasil, mas os estudos, o trabalho e os investimentos, para que fosse possível chegar até estes feitos, não devem ser silenciados, tendo em vista a identidade portuária

atribuída a cidade do Rio Grande, a mais antiga do Estado do Rio Grande do Sul, desde sua formação na primeira metade do século XVIII, quando nasceu de frente para as águas da lagoa e do mar. “Não existe identidade, quer seja individual ou coletiva sem que haja o suporte da memória e da história” (MICHEL, 2010, p. 14) e as comemorações, neste sentido, representam este suporte.

Através do estudo das cerimônias comemorativas do Porto, que permitem ver imagens do passado e recordar acontecimentos, transmitidos através dos festejos, percebemos de que maneira as gerações estão unidas, através dos discursos e da mídia, e de que forma não estão, uma vez que há uma omissão e que “encenar um rito é sempre, num certo sentido, estar de acordo com o seu significado” (CONNERTON, 1999, p. 51). Os rituais comemorativos funcionam comunicando valores partilhados no interior de um grupo e reduzindo a dissensão interna (CONNERTON, 1999, p. 56-57). Neste caso, as comemorações de atividade do Porto do Rio Grande criam uma diferença, pois dividem e confundem os trabalhadores portuários e a sociedade rio-grandina.

A ocultação do passado nas festividades anuais – não mais presente e responsável por encher de incertezas o seu conhecimento no futuro (LOWRENTHAL, 1998, p. 66) – faz com que parte da memória da instituição corra risco de apagamento, relegando o testemunho de uma época ao esquecimento. Este esquecimento oficial pode ser identificado por uma política de anti-memória pelos efeitos que causa “à medida que o ocultação do passado não necessariamente advém de intenções voluntárias por parte dos atores públicos” (MICHEL, 2010, p. 18, 24) do Porto. Porém, “interrogar uma tradição, por mais vulnerável que ela seja, é não mais se reconhecer seu único portador” (NORA, 1993, p. 11), pois, se as memórias do grupo divergem, os membros deixam de partilhar e de testemunhar suas experiências e opiniões.

A memória coletiva do Porto do Rio Grande é fruto desse testemunho e remonta a um presente em movimento, ela é viva e “examina os grupos de dentro e durante um período que não ultrapasse a duração média da vida humana” (HALBWACHS, 2006, p. 109). Assim, a pergunta é, de que forma a memória coletiva do grupo social composto pelos trabalhadores portuários do Porto do Rio Grande, que deve ser uma corrente de pensamento contínuo (HALBWACHS, 1990, p. 102), está sendo evocada? Há indícios de apagamento dos restos deixados pelas gerações precedentes, e “a nossa experiência do

presente depende em grande medida do conhecimento” recolhido do passado e transmitido, neste caso, através dos festejos (CONNERTON, 1999, p. 2- 4). “Antes de mais nada pode-se dizer que as tradições inventadas são sintomas importantes e, portanto, indicadores de problemas que de outra forma poderiam não ser detectados nem localizados no tempo. Elas são indícios” (HOBSBAWM, 1997, p. 20).

Estes indicativos remetem a um movimento no tempo e “seria um fato de permanência do passado no presente, uma sobrevivência em obra, o legado ainda vivo de uma época; contudo, de uma época esgotada” (LENCLUD, 2013, p. 151). Como resultado desse problema, a identidade deste grupo se enfraquece porque a noção de tradição evoca a ideia de transmissão, e, neste caso, o que está sendo transmitido é uma “parte”, como se fosse um “todo”. Em decorrência disso, há uma insatisfação e um brado, não somente nas vozes e nos sentimentos dos trabalhadores portuários (**Subcapítulo 2.3**) – os personagens desta história mais que centenária –, mas também, por parte da comunidade rio-grandina, como se vê nas publicações da imprensa local. Exemplo disso pode ser observado nas Cartas dos Leitores (**Figuras 52, 53 e 54**), os quais, quando se reportam as comemorações, demonstram indignação, confusão e satisfação ao mesmo tempo.

Além da satisfação, manifestada pelo leitor Glauber (**Figuras 52 e 53**), que escreve em ambas as cartas e se diz cidadão rio-grandino, na ocasião em que o Porto comemorava 96 e 97 anos de atividade, nos anos de 2011 e 2012, respectivamente, quando concorda com a contagem de tempo e se jubila pelo o que está sendo comemorado frente a história do Porto e da cidade de Rio Grande.

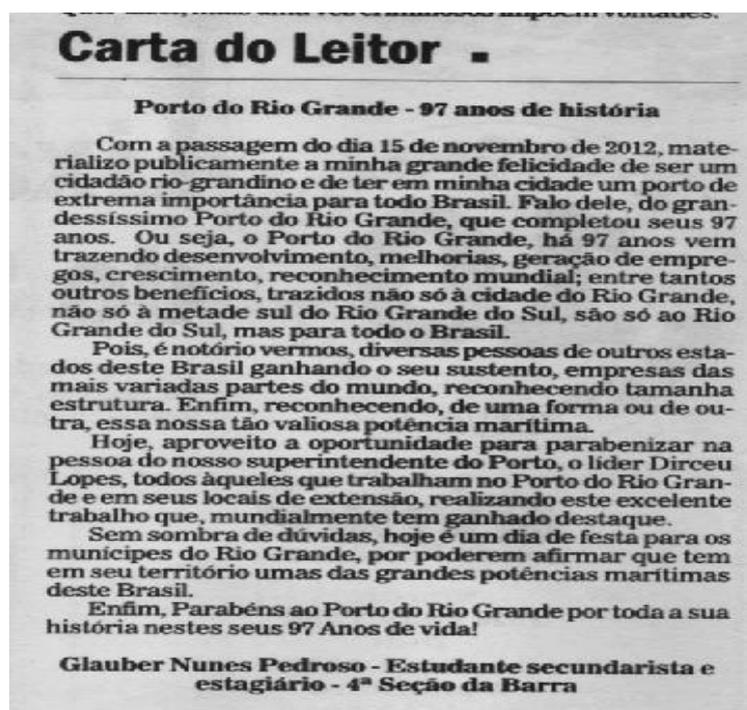
Há na Carta do Leitor (**Figura 54**), também do ano de 2012, ano em que o Porto comemorou seus 97 anos de atividade, uma discordância do tempo contado nas comemorações. Ademais, o leitor embasa sua opinião na existência de atividades portuárias, no Porto do Rio Grande, muito antes do ano de 1915, tomando como marco para as comemorações, pois menciona a operação do Porto, nos séculos XVIII e XIX e também se refere a construção do prédio da Alfândega.

Figura 52: Carta do Leitor. Comemorações dos 96 anos



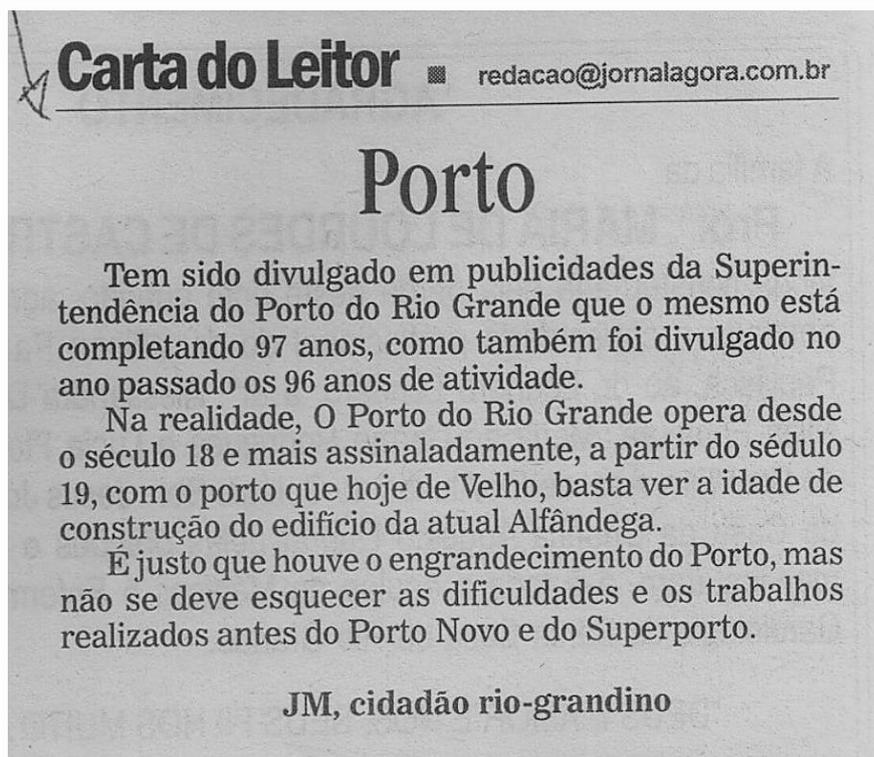
Fonte: Jornal Agora. Rio Grande, 17 de nov.2011. Sessão Carta do leitor

Figura 53: Carta do leitor. Comemorações dos 97 anos



Fonte: Imagem. Jornal Agora. Rio Grande, 17 de nov. 2012.Sessão carta do leitor

Figura 54: Carta do leitor. Comemorações dos 97 anos



Fonte: Imagem digitalizada da autora. Jornal Agora. Rio Grande, 06 de dez. 2012.

Logo, a política de esquecimento do Porto do Rio Grande não é uma política de anti-memória, tendo em vista que exclui este período da história? Qual é o desejo das autoridades do Porto ao procederem ao instrumento do esquecimento? Pois ocorre uma perda considerável, mesmo este esquecimento sendo por omissão, “se a memória social existe, é provável que a encontremos nas cerimônias de comemoração” (CONNERTON, 1999, p. 5) de tempo de atividade do Porto. Quando um acontecimento está omitido, “difícilmente podemos falar de uma política de esquecimento ou política pública de anti-memória”, mesmo que os efeitos concretos sejam inegáveis “sobre o conteúdo e a transmissão da memória” (MICHEL, 2010, p. 16) e, assim, para o Porto do Rio Grande comprovamos que há um esquecimento por omissão.

O “esquecimento omissão” se apresenta como uma condição mesma do funcionamento da memória. De fato é ontologicamente impossível que tudo seja lembrado. A memória é, portanto, seletiva por natureza: Cada dia, assinala, Joel Candau, nosso cérebro se lança a desembaraçar-se de milhares de informações inúteis, o que parece ser uma condição

necessária a um funcionamento psicológico satisfatório (MICHEL, 2010, p. 16).

Esta condição de esquecimento, que é válida para a memória individual, também o é para a memória coletiva e para a memória oficial, que no caso do Porto, se dá através das comemorações anuais. O esquecimento é necessário pois os personagens e os acontecimentos são inumeráveis e não podemos tudo reter e tudo integrar como lembranças comuns, pois não são todos os traços que persistem no tempo presente. Da mesma forma ocorre com a memória coletiva.

Os instrumentos públicos, tanto de memória quanto de esquecimento, são dispositivos sociais, pois organizam as relações entre as autoridades mandatárias e seus receptores. Assim, as “tradições inventadas têm funções políticas e sociais importantes, e não poderiam ter nascido, nem se firmado se não as pudessem adquirir” (HOBSBAWM, 1997, p. 315). Sendo assim, até que ponto elas podem ser manipuláveis se a memória coletiva tira sua força e sua duração do fato de ter por suporte um conjunto de homens que se lembram, enquanto membros do grupo ao qual pertencem? Pois é através deste grupo social que os indivíduos são capazes de adquirir, localizar e evocar as suas memórias (CONNERTON, 1999, p. 40-41). Se lembramos de alguma coisa é porque somos incitados a lembrar através da memória do grupo que vem ao nosso encontro e na qual nossa memória se apoia – “na história vivida e não na história aprendida” (HALBWACHS, 1990, p. 79) – pois, nenhuma memória coletiva poderá existir sem se apoiar num quadro social específico que a mantém.

Dessa forma, “conservamos as nossas recordações através da referência ao meio material que nos cerca” (CONNERTON, 1999, p. 42). Assim, “a memória não é menos residual do que a história” (LOWTENTHAL, 1998, p. 74), mas as lembranças podem ser modificadas ou simuladas a partir desses pontos de vista e, pelas memórias dos outros, que reforçam ou complementam a nossa, a qual, por sua vez, encontra apoio na deles: “os grupos dotam os indivíduos de quadros mentais no interior dos quais as suas memórias se localizam, e as memórias são localizadas por uma espécie de cartografia” (CONNERTON, 1999, p. 41).

A memória é um elemento constitutivo do sentimento de identidade, tanto individual como coletiva, à medida que é um fator extremamente importante de sentimento de continuidade

e de coerência de uma pessoa ou de um grupo em sua reconstrução de si mesmo (POLLAK, 1992, p. 204).

Assim, existe uma relação entre memória, tempo e espaço, e a memória coletiva tem seu espaço limitado por este tempo, uma vez que “a consciência do passado é, por inúmeras razões, essencial ao nosso bem estar” (LOWRENTHAL, 1998, p. 64). No caso do Porto do Rio Grande, levando-se em consideração o tempo omitido nas comemorações de atividade portuária, está se deixando de contar o tempo anterior a 1915, contido na memória da instituição. Estes “acontecimentos do passado [...] não tem existência objetiva, mas sobrevivem [...] nos registros escritos e nas lembranças humanas” (LOWRENTHAL, 1998, p. 71). Um grupo está inserido numa parte do espaço, ele transforma este ambiente à sua imagem, ao mesmo tempo em que se sujeita e se adapta as coisas materiais que a ele resistem. “O lugar recebe a marca do grupo e o grupo recebe a marca do lugar” (HALBWACHS, 1990, p. 133) e, não seria possível compreender que pudéssemos recuperar o passado, se ele não se conservasse, com efeito, no meio material que nos cerca, porque,

[...] toda recordação, por muito pessoal que possa ser, mesmo a de acontecimentos que só nós presenciamos, ou a de pensamentos e sentimentos que ficaram por exprimir, existe, em relação com todo um conjunto de ideias que muitos outros possuem: com pessoas, lugares, datas, palavras, formas de linguagem, isto é, com toda a vida material e moral das sociedade de que fizemos parte, ou das quais fizemos parte (CONNERTON, 1999, p. 41).

2.1 Outros lugares de memória do Porto do Rio Grande, além das comemorações

Quando se visita os lugares de memória do Porto do Rio Grande, que são a forma de existência de uma consciência comemorativa numa história que evoca e, ao mesmo tempo, ignora (NORA, 1993, p. 16), se observa que parte do acervo de seu museu, de sua biblioteca e de seu arquivo permanente contém rastros de memória do tempo que está sendo ocultado nas comemorações. Observa-se também, que o museu e o arquivo permanente estão instalados nas

dependências do Armazém 1 do Porto Velho, deste Porto elidido nos festejos, e que fazem parte dos seus acervos documentos importantes, tais como relatórios, estudos do clima, mareógrafos, além de equipamentos utilizados pela Comissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul, no ano de 1883, e ainda documentos, fichas funcionais e fotos do tempo anterior a 1915. Além disso, como já dito (**Cap.1**), na biblioteca, localizada nas dependências administrativas do Porto Novo, estão acondicionados documentos manuscritos que datam do período do Império até a contratação da Compagnie Française du Port e Barra do Rio Grande do Sul.

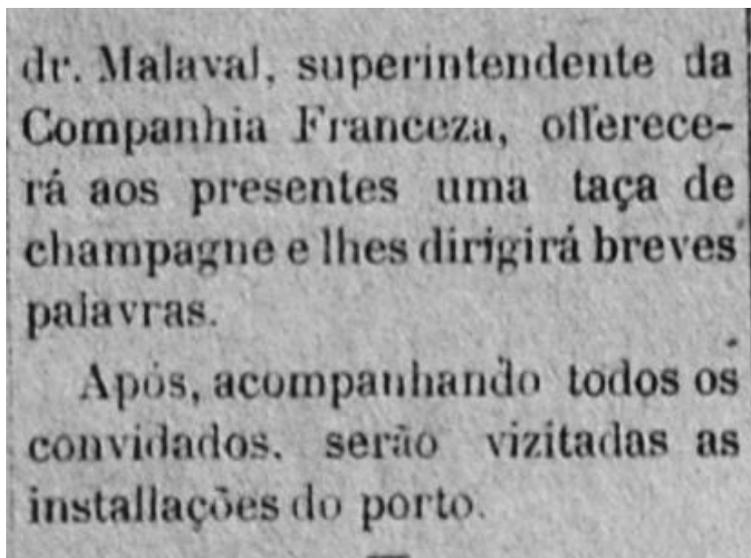
Nestes lugares que, segundo Nora (1993, p. 17), são lugares de ritualização da memória, os indivíduos afirmam que não são feitos de esquecimento e sim de lembranças. Criam-se arquivos, bibliotecas e museus porque não há mais memória espontânea e estes lugares funcionam como evocadores, uma vez que a memória não é mais uma prática social, pois somos nós que interiorizamos os rastros que estão em seu exterior. Contudo, “a própria certeza do presente torna tênue o passado” (LOWRENTHAL, 1998, p. 74), porque, no presente, somos a soma de todos os nossos momentos e o produto de nossas experiências.

O que hoje conhecemos como “o passado” não era o que alguém houvesse experimentado como “o presente”. Em alguns aspectos nós o conhecemos melhor do que aqueles que o viveram; sentimos o passado de tal forma e em tal grau que a própria consciência do passado não pode mostrar (LOWRENTHAL, 1998, p. 73).

Estes lugares, que podem ser “material, simbólico e funcional, simultaneamente [...], em graus diversos” (NORA, 1993, p. 21), mas que só podem ser assim chamados “se a imaginação o investe de uma aura simbólica” (*ibidem*), e neste caso estão as comemorações do Porto. Estas comemorações, iniciadas no ano de 1985 e continuadas até o ano de 2015, têm como marco o ano de 1915, com duas datas importantes: a de 1º de março, quando entrou o navio Benjamin Constant, inaugurado oficialmente os Molhes da Barra, e a de 15 de novembro de 1915, quando foram inaugurados os primeiros metros do Cais do Porto Novo. A inauguração do Porto Novo, noticiada em jornais e

comemorada pela Companhia Francesa, oportunizou que lá, naquele tempo longínquo também se criasse um lugar de memória⁸³ (Figura 55 e Figura 56).

Figura 55: Parte de notícias sobre a inauguração do Porto Novo em 1915

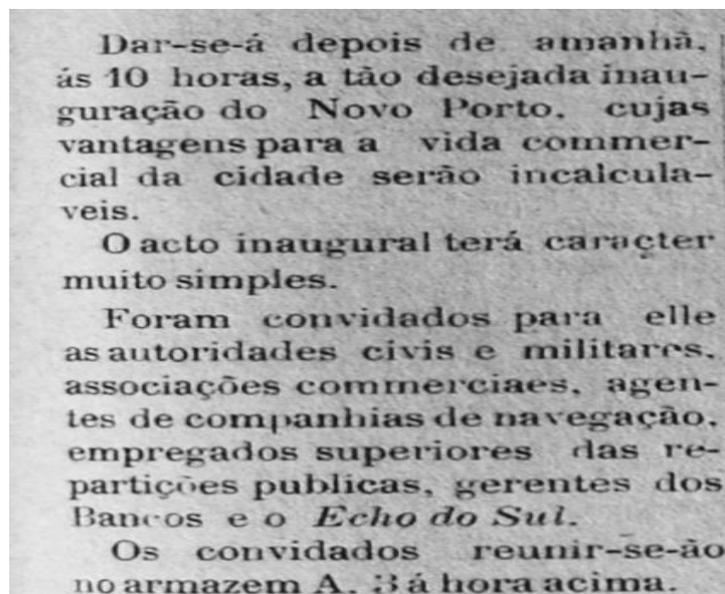


dr. Malaval, superintendente da Companhia Franceza, offerecerá aos presentes uma taça de champagne e lhes dirigirá breves palavras.

Após, acompanhando todos os convidados, serão visitadas as installações do porto.

Fonte: Jornal Echo do Sul, 13 de nov. 1915.

Figura 56: Parte de notícias sobre a inauguração do Porto Novo em 1915



Dar-se-á depois de amanhã, ás 10 horas, a tão desejada inauguração do Novo Porto, cujas vantagens para a vida commercial da cidade serão incalculaveis.

O acto inaugural terá caracter muito simples.

Foram convidados para elle as autoridades civis e militares, associações commerciaes, agentes de companhias de navegação, empregados superiores das repartições publicas, gerentes dos Bancos e o *Echo do Sul*.

Os convidados reunir-se-ão no armazem A. 3 á hora acima.

Fonte: Jornal Echo do Sul, 13 de nov. 1915.

⁸³ Afirmação do Professor Francisco das Neves Alves, do Instituto de Ciências Humanas e da Informação. Curso de História da Universidade Federal do Rio Grande, durante conversa para realização deste trabalho, nas dependências da Biblioteca Rio-grandense, no dia 13 de ago. 2015. Autor da coleção: Porto e Barra do Rio Grande: história, memória e cultura portuária. Porto Alegre: CORAG, 2008.

Assim, tanto as inaugurações de 1915, quanto as comemorações, iniciadas em 1985 e continuadas, são momentos de história do Porto do Rio Grande, apesar de “diferentemente de todos os objetos de história, os lugares de memória não [terem] referentes na realidade. Ou melhor, eles são eles mesmos seu próprio referente” (NORA, 1993, p. 27), estão guardados sobre si mesmos, recolhidos sobre sua identidade.

2.2 Os processo de construção de memória

Ao se pensar em processo de construção de memória, este, deve ser considerado em sentido plural, e nunca num sentido singular ou individual (JELIN, 2001, p. 1). Esta pluralidade, no caso do Porto do Rio Grande, é necessária para que se dê sentido ao seu passado e assim, inseri-lo e reforçá-lo socialmente, num processo de disputas sociais e de legitimação, mas com pretensões de verdade que prestigie a continuidade de todo tempo passado. Pois, existe uma complexidade da memória que envolve recordações e esquecimentos, atos e narrativa, gestos e silêncios, onde há um jogo de saberes com emoções, ecos e fraturas. Nas comemorações de atividade do Porto do Rio Grande existem rupturas que representam mais da metade do tempo de atividade deste Porto e de todos os processos sociais presentes nesta lacuna de tempo.

O passado do Porto, que se lembra ou que se esquece, é ativado no presente, através das comemorações de aniversário, pois estas ativações “dependem criticamente da herança dos poderes políticos”, [...] estes poderes devem negociar com outros poderes e com a sociedade (PRATS, 2005, p. 20), para assim legitimar este passado. O discurso criado em torno do que se quer lembrar e do que se permite esquecer é,

[...] a espinha dorsal das ativações patrimoniais, a partir do início da adoção dos ativos do sistema de representação como identidades de apoio e ideologias, são de grande importância para o poder político [...] e, com o tempo tornam-se mais complexos, discreto e sofisticado, mas não menos eficaz (PRATS, 2005, p. 21).

Existe uma importante distinção a fazer nos processos de memória, a qual se dá através do ativo e do passivo, porque há rastros e restos da memória do Porto reconhecidos e guardados passivamente, através de informações arquivadas nas mentes das pessoas e dos grupos. Assim como também estão nos registros, em arquivos públicos ou privados, em bibliotecas e centros de documentação, pois a memória é mais uma reconstrução do que uma recordação (JELIN, 2001, p. 4-5).

Já que o esquecimento social é tão subjetivo quanto à recordação, que passado do Porto se quer significar e transmitir? Pois, mesmo sabendo que “esquecemos mais do que lembramos” (CANDAU, 2009, p. 16), o fato de se poder lembrar e recordar algo do passado sustenta nossa identidade. Dessa forma, a memória do Porto do Rio Grande, ativada nas comemorações anuais de contagem de tempo, constrói socialmente uma narrativa autorizada oficialmente, o que lhe dá mais eficácia devido a proporcionalidade à autoridade que o profere, porque “o controle da memória de um grupo está ligado a hierarquia de poder (CONNERTON, 1999, p. 2). Isto implica em dar atenção aos processos de construção do reconhecimento legítimo concedido socialmente a um grupo ao qual se dirige e, neste sentido, “a construção de uma narrativa coletiva feita pelos poderes públicos é parte integrante desse modo de ação pública” (MICHEL, 2010, p. 15).

Podemos assim dizer que a memória oficial pública do Porto do Rio Grande, permitida e difundida por autoridades públicas e legítimas, está negando, por omissão (MICHEL, 2010, p. 15-16), trechos da história coletiva da instituição em benefício de uma contagem, a qual privilegia um período da história do Porto. Esta escolha de continuidade da contagem de tempo de atividade do Porto faz com que haja uma interrupção do passado, uma forma de apagamento, de silenciamento de um tempo e de ativações de outro passado, pois “alguma coisa se passou, cuja lembrança deve permanecer viva” (PROST, 200, p. 10) na sociedade. Estas comemorações, ativadas anualmente, agem sobre estes processos de lembrança e de esquecimento (PRATS, 2005, p. 20) e são uma forma de “(dizer, mas não dizer tudo, contar de uma determinada maneira)” (MICHEL, 2010, p. 24).

Se a memória do Porto estivesse constituída ela se manteria com coerência, com unidade, continuidade e organização (POLLACK, 1992, p. 206).

Como este processo não é o que está representado nas comemorações, que são lugares onde a memória está ancorada, no ano de 2015, passou a haver um trabalho de rearrumação da memória do grupo, em função dos resultados das pesquisas realizadas por nosso trabalho.

Há um preço a ser pago na hora de investimento e de risco, na hora da mudança e da rearrumação da memória, e evidencie também a ligação desta com [...] a identidade coletiva. Por identidades coletivas, estou aludindo a todos os investimentos que um grupo deve fazer ao longo do tempo, todo o trabalho necessário para dar a cada membro do grupo – quer se trate de família ou de nação – o sentimento de unidade, de continuidade e de coerência (POLLACK, 1992, p. 206).

Se a memória coletiva do Porto do Rio Grande estivesse definida, claramente constituída e amarrada em seus lugares de memória, “os questionamentos vindos de grupos externos à organização, os problemas colocados pelos outros, não chegariam a provocar a necessidade de se proceder a rearrumações, nem no nível de identidade coletiva, nem no nível de identidade individual” (POLLACK, 1992, p. 206). Porém, o mundo muda e os rearranjos estarão sempre acontecendo.

2.3 Lembranças, ecos e sentimentos nas narrativas portuárias

O narrador conta o que ele extrai da experiência – sua própria ou aquela contada por outros. E, de volta, ele a torna experiência daqueles que ouvem a sua história (Walter Benjamin).

O historiador é aquele que impede a história de ser somente história (Pierre Nora).

Os festejos anuais de aniversário do Porto do Rio Grande incitam ansiedade sobre o que lembrar, e um sentimento de angústia sobre o que está sendo esquecido e silenciado. Estes envolvimento se mesclam com o privilégio e a satisfação que temos em fazer parte da história desta instituição mais que centenária. O sentimento ruim é gerado pelo desgosto da elisão do tempo passado e não comemorado – do esquecimento dos lugares, dos

acontecimentos e dos personagens – silenciado no presente de forma progressiva até ser totalmente calado no futuro.

Na contemporaneidade, o esquecimento é temido e sua presença ameaça a identidade, pois há consciência da ruptura com o passado, que se confunde com o sentimento de uma memória esfacelada (NORA, 1993, p. 8). Neste caso, não somente a memória formadora de identidade da cidade do Rio Grande se quebra, tendo em vista ser uma cidade portuária desde o início de sua formação, mas também silencia a memória coletiva, formadora de identidade e do sentimento de pertencimento dos trabalhadores portuários.

Nas comemorações, se deixa de lembrar a saga de outros portuários, ao sobrepor a natureza e vencer a “Barra Diabólica”; de suas conquistas econômicas e sociais; e do avanço das sucessivas técnicas de trabalho, advindas das múltiplas fases de modernidade pelas quais passou o Porto, para que fosse possível chegar até este tempo que está sendo comemorado.

Identidade – entendida como um sentido de auto reconhecimento, a qual gera um sentimento de proteção e de união, que se dá quando o indivíduo se observa intimamente e se define, ou quando existe um entrelaçamento com o outro ou com o lugar, criando pertencimento que pode gerar uma identidade coletiva, porque “a memória emerge de um grupo que ela une” (NORA, 1993, p. 9) – é formada por sujeitos que se reconhecem entre família, lugares e grupos que os nutrem de referenciais identitários do passado. “A coerção da memória pesa definitivamente sobre o indivíduo e somente sobre o indivíduo, como sua revitalização possível repousa sobre sua relação pessoal com o seu próprio passado” (NORA, 1993, p. 18).

Assim, para que fosse possível fechar este trabalho de pesquisa, como acontece com o ciclo formador de memória coletiva, buscamos ouvir os portuários, os quais, assim como nós, têm pertencimento profissional e familiar com o Porto. Nossas raízes vão além do trabalho no Porto, uma vez que “é efetiva e mágica, a memória não se acomoda a detalhes que a confortam; ela se alimenta de lembranças vagas, telescópicas ou flutuantes” (NORA, 1993, p. 9) e estes momentos de reflexões sobre o passado, com suas representações e com revisões, implicam em questionar e redefinir a identidade do grupo.

Nas entrevistas com os portuários (**Apêndice E e D**), conhecemos histórias, que são dependentes da memória (ERRANTE, 2000, p. 142) e dizem

respeito a uma metodologia de trabalho, a qual recolhe memórias individuais desses indivíduos cujas vidas profissionais e familiares são entremeadas pela história do Porto. Estas memórias emergem “de um grupo que ela une, o que quer dizer [...] que há tantas memórias quanto grupos existem” (ERRANTE, 2000, p. 142) e que há uma consideração: “o dever de memória faz de cada um o historiador de si mesmo (NORA, 1993, p.17).

Durante as entrevistas, levou-se em conta que as memórias, quer sejam individuais quer sejam coletivas, têm “característica flutuante e mutável [...] e que na maioria das memórias existem marcos invariantes” (POLLAK, 1992, p. 201). As narrativas são “narrativas de identidades”, revelando o alinhamento dos narradores com “indivíduos, grupos, ideias e símbolos através dos quais eles externalizam seus maiores valores, qualidades positivas e de orgulho de si mesmos” (ERRANTE, 2000, p. 142).

O fato de sermos entrevistador e servidor, e também de termos pertença familiar com o Porto, serviu como elo e facilitou o nosso vínculo com os entrevistados, sendo que este não foi neutro e, em muitos momentos da entrevista, permitiu que a emoção tomasse conta de ambos, tornando o diálogo prazeroso. Outra situação favorável diz respeito ao fato do nosso trabalho diário organizar as informações e o Patrimônio Documental da instituição, rotina a qual, de alguma forma, valoriza as lembranças destes trabalhadores.

A escolha dos entrevistados tem relação com este pertencimento. Porém, não foi nosso objetivo que os mesmos se lembrassem de fatos longínquos, tendo em vista que a memória individual ou coletiva se dá por fatos vividos (POLLACK, 1992, p. 201), mas, que através de suas lembranças, relatassem coisas ou fatos que viveram durante o exercício de seus diversificados trabalhos no Porto, ou as ocorridas e contadas por seus familiares. Também foi desejado que relatassem as lembranças que possuem das comemorações oficiais do Porto do Rio Grande, porque “as histórias orais representam as experiências de grupos cujas vozes foram sub-representadas nas histórias oficiais” (ERRANTE, 2000, p. 147). E, assim, se manifestassem quanto a contagem do tempo comemorado e sobre a história da instituição e do grupo de trabalhadores portuários o qual pertencem. Pois, “rememorar e contar [...] são eventos em si mesmos, não somente descrições de eventos” (PORTELLI, 1981, *apud* ERRANTE, 2000, p. 143).

Mesmo quando existem vários acontecimentos, dos quais os entrevistados nem sempre participaram, mas que podem ter vivido por compartilhamento da memória coletiva, e os quais, apesar de não fazerem parte do seu espaço-tempo, se encontram em seus imaginários (POLLACK, 1991, p. 201), uma vez que as entrevistas são eventos “que contam” (ERRANTE, 2000, p.143).

Para os relatos foram selecionados 4 (quatro) funcionários que tivessem no mínimo 30 anos de vínculo com a instituição, pois, assim, estavam presentes no Porto durante a primeira comemoração de atividade, ocorrida no ano de 1985, e também nos sucessivos festejos, até o ano de 2015, quando se comemorou o centenário. Os entrevistados narraram suas experiências vividas e muitas delas não tinham relação com as comemorações, mas são ricas em lembranças e detalhes de vida, porque “os narradores não somente escolhem o que vão rememorar e contar [...]; eles também participam negociando o contexto da rememoração” (ERRANTE, 2000, p. 150).

Todas as entrevistas foram realizadas, propositalmente, entre os meses de outubro a dezembro de 2015, durante o período das comemorações de atividade do Porto, pois este momento atua como um ato de lembrança da instituição e nos serviu como evocador das memórias individuais.

Quanto ao que sabem sobre o tempo comemorado nos festejos anuais e a idade correta de atividade do Porto do Rio Grande, houve – assim como nas Cartas dos Leitores (**Figuras 52, 53 e 54**), publicadas em jornais – indignação, pela falta de reconhecimento da importância do Porto Velho nas comemorações e também confusão quanto à data e ao tempo a ser comemorado. A relação que os quatro entrevistados têm com o Porto do Rio Grande vai além de suas práticas profissionais, porque, assim como nós, os quatro são filhos de portuários, além disso, dois deles são netos e dois também são sobrinhos.

As informações a seguir fazem parte da entrevista realizada no dia 23 de outubro de 2015, no prédio administrativo da SUPRG, com o Sr. Rudimar Ortega dos Santos Cruz, chamado de “seu negrinho”.

Seu Rudimar (negrinho)⁸⁴, tem hoje 60 anos de idade e iniciou suas atividades no Porto no ano de 1977, quando começou a trabalhar na função de

⁸⁴ O senhor Rudimar Ortega dos Santos Cruz, será tratado por seu apelido “negrinho”, em concordância com o mesmo, uma vez que há outro entrevistado chamado Rudimar.

arrumador, ligado ao Sindicato dos arrumadores de Rio Grande. Conta que, em 1980, passou a ser funcionário do Porto. Na época do antigo DEPRC, onde exerceu a função de motorista. Por motivo de a viatura estar em reforma, também trabalhou algumas vezes como operador. Seu pertencimento familiar com o Porto tem relação com seu avô paterno e com seu pai. Conta que seu pai, o senhor Santana dos Santos Cruz foi um dos primeiros sócios fundadores do Sindicato dos Portuários.

O senhor Santana dos Santos Cruz trabalhou três vezes vinculado ao Sindicato do Porto, onde entrava e saía por motivo do Porto atrasar o pagamento dos salários, o que lhe obrigava a trabalhar na Companhia Swift, pois, juntamente com seu Rudimar a família era composta por mais cinco irmãos. Relata que uma vez colocaram outro colega para trabalhar no lugar do seu Pai e ele não retornou mais para o Porto.

A função desempenhada pelo Sr. Santana era a de operador de carga avulsa, no tempo das sacarias, do charque e das cargas em fardos. Era uma atividade parecida com a de um estivador, só que trabalhava na área de cais e o trabalho de estiva era dentro do navio, pois os Sindicatos do Porto, dentre eles: o dos Arrumadores e Consertadores trabalhavam somente no cais, enquanto que os outros sindicatos trabalhavam nos navios. Ao ser questionado sobre as comemorações de atividade do Porto do Rio Grande, seu Rudimar não tem bem certeza quanto ao tempo de atividade do Porto e afirmar: “Eu calculo que o Porto tenha muito mais de cem anos, tirando uma média pela idade do meu pai e eu mesmo tenho sessenta anos” (informação verbal)⁸⁵.

Sobre as lembranças que tem da história do Porto e sobre as comemorações anuais atestou: “Eu ainda não fui convidado, mas me sinto convidado porque faço parte dessa família” (informação verbal)⁸⁶. Em relação a suas lembranças de infância com relação ao Porto, relatou: “Me lembro de quando eu tinha cinco ou seis anos que eu trazia comida para o meu pai que trabalhava em firma terceirizada, dentro do Porto, em construção civil, na firma que fez o Frigorífico Mascarenhas”⁸⁷;

⁸⁵ Informação dada pelo Sr. Rudimar Ortega Cruz, em entrevista em 21 de out. de 2015.

⁸⁶ Idem.

⁸⁷ 1º Frigorífico de grande porte, construído na área de Cais do Porto Novo para armazenar carga refrigerada.

[...] quando eu era pequeno eu sempre fui considerado em casa como batalhador, meu pai executava o serviço pesado como servente e eu já fazia o serviço para portuários, eu servia a família deles, também trazia alimentação e recados para eles, e ganhava alguns trocados que levava para meu pai para ajudar a sustentar a família que eram seis irmãos. Meu pai ganhava salário de servente, na época a produção era muito fraca e o serviço braçal (informação verbal)⁸⁸.

As lembranças profissionais, mudança das técnicas e dos equipamentos, também fazem parte de seu discurso:

Hoje por exemplo os grandes serviços do Porto foram derivados a partir de mil novecentos e oitenta e um, com a chegada dos contêineres. Me lembro quando chegou a primeira máquina para carregamento de contêineres no Porto, eu fui como motorista levar funcionários do Porto até Canguçu para trazer a primeira máquina Madal, uma empilhadeira, que ela sozinha, carregava contêineres de vinte a trinta peças. [...] Em mil novecentos e oitenta quando começaram a chegar os contêineres para o Porto, eles eram levantados por três ou quatro empilhadeiras de garfo de nove toneladas. Depois a Madal fabricou em Caxias as máquinas que tinham condições de levantar contêineres de trinta a quarenta peças. O Porto só tinha uma máquina, depois que elas vieram para o TECON (informação verbal)⁸⁹.

Quando questionado sobre o que se lembra da história do Porto, ele desabafou:

Eu fico até emocionado em pensar o que representa para mim, minha família e meus amigos, para a cidade toda. O meu sonho era ver o Porto cada vez maior. Sempre pensei em um Porto para todos, tenho muitas saudades de pessoas e tenho muitas lembranças de colegas (informação verbal)⁹⁰.

As informações a seguir fazem parte da segunda entrevista realizada no dia 23 de outubro de 2015, no prédio administrativo da SUPRG, com o Sra. Tânia Fontoura Martins. A Sra. Tânia tem hoje, 56 anos de idade e iniciou suas atividades no Porto em 1982, quando entrou na função de Escriturária I, no terminal de Trigo e Soja. TTS. Atualmente é chefe da Divisão Financeira. Ao ser consultada sobre sua função no momento da admissão conta que:

⁸⁸ Informação dada pelo Sr. Rudimar.

⁸⁹ Idem.

⁹⁰ Ibidem.

[...] eu cheguei ...com uma turma.... disseram assim “vai ficando por aí”, porque não tinha lugar pra sentar.... tinha uma engenheira Débora Plastina, chefe da operação, questionou com o chefe do escritório e perguntou “quem teria para ser a secretária dela?” E como eu estava sobrando, então, fiquei como secretária dela trabalhando no TTS. [...] Eu estava estudando Ciências econômicas na FURG, ...deu um problema lá no TTS, e a gente veio aqui para o Porto Novo do Rio Grande, no centro, depois foram recuperadas as instalações e nós retornamos para lá. Como eu estava estudando Economia na FURG e tinha dificuldade de transporte, então eu pedi para que eu viesse aqui para a sede da Administração e consegui, fui trabalhar na Estatística (informação verbal)⁹¹.

Quanto às lembranças profissionais, mudança das técnicas e dos equipamentos, diz que:

[...] chegando na Estatística, eu me deparei com uma estatística que era um amontoado de dados, não tinha uma estatística. Como eu estava fazendo Economia eu comecei a fazer um trabalho ...então eu fazia gráficos comparativos no papel quadriculado.... Organizar, os dados comparativos da movimentação, tipos de carga, mas tudo isso a mão com régua, esquadro e tudo mais [...]. Um ou dois anos depois entrou a informática, com uma empresa de informatização.... e pedimos que fosse colocado no excel... E a partir daí se deslanchou (informação verbal)⁹².

Seu pertencimento familiar com o Porto tem a ver com o avô, que entrou para o Porto em 1937; também seu pai e tios trabalharam no Porto. Conta:

Meu tio que veio de Dom Pedrito, meu padrinho o tio Darci, todos entraram no Porto, os filhos do meu avô, como provisórios.... Carregavam sacos nos ombros, isso era ser provisório. O meu avô era guarda portuário, ele foi indicado pelo tio, que é o Oscar Carneiro da Fontoura que era Secretário do Estado. Ele era um político, ou seja, já era assim⁹³. [...] Meu avô foi indicado por ele e morava em Dom Pedrito, ele veio com toda a família pra trabalhar no Porto, e tinha na época a Swift, e meus tios trabalhavam na Swift. O tio Darci entrou no Porto, mas ele era menor, tinha menos de dezoito anos, tanto é que ele disse que trabalhou um pouco e saiu para servir o quartel. [...] Ele retornou depois, e os meus outros tios também, todos trabalharam no Porto. O meu tio se aposentou como motorista, outro meu tio também se aposentou como motorista, e os outros dois que trabalharam como provisórios. [...] E aí tem mais o meu pai. O meu pai entrou também como provisório, mas o meu tio disse

⁹¹ Informação dada pela Sra. Tânia, durante a entrevista em 23 de out.de 2015.

⁹² Idem.

⁹³ Trabalhavam no Porto por indicação política.

que o único que quis estudar foi o meu pai, ele sempre quis crescer. Ele entrou como provisório, depois como ele tinha uma boa escrita e sabia datilografia, levaram ele para o escritório onde ele trabalhou bastante tempo. [...] Quando eu nasci o meu pai trabalhava no escritório, e eu vinha aqui com ele visitar o Porto, porque era a Brasília⁹⁴, esse prédio maravilhoso, esplendoroso no meio do Cedro⁹⁵, então isso aqui era a Brasília, uma obra gigantesca para aquela época e naquela área, naquele contexto. [...] Quando eu vim aqui conhecer a Brasília, uma das coisas que eu vi foi a escada de mármore, lindíssima, uma escadaria que parecia daqueles bailes de princesa, eu olhava e dizia, um dia ainda vou vir trabalhar aqui. [...] O meu pai sempre querendo melhorar, ele saiu do escritório e foi como ajudante fiel, e depois quando começou o TECON, Terminal de Containers, o Porto começou a movimentar containers ele foi trabalhar lá, e era fiel aposentando-se com a mesma função. Ele tinha uma caneta pena Parker que era chiquíssima, as assinaturas e escrituras eram todas assinadas com aquela caneta (informação verbal)⁹⁶.

Quando questionada sobre suas lembranças da história do Porto e das comemorações anuais de atividade, atestou que são:

[...] cem anos de Porto como Porto constituído. Acredito que nessa situação geográfica, situação que foi permitida a construção de um Porto, então na verdade ele já existia bem antes disso, porque, naturalmente ele tem esse ancoradouro, sem nada dessa estrutura que foi construída. [...] O Porto foi feita uma construção, vieram os franceses, tem toda essa história, isso significa cem anos? [...] Na verdade o que me faz chegar a essa desconfiança, que são muito mais que cem anos, é a história que nós já sabemos uma parte bem pequena de como chegaram as embarcações aqui, a história da construção da Catedral de São Pedro⁹⁷, e toda a entrada do Rio Grande do Sul, senão a maior, foi por aqui, então devem ser mais de cem anos (informação verbal)⁹⁸.

Sobre as comemorações, diz se sentir convidada para os festejos e completou que “[...] nós estamos inseridos nesse contexto. Então com ou sem

⁹⁴ Nome dado ao prédio administrativo do Porto por motivo de sua inauguração ter sido no mesmo ano em que foi inaugurada a cidade de Brasília, no ano de 1960.

⁹⁵ Nome como ficou conhecido o atual Bairro Getúlio Vargas por motivo de terem sido plantadas, para conter o sedimento do aterramento da área do Porto Novo, várias árvores da espécie Cedro.

⁹⁶ Informação dada pela Sra. Tânia, em 23 de out. 2015.

⁹⁷ Uma das primeiras construções de pedra da cidade do Rio Grande, ainda no início de sua formação.

⁹⁸ Informação dada pela Sra. Tânia, em 23 de out. de 2015.

convite faço parte dessa história. Se eu não sou convidada oficialmente, eu me sinto convidada” (informação verbal)⁹⁹.

Sobre suas lembranças de infância com relação ao Porto, relatou que:

[...] eu lembro, como morei no Cedro, o Bairro Getúlio Vargas, mesmo sendo muito pequena, lembro da retirada das casas¹⁰⁰ em caminhões para abrir espaço para o Porto. [...] Vizinhos nossos indo para a Vila Santa Rosa e Vila São Miguel. Eu pensava, será que irá chegar a minha vez, ficava angustiada e apreensiva com isso. [...] Lembro também que tudo era uma alegria onde eu morava, porque a pegada do pessoal do Porto, era muita gente, e todos passavam na frente da minha casa. [...] Hoje eu lembrei disso e fiz o comparativo com o Estaleiro¹⁰¹, essa movimentação toda acontecia antigamente, era o pessoal da estiva, o Porto todo era um centro de trabalho. [...] Era muita movimentação de funcionário e servidores da geração de empregos que era o Porto e continua sendo (informação verbal)¹⁰².

As informações a seguir fazem parte da terceira entrevista realizada no dia 23 de outubro de 2015, no prédio administrativo da SUPRG, com o Sr. Mauro Renato dos Santos Rodrigues. O senhor Mauro entrou para o Porto em 1980, como operador de máquinas portuárias, na garagem, se aposentou em 1998 e hoje trabalha no Porto de forma terceirizada, cedido para o Porto pelo OGMO RIO GRANDE¹⁰³. Sobre o trabalho na garagem, quando entrou para o Porto relatou que “[...] o encarregado era o seu Milton, depois trocou para o seu Círio Calçadas, trabalhei todo esse tempo com eles” (informação verbal)¹⁰⁴.

Quando perguntado sobre qual foi o seu familiar que trabalhou no Porto, destaca que:

[...] meu pai, meus dois irmãos, dois tios da minha mãe, meu sogro que ainda é vivoele foi presidente do Sindicato dos Portuários, Valdir dos Santos Corrêa, ele entrou em mil novecentos e cinquenta e seis junto com meu pai. Meu pai se

⁹⁹ Idem.

¹⁰⁰ Durante a década de 1980 foram retiradas casas da retro área do Porto e levadas para formarem novos Bairros na cidade do Rio Grande: Bairros Santa Rosa; São Miguel e São João.

¹⁰¹ Um grande número de trabalhadores se desloca na cidade do Rio Grande, nos horários de início e fim da jornada de trabalho.

¹⁰² Informação dada pela Sra. Tânia, em 23 de out. de 2015.

¹⁰³ Órgão Gestor de Mão-de- Obra do Trabalho Portuário Avulso do Porto Organizado do Rio Grande. Disponível em: <http://www.ogmo-rg.com.br/historico/>. Acesso em 24/01/2016.

¹⁰⁴ Informação dada pelo Sr. Mauro Renato, em 23 de out. de 2015.

aposentou em novecentos e noventa e seis (informação verbal)¹⁰⁵.

Sobre as lembranças de infância e adolescência que tem do Porto, contou:

[...] eu vivia aqui dentro, meu pai era guarda do Porto e eu vinha com ele. Eu comecei, de tanto andar aqui dentro, em mil novecentos e oitenta e seis eu comecei a trabalhar em caminhão caçamba, a gasolina. [...] Não eram caminhões do Porto, eram particulares. A gente carregava dos armazéns que eram depositados farelos, e dos armazéns levava para os navios em beira de cais (informação verbal)¹⁰⁶.

Quanto às lembranças profissionais, mudança das técnicas e dos equipamentos, destaca que:

[...] depois fui trabalhar na garagem, depois trocaram a minha portaria e fiquei como motorista, onde fui trabalhar no Pier Petroleiro com o Hélio Rego, que era fiscal de operações portuárias, depois fui para o TECON. [...] Na época era Terminal de Carnes, depois passou para TECON. Fui trabalhar de motorista, fazia viagens para Porto Alegre, Santa Cruz, eu fazia o serviço no Porto e fazia isso também. [...] O meu pai chegou a trabalhar aqui e carregava navio com carrinho, não existia essas máquinas que existem hoje, eles carregavam navio com carrinho de mão, costurando saco, a estiva mesmo trabalhava com pá, dentro do porão carregando. [...] Hoje tem máquinas trabalhando, é tudo modernizado (informação verbal)¹⁰⁷.

Perguntado sobre o tempo que se comemora nos festejos anuais, afirmou: “[...] eu também acho que tem mais do que cem anos. Falam cem anos do Porto Novo e colocam o Porto velho que é muito mais antigo. Esse Porto Novo eu não sei a data que ele começou a funcionar” (informação verbal)¹⁰⁸. E quando questionado sobre a história do Porto, relatou:

O Porto para a história de Rio Grande foi muito bom, meu pai mesmo veio de Pelotas, meu sogro era de Piratini e veio trabalhar aqui, muita gente veio de fora para trabalhar aqui e está aqui até hoje, meus tios vieram de São Lourenço, trabalharam

¹⁰⁵ Idem.

¹⁰⁶ Ibidem.

¹⁰⁷ Ibidem.

¹⁰⁸ Ibidem.

no Porto e morreram em Rio Grande. Para o Porto e para a cidade foi muito bom (informação verbal)¹⁰⁹.

Ao responder sobre sua participação nas comemorações de atividade do Porto, afirmou:

Já participei de uma ou duas, mas a gente que trabalhava lá dentro do Porto não sabia o que acontecia aqui fora, só sabia por exemplo, que o Porto estava fazendo 85 anos, mas não se participava das comemorações porque não era falado para muita gente, só se sabia que o Porto estava de aniversário, não existia essas coisas como hoje que são muito lembradas. [...] Eu estou aqui no prédio desde mil novecentos e noventa e seis. Já me lembro mais das comemorações de final de ano. Quando eu vim pra cá que eu comecei a me lembrar mais dessas datas, quando eu estava lá dentro não tinha quase essas coisas. Se Deus quiser este ano vou participar das comemorações (informação verbal)¹¹⁰.

As informações a seguir fazem parte da quarta e última entrevista, realizada no dia 23 de outubro de 2015, no prédio administrativo da SUPRG, na sala do DOE¹¹¹, com o senhor Rudimar Cazaubon de Mattos. O senhor Rudimar tem 59 anos e entrou para o Porto em mil novecentos e oitenta e dois para trabalhar na Receita. Atualmente é responsável pela Divisão de Operação. DOE e pelos Contratos. Quando questionado sobre sua chegada para trabalhar no Porto, relatou:

Eu era da Receita, naquela época o chefe era o Hélio Ávila, depois fui encarregado do setor de garagem como escriturário um, depois como escriturário dois fui para o Armazém A7, depois fui fiel do setor de contêineres, o Porto trabalhava com contêineres. [...] Em 1996 nós batemos o recorde de movimentação de contêineres aqui no Porto Novo. [...] Do setor de contêineres eu passei a ser fiel do TECON quando passou a ser iniciativa privada e fui trabalhar como fiel de armazém, quando retornei fui para o setor de exportação. [...] Depois juntou importação e exportação e eu fiquei de fiel dos dois. Depois passei a ser chefe do Setor de Operações de Engenharia. [...] Quando trocou o governo, voltei a ser fiel de novo no Setor de Importação. Depois foi criada uma Divisão de Qualidade e eu fui convidado a ser chefe e montar essa divisão, fizemos cursos, só que fazer qualidade em serviço público era impossível. [...] Foi

¹⁰⁹ Ibidem.

¹¹⁰ Ibidem.

¹¹¹ Divisão de Operações Especiais

criada uma seção de contratos, conversou-se com a Marca¹¹², desenvolveu-se um sistema que é usado até hoje pelo setor de contratos, porque antigamente tinham que ser procurados os contratos, porque no máximo existia uma planilha de excel e hoje se tem um sistema de contratos. [...] Em 2011 fiquei responsável pelo DOE. Divisão de Operação de Engenharia. A partir de 2015 fiquei responsável pela Divisão de Operação e pelos Contratos (informação verbal)¹¹³.

Ao ser questionado sobre qual é o seu grau de pertencimento familiar, com a instituição, referiu:

Tenho lembranças boas...também lembro que atrasavam o pagamento, eram dois ou três meses sem receber. Lembro do meu pai pedindo dinheiro emprestado porque não tinha recebido. [...] Meu pai era funcionário público, exercia a função de chefe de gabinete. Depois ele se formou em economia e foi aproveitado como nível superior, mas ai eu também já estava trabalhando. [...] Eu lembro do meu pai reclamar dos funcionários públicos, depois quando eu entrei pra cá vi que realmente era complicadíssimo lidar com funcionário público, não são todos, porque existem funcionários excelentes (informação verbal)¹¹⁴.

Quando questionado a respeito das comemorações anuais e sobre o centenário, contou que:

Particpei nos últimos anos na verdade, não sou muito de participar, participo das festas de fim de ano, e das últimas comemorações de aniversário do Porto. [...] Na minha opinião o Porto tem mais, e diz respeito ao Porto Velho que foi o primeiro Porto de Rio Grande, esse é o início do Porto. [...] A partir daí veio o Porto Novo que tem os cem anos e depois os terminais especializados. Mas o Porto começou no Porto Velho, isso deveria ser comemorado em respeito as pessoas que construíram naquele Porto (informação verbal)¹¹⁵.

Nos relatos dos quatro entrevistados foram percebidas lembranças de infância que justificam pertencimento ao Porto do Rio Grande, o qual vai além da pertença profissional. Estas lembranças, evocadas através dos questionamentos, se cruzam e se identificam em alguns momentos quando são

¹¹² Empresa encarregada pelo sistema de informática do Porto do Rio Grande.

¹¹³ Informação dada pelo Sr. Rudimar Cazaubon de Mattos, em 16 de dez. de 2015.

¹¹⁴ Idem.

¹¹⁵ Ibidem.

relatadas as antigas práticas da atividade portuária, as quais deixaram de ser executadas e foram substituídas por outras, como é o caso do pai do senhor Rudimar (negrinho), que trabalhou na função de operador de carga avulsa, ainda no tempo da sacaria. Seu Rudimar (negrinho) também lembra da chegada dos contêineres que substituíram a carga avulsa e da primeira empilhadeira Madal adquirida pelo Porto.

O senhor Mauro, que também desempenhou a atividade já extinta de operador de máquinas no Porto, recorda o trabalho do pai, como guarda portuário, profissão ainda existente, e uma das mais antigas do Porto.

A entrevistada senhora Tânia lembra o trabalho burocrático, desempenhado na estatística, mas feito de forma manual, em papel quadriculado, régua e compasso. Ela viveu a mudança quando este trabalho foi informatizado, através das planilhas do excel, dando mais agilidade às rotinas diárias. Também recordou o trabalho de beira de cais executado pelo pai, na condição de provisório antes de ser levado para o escritório, em razão de ter boa grafia.

O quarto entrevistado, o senhor Rudimar Mattos, trabalhou na área de Armazém, como fiel¹¹⁶ e, posteriormente, assim como o seu pai, desempenhou atividade burocrática, ligada à administração, à elaboração de contratos e aos gabinetes.

A pertença familiar e profissional vivenciadas pelos entrevistados cria uma forte identidade portuária, devido a singularidade do grupo, construindo uma memória unificada, sem fragmentações, pois já existia uma memória portuária em seus ambientes familiares, antes de desempenharem suas atividades no Porto. Se percebeu nos entrevistados, durante as entrevistas, o orgulho de ser portuário e de ter este vínculo com seus progenitores portuários.

O patrimônio cultural do Porto do Rio Grande é formado por estas memórias, fortalecidas através dos vestígios de tempos passados, vividos por seus familiares e colegas, pois a identidade coletiva é construída por indivíduos que se sustentam e se reconhecem nos lugares e grupos dos quais fazem parte e que são suas referências (NORA, 1993, p. 9).

¹¹⁶ Cargo do encarregado pelos Armazéns.

Ao analisarmos os questionamentos feitos aos entrevistados, sentimos que há confusão quanto ao tempo de existência do Porto do Rio Grande e ao que está sendo comemorado. Somente nosso quarto entrevistado, o senhor Rudimar Cazaubon de Mattos, se posicionou com mais segurança quanto à omissão de atividade do Porto Velho. Os demais ficaram em dúvida sobre o tempo e os feitos da Companhia Francesa.

Para seu Rudimar (negrinho), o Porto tem mais que cem anos, fazendo uma comparação com a sua idade e a de seu pai, e também pelo fato dele frequentar a área portuária ainda criança e lembrar-se do Porto já constituído, mas não mencionou o Porto Velho em suas observações e lembranças.

Para a entrevistada Tânia, o Porto também tem mais de cem anos, devido ao ancoradouro natural, o qual recebeu as primeiras embarcações oficiais que chegaram à cidade do Rio Grande, mas ainda existe uma confusão quanto ao tempo de atividade da instituição e questiona: “no Porto foi feita uma construção, vieram os franceses, tem toda essa história, isso significa cem anos?” (Informação verbal)¹¹⁷.

O entrevistado Mauro também “acha” que o Porto tenha mais que cem anos e diz que colocam os dois Portos, o Porto Novo e o Porto Velho, quando falam em cem anos. E conclui não saber quando o Porto Novo começou a funcionar. Apesar de ter trabalhado todo tempo no referido Porto.

Já o entrevistado Rudimar Cazaubon de Mattos tem a “certeza” de que o Porto tem mais de cem anos e que o tempo anterior diz respeito ao Porto Velho, o primeiro Porto do Rio Grande, e que só depois veio o Porto Novo e os demais terminais. E conclui que as comemorações deveriam incluir o Porto Velho, “em respeito as pessoas que construíram aquele Porto” (informação verbal)¹¹⁸.

¹¹⁷ Questionamento feito pela Sra. Tânia, em entrevista em 23 de out. de 2015.

¹¹⁸ Fala mencionada pelo Sr. Rudimar Cazaubon de Mattos, em 16 de dez. de 2015.

Considerações Finais

O Porto do Rio Grande – como porto natural – faz parte da história da cidade do Rio Grande antes de sua formação, pois “o Rio Grande do Sul foi povoado muito antes do que a maior parte das pessoas imagina”, quando recebeu seus primeiros humanos por volta de 10.000 anos A.C. (SCHMITZ, 2006, p.14). Neste tempo, eles ainda não conheciam o cultivo, mas já tiravam seu sustento das águas da lagoa e do mar, e, progressivamente, foram adaptando as suas necessidades à região, pois sobreviviam da caça, da pesca e da coleta; “viviam dentro da natureza e aproveitavam o que ela brindava graciosamente” (*ibidem*).

O ancoradouro natural, muito tempo depois, a partir da fundação da cidade, no ano de 1737, desempenhou, em todas as épocas, um papel importante na economia local e nacional. Em seus quase 280 anos de atividade oficial, passou por várias etapas de modernização e de atualização de técnicas de trabalho e de infraestrutura do transporte aquaviário, que necessitam constantemente ser atualizadas no presente e assim o serão no futuro.

Neste trabalho, procuramos saber quais as razões que levaram as autoridades do Porto do Rio Grande a comemorar somente 100 anos de sua atividade e elidir quase 180 anos de suas comemorações anuais. Como primeira hipótese, para a ocultação deste tempo, tínhamos: a facilidade de operação portuária advinda da inauguração do Porto Novo e da inauguração dos Molhes da Barra do Rio Grande em 1915, frente ao perigo constante da “Barra Diabólica” e da insuficiência de aprofundamento do Cais do Porto Velho.

É evidente que a construção do Porto Novo oportunizou o desenvolvimento no transporte de carga, a qual passou a chegar a Rio Grande em vapores maiores dos que os habituais, uma vez que o Porto Velho, na época de inauguração do Porto Novo, não oferecia recursos para a navegação de

grande porte, fato que o tornou, no final do século XIX e início do século XX, inviável ao progresso econômico frente aos novos mercados internacionais. Porém, não podemos relegar o Porto Velho ao esquecimento, pois desde sua formação – ainda no pequeno ancoradouro de madeira – serviu, de forma oficial, à navegação da região sul do país, de 1737 a 1915 e, dentro deste período, no ano de 1872 foi inaugurado o primeiro Cais de Pedra, também uma importante obra para a época. Através do pequeno ancoradouro, a partir de 1737, chegaram o sustento e a munição necessários para a defesa da região, durante os primeiros anos de fixação da cidade do Rio Grande; chegaram os migrantes, suas culturas, ideias e ideais; fez-se o comércio para o transporte do charque, que além da região sul, também abasteceu outras regiões do país e exterior. Também chegaram, através do Porto Velho, os equipamentos e os maquinários para as indústrias que se instalaram em Rio Grande, além de todo material necessário para as obras de construção do Porto Novo e dos Molhes da Barra, incluindo os recursos humanos, ou seja, os membros da Companhia Francesa.

A partir da inauguração dos primeiros metros de cais do Porto Novo, em virtude da radicalidade das transformações ocorridas e de uma limitação de nosso conhecimento de períodos anteriores, há uma dificuldade em interpretar a instabilidade (GIDDENS, 1991, p. 14). Como resultado, passa a existir uma supervalorização do “novo” frente ao velho, pois o moderno Porto Novo, a partir de sua inauguração, em 1915, permite olhar para o futuro, enquanto que o antigo Porto Velho passa a ser superado.

Da mesma forma, “a omissão involuntária ou rejeição pode perfeitamente servir de refúgio para justificar o distanciamento da realidade histórica” (MICHEL, 2010, p. 24), ou ainda, legitimar um período mais próspero de atividades do Porto do Rio Grande, segundo o julgamento das autoridades. A partir da inauguração do Porto Novo, que propiciou a atracação de navios de grande calado, o Porto Velho foi gradativamente sendo deixado de lado e caindo no esquecimento. Porém, este Porto se manteve suficiente por quase 180 anos de história da cidade do Rio Grande.

Esta negação reforça parte das lembranças cômodas ou aceitáveis para as comemorações, porque se considera que, a partir do Porto Novo, chegaram muitos investimentos para a cidade, a qual passa a contar com terminais especializados. E assim, se omite parte da história do Porto para ressaltar uma

parte mais interessante para os poderes públicos, porque na contemporaneidade o Porto Novo apresenta uma infraestrutura mais adequada às exigências do transporte portuário. Diz-se “meias verdades [...] (não lembrar oficialmente um acontecimento histórico sem, no entanto, negar sua realidade, comemorar parcialmente um fato, desviá-lo do seu sentido original...)” (MICHEL, 2010, p. 24). As intenções presidem às decisões que são raramente transparentes aos próprios atores.

Entretanto, o passado não pode ser simplesmente apagado porque ele cobra sentido em seu enlace com o presente no ato de rememorar e esquecer (JELIN, 2001, p. 9), e deve ser reconstruído no presente porque “os esquecimentos institucionalizados não são jamais irreversíveis” (MICHEL, 2010, p. 19). Podem ser revistas as políticas de memória e de esquecimento, criadas em torno de tais celebrações, na intenção de salvaguardar a memória do Porto do Rio Grande.

Assim, durante a história do Porto do Rio Grande houve sucessivas fases de modernidade, mas, a cada tempo, os sucessivos passos foram importantes e necessários – um estágio de modernidade, que facilitou as operações portuárias, não pode se sobrepor a fase anterior – e sob pena de fragilizar a memória da instituição e conseqüentemente seu patrimônio cultural. Não se justifica que a modernidade necessária exclua o passado, pois o fato gerador deste avanço não deve ser relegado ao esquecimento, uma vez que está aí incorporada a memória coletiva do Porto. Porque, “mais do que uma ruptura com o passado, ‘novo’ significa um esquecimento, uma ausência de passado” (LE GOFF, 1990, p. 153).

Como segunda hipótese da omissão do tempo, nas comemorações, apontamos para motivos políticos. Em razão da queda do Governo Imperial, a partir de 1889, e da ascensão do Governo Republicano, este obteve sucesso ao conter a “Barra Diabólica” com a inauguração do Porto Novo e dos Molhes da Barra, ambos no ano de 1915, “revelando um uso político e identitário do esquecimento” (CIARCIA, 2010, p. 76), e ao omitir os esforços que o Governo Imperial empregou. Neste sentido, fomos buscar os discursos nos jornais, no período do final do Governo Imperial e início do Governo Republicano, e percebemos que os esforços e as críticas perduraram e foram semelhantes por um longo período e que a complexidade da questão da Barra perdurava no início do Governo Republicano.

E assim, mesmo com as dificuldades naturais e econômicas enfrentadas pelo Governo Imperial e, posteriormente, pelo Governo Federal, e o empenho destes dois governos frente as demandas do Porto Velho e da “Barra Diabólica”, a sociedade rio-grandina aclamava por melhorias, o que foi percebido durante todo o processo histórico de estabelecimento da cidade do Rio Grande e de seu Porto. Dentre os projetos, encomendados pelo Governo Imperial, para resolver o problema da Barra, destaca-se o da Comissão de Melhoramento, no ano de 1883, colocado em prática pela Companhia Francesa para a construção dos Molhes da Barra, a partir do ano de 1907, já no Governo Republicano.

Ainda, em se tratando da segunda hipótese, foram feitas pesquisas nos jornais da época, durante um período de 100 anos, de 1915 a 2015. Observaram-se os meses de março, mês da entrada do navio Benjamin Constant, inaugurando assim os Molhes da Barra, e de novembro, quando se deu a inauguração do Porto Novo. Buscou-se analisar a partir de quando foram iniciadas as comemorações e se verificou que nos anos posteriores a ambas as inaugurações, ou seja, a partir de 1916, não houve comemorações que viessem a ressaltar as obras inauguradas em 1915, pois as comemorações, como se dá na atualidade, foram iniciadas somente no ano de 1985¹¹⁹ e continuadas posteriormente. Destaca-se assim, um total de trinta anos de comemorações, até o ano de 2015. Observou-se ainda que a escolha da data para a inauguração do Porto Novo, em 15 de novembro de 1915, significa uma exaltação aos feitos republicanos, por se referir ao dia da Proclamação da República.

Já a terceira hipótese do nosso trabalho foi a de que a omissão do tempo apontava para a necessidade de esquecer não somente a insuficiência de um Porto Velho, mas o passado trágico devido a perdas materiais e humanas, resultado de naufrágios de embarcações na entrada da “Barra Diabólica”, fato causador de temor à sociedade local. Este sentimento vivido na sociedade rio-grandina, durante quase 180 anos, passou a ser absorvido através das

¹¹⁹ Em 1980 foi publicada a primeira versão oficial sobre a história da preservação do patrimônio cultural no Brasil. Para Eric Hobsbawm, as décadas de 1970 e 1980, por ele denominadas de “as décadas de crise” do capitalismo, marcaram um novo tipo de concorrência em termos globais. Associado a outros fatores estruturais, o advento da tecnologia promoveu um severo enfraquecimento dos Estados e a expansão fantástica do poder transnacional do capital a ignorar as fronteiras nacionais. Novos valores e clivagens foram sendo constituídos a partir deste contexto, e esmaeceram a ideia de nação em favor do fortalecimento de recortes identitários de outras naturezas, como por exemplo, religiosa, étnica, ideológica, de gênero, etc. Também foi nesse contexto que a perspectiva ampliada de patrimônio cultural marcou um lugar vitorioso com a Constituição Federal de 1988. Para saber mais ver: CHUVA, Marcia. Por uma história da noção de patrimônio cultural no Brasil. *In*: Revista do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional.

entrelinhas dos discursos e do que foi contado criando uma memória coletiva que passa a desvalorizar o Porto Velho frente às oportunidades que o Porto Novo passa a oferecer.

A quarta e última hipótese diz respeito a motivos identitários para a omissão, devido à falta de identidade dos administradores com o Porto uma vez que estes, na grande maioria, durante os 30 anos comemorados, 1985-2015, foram indicações políticas e não ascensão de carreira. Quando o funcionalismo não mantém um vínculo técnico com o lugar, isto implica numa ausência de identidade portuária e numa confusão, dos próprios administradores, quanto ao tempo de atividade do Porto.

A política de memória da instituição, iniciada no ano de 1985, elegeu comemorar o tempo do Porto Novo, e, a partir daí, sucessivamente, as comemorações foram incorporadas para o “Porto”, no sentido geral, passando a nomenclatura “Porto Novo” a ser substituída por “Porto”, e ser atribuído a este o tempo contado a partir de 1915, como contagem total de atividade do Porto do Rio Grande. Ocorre, assim, uma confusão em relação a datação e as nomenclaturas sem nunca trazer para os festejos o tempo total do Porto. Também, as autoridades legais criaram um esquecimento por omissão.

Esta tradição inventada estabelece ou legitima o marco de comemoração das atividades do Porto e suas relações de autoridade, pois estas são definidas por autoridades oficiais que determinam seu cumprimento e sua aceitação pelos demais funcionários, que reiteram seus valores através das repetições anuais.

O fato do cuidado e da correção da terminologia, ocorrida nos festejos de 2015, quando foi admitido o lapso e colocada, na mídia e nos discursos das autoridades, a expressão “**100 de PORTO NOVO**”, fez com que se desse início à reorganização da memória do Porto do Rio Grande que “evidencie também a ligação desta com aquilo que a sociologia chama de identidades coletivas” (POLLACK, 1991, p. 206). Mas este trabalho de valorização da memória deve ser contínuo, pois o que se perde fragiliza a memória e esta enfraquece.

A memória/patrimônio do Porto tem valor identitário, uma vez que a cidade do Rio Grande é uma cidade portuária. Portanto, a identidade deste grupo social representa os movimentos de trabalhadores passados, e das primeiras autoridades portuárias advindas de outras partes do Brasil e do exterior, e seus feitos e técnicas transferidas e aprimoradas no transcorrer do tempo para os

demais trabalhadores em sucessão e parte do presente e também do futuro. O passado tem seus ensinamentos para o presente, tem de ser integrado no dia a dia de cada um, não como uma memória isolada de um tempo morto, mas fazendo parte, ativamente, da vida comum (BESSA, 2004, p. 13).

A transição política, ocorrida no Porto, de quatro em quatro anos, e a falta de pertencimento da maior parte do quadro dos administradores levam à ausência de criação de identidade portuária de seus governantes, fato que fragmenta a memória da instituição. Pois, destaca-se que as políticas de memória e de esquecimento são atos políticos advindas do poder dos mandatários e, a rearrumação da memória também depende desta vontade, pois, nesta “devoção pelo passado há, [...] fendas das quais se insinua a inovação e a mudança” (LE GOFF, 1990, p. 187) que assim como este tipo de administração fazem parte do contexto histórico desta instituição.

Assim, concluímos que as quatro hipóteses iniciais se justificam e se completam e que a omissão do tempo nas comemorações diz respeito à falta de pertencimento, diretamente ligada a falta de identidade, mas as autoridades envolvidas no passado do Porto do Rio Grande se conserva através dos feitos de engenharia; através dos registrados em fontes documentais, que são transferidos de uma geração a outra; através das plantas e de documentos deixados que são resultantes de estudos e de atos realizados anteriormente; das técnicas passadas e aprimoradas no presente e das várias histórias de vida dos trabalhadores portuários.

Também se perpetua nas conquistas sociais e no crescimento econômico, advindo do resultado do trabalho deste grupo, composto por guindasteiros, carvoeiros, assim como meu avô, Pedro Moran, turneiros, estivadores, arrumadores, como o senhor Rudimar Cruz; guardas, conferentes, marceneiros, mecânicos, advogados, economistas, como a senhora Tânia; administradores, consertadores, assim como meu pai, Vilson Ferreira; marinheiros, motoristas, assim como o senhor Mauro e todos os tipos de operários que mantêm seu ofício e o sustento de suas famílias. Todos eles também fazem parte, sucessivamente, das várias etapas de mobilização urbana ocorridas na cidade do Rio Grande, desde sua formação, devido a necessidade de mão de obra experiente¹²⁰ tendo

¹²⁰ Fato que se confirma novamente na contemporaneidade, devido ao crescimento do Polo Naval e a chegada de grande número de trabalhadores.

em vista os processos pelos quais passou, passa e passará o Porto do Rio Grande ao longo de sua história.

FONTES DOCUMENTAIS

BISTURI, Rio Grande, 27 de jul. 1890.

DIÁRIO DO RIO GRANDE, Rio Grande, 1º de abr. de 1870.

DIÁRIO DO RIO GRANDE, Rio Grande, 20 de set. de 1872.

Jornal Echo do Sul, Rio Grande, 08 de março de 1915.

JORNAL AGORA, Rio Grande, do ano de 1993 ao ano de 2015, nas publicações de mar. e de nov.

JORNAL ECHO DO SUL, Rio Grande, Meses de Mar. e Nov. de 1915.

JORNAL O RIO GRANDE, Rio Grande, do ano de 1915 a 1993, nas publicações de mar. e de nov.

JORNAL O TEMPO, Rio Grande, Meses de Mar. e Nov. 1915.

MINISTÉRIO DOS NEGÓCIOS DA AGRICULTURA COMMERCIO E OBRAS PUBLICAS. **Melhoramento da Barra e da Navegação Interior da Província.** Relatório apresentado ao Governo imperial. Província do Rio Grande do Sul. 30 de abril de 1883.

O COMMERCIAL, 24 de ago. de 1871.

RELATÓRIO DA CÂMARA MUNICIPAL DA CIDADE DO RIO GRANDE. Rio Grande, 1869.

SECRETARIA DAS OBRAS PUBLICAS. **Direcção Geral do Porto e Barra do Rio Grande:** relatório annual de 1925. Porto Alegre: Officinas Graphics da A Federação, 1925.

SECRETARIA DAS OBRAS PUBLICAS. **Direcção Geral do Porto e Barra do Rio Grande:** relatório annual de 1926. Porto Alegre: Officinas Graphics da A Federação, 1926.

SECRETARIA DAS OBRAS PUBLICAS. **Direcção Geral do Porto e Barra do Rio Grande:** relatório annual apresentado em 25 de Abril de 1927, anexo ao relatório da Secretaria das Obras Públicas. Porto Alegre: Officinas Graphics da A Federação, 1927.

SECRETARIA DAS OBRAS PUBLICAS. **Direcção Geral do Porto e Barra do Rio Grande**: relatório annual 1928, anexo ao relatório da Secretaria das Obras Públicas. Porto Alegre: Oficinas Graphics da A Federação, 1929.

SECRETARIA DAS OBRAS PUBLICAS. **Direcção Geral do Porto e Barra do Rio Grande**: relatórioannual 1929, anexo ao relatório da Secretaria das Obras Públicas. Porto Alegre: Oficinas Graphics da A Federação, 1930.

REFERÊNCIAS

AGÊNCIA NACIONAL DE TRANSPORTE AQUAVIÁRIO. ANTAQ. **Boletim Informativo Portuário 3º trimestre de 2015**. Disponível em: <http://www.antaq.gov.br/portal/pdf/BoletimPortuario/BoletimPortuarioTerceiroTrimestre2015.pdf>. Acesso em 23/01/2016.

ALTMAYER, Flávia de Lima; CARNEIRO, Oscar Décio. Cidade do Rio Grande, 270 anos: A mais antiga do Estado. In: **Memorial do Rio Grande do Sul**. Caderno de História n. 33, Porto Alegre: Governo do Estado, 2007.

ALVES, Francisco das Neves. **Porto e Barra do Rio Grande**: uma secular aspiração que se tornou realidade (uma introdução ao tema). Porto Alegre: Corag, 2007.

ALVES, Francisco das Neves. **Porto e Barra do Rio Grande**: história, memória e cultura portuária. Porto Alegre: Corag, 2008. I e II v.

ANUÁRIO DE PORTOS E NAVIOS 1976. Rio de Janeiro, RJ, 1976.

ANUÁRIO DE PORTOS E NAVIOS 1983-1984. Rio de Janeiro, RJ, 1984.

ANUÁRIO ESTATÍSTICO PORTUÁRIO 1996. Ministério dos Transportes. Secretaria dos Transportes Aquaviário do Departamento de Portos. Brasília, 1996.

TONERA, Roberto; OLIVEIRA, Mário Mendonça de (ORGs). **AS DEFESAS DA ILHA DE SANTA CATARINA E DO RIO GRANDE DE SÃO PEDRO EM 1786**: de José Correia Rangel. Florianópolis: UFSC, 2011.

AZEVEDO, José Luiz Bragança de. **Alfândega da cidade do Rio Grande (do Sul)**: contribuição à História de sua criação, instalação e administração: dados biográficos dos juizes e dos inspetores que nela serviram (1804 – 1940). Rio Grande: SINDIRECEITA, 2004.

BARRETO, Abeillard. **Bibliografia sul-riograndense**. Rio de Janeiro. Conselho Federal de Cultura, 1973-1976.

BELLOTTO, Heloísa. Documento de arquivo e sociedade. *In*: Ciências & Letras, Porto Alegre: FAPA, n. 31, 2002.

BERMAN, Marshall. **Tudo que é sólido desmancha no ar**: uma aventura na modernidade. São Paulo: Companhia das letras, 2007.

BESSA, Altamiro Sérgio Mol. **Preservação do Patrimônio Cultural**: nossas casas e cidades, uma herança para o futuro. Belo Horizonte: CREA-MG, 2004.

CANDAU, Joel. **Memória e Identidade**. São Paulo: Contexto, 2012.

_____. Bases antropológicas e expressões mundanas da busca patrimonial: memória, tradições e identidade. In: **Memória em Rede**, Pelotas, v. 1, n. 1, jan/jul, 2009.

CARVALHO, Diogo Sá; CARVALHO, Andréa Bento; DOMINGUES, Marcelo Vinícius de La Rocha. **Polo Naval e desenvolvimento regional na metade sul do Rio Grande do Sul**. Disponível em:

http://www.pucrs.br/eventos/eeg/download/Mesa7/Polo_Naval_e_Desenvolvimento_Regional_da_Metade_Sul_do_RS.pdf. Acesso em 20/01/2016.

CASSARES, Norma Cianflone; MOI, Claudia. **Como fazer conservação preventiva em arquivos e bibliotecas**. São Paulo: Arquivo do Estado e Imprensa Oficial, 2000.

CIARCIA, Gaetano. A suspensão do passado da escravidão no Benin meridional. In: FERREIRA, Maria Letícia Mazzuchi; MICHELON, Francisca Ferreira (Orgs). **Memória, patrimônio e tradição**. Pelotas. UFPEL, 2010.

COLEÇÃO DE LEIS DO IMPÉRIO. Portal da Câmara dos Deputados. Disponível em:

<http://www2.camara.leg.br/busca/?q=cole%C3%A7%C3%A3o+das+leis+do+imp%C3%A9rio&x=0&y=0>. Acesso em 24/03/2015.

COMTE, Auguste. **Calendrier positiviste ou système de commémorations publiques**. Paris: Librairie Scientifique-Industrielle de L. Mathias, 1849.

CONNERTON, Paul. **Com as sociedades recordam**. Celta, 1999.

CONSTITUIÇÃO DA REPÚBLICA FEDERATIVA DO BRASIL: Até a Emenda Constitucional n. 72, de 2 de abril de 2013. Disponível em:

http://www.imprensaoficial.com.br/PortalIO/download/pdf/Constituicoes_declaracao.pdf. Acesso em 23/03/2015.

DELGADO, Lucilia de Almeida Neves. **História oral**: memória, tempo identidades. Belo Horizonte: Autêntica, 2006.

D'ALESSIO, Marcis Mansor. Intervenções da memória na historiografia: identidades, subjetividades, fragmentos, poderes. In: **Proj. História**, São Paulo, n.17, nov.1998.

DEPARTAMENTO ESTADUAL DE PORTOS, RIOS E CANAIS (DEPRC). Rio Grande do Sul Brasil. Publicação do Governo do Estado. Porto Alegre, RS, dez. 1973.

FEIJÓ, Flavio Tosi; MADONO, Danielle Trindade. **Polo Naval do Rio Grande: potencialidades, fragilidades e a questão da migração.** Porto Alegre: UFRGS, 2013. Disponível em: http://www.ufrgs.br/fce/wp-content/uploads/2015/01/TD02_2013_feijo_madono.pdf. Acesso em 21/01/2016.

FERREIRA, Mária Letícia Mazzucchi. Políticas da memória e políticas do esquecimento. In: **Revista Aurora**, 10, 2011. Disponível em: <http://revistas.pucsp.br/index.php/aurora/article/viewFile/4500/3477>. Acesso em 20/01/2016.

GIDDENS, Anthony. **As consequências da modernidade.** São Paulo: UNESP, 1991.

_____. **Modernização reflexiva.** São Paulo: UNESP, 2012.

GINZBURG, Carlo. **Mitos, emblemas, sinais: morfologia e história.** São Paulo: Companhia das letras, 1989.

_____. **O fio e os rastros.** São Paulo: Companhia das letras, 2007.

GREGÓRIO, Vitor Marcos. O progresso a vapor: navegação e desenvolvimento na Amazônia do século XIX. In: **Nova Economia.** Belo Horizonte, v. 19, n. 01, jan/abr 2009.

HALBWACHS, Maurice. **Lescadressesociaux de lamémoire.** Paris: Mouton, 1976.

_____. **A memória coletiva.** Rio de Janeiro: Vertice, 1990.

HERNÁNDEZ, Josep Ballart; TRESSERRAS, Jordi Juan i. **Gestión del patrimônio cultural.** Espanha: Ariel, 2007.

HOBSBAWM, Eric; RANGER, Terence. **A invenção das tradições.** Ri de Janeiro: Paz e Terra, 1997.

JELIN, Elizabeth. **Los trabajos de la memória.** Espanã: Siglo Veintiuno editores, 2001. Cap.II.

LASCOUMES, Pierre; LE GALÈS, Patrick. **Gouverner par les Instruments.** Paris: Presses de la Fondation Nationale des Sciences Politiques, 2004.

LE GOFF, Jacques. **História e Memória.** Trad. Bernardo Leitão. Campinas, SP: UNICAMP. 1990. Disponível em: <http://memorial.trt11.jus.br/wp-content/uploads/LE-GOFF-Hist%C3%B3ria-e-Mem%C3%B3ria.pdf>. Acesso em 20/01/2016.

LENCLUD, Gérard. A tradição não é mais o que era...sobre a noções de tradição e de sociedade tradicional em etnologia. In: **História, histórias,** Brasília, vol. 1,

n. 1, 2013. Disponível em: <http://periodicos.unb.br/index.php/hh/article/view/9366>. Acesso em 20/01/2016.

LOWRENTHAL, David. **Como conhecemos o passado**. Trad. Lúcia Haddad. São Paulo, Projeto História, n.17, nov. 1998.

MICHEL, Johann. Podemos falar de uma política de esquecimento? In: **Revista Memória em Rede**, Pelotas: PPGMP, v.2, n.3, ago.-nov., 2010. Disponível em: www.ufpel.edu.br/ich/memoriemrede/site/revista/edicao-03/. Acesso em 15/05/2014.

MADONO, Flávio Tosi Feijó; Trindade, Daniele. **Polo naval do Rio Grande: potencialidades, fragilidades e a questão da imigração**. Porto Alegre. UFRGS, 2013. Disponível em:

www.ufrgs.br/fce/wordpress/wp-content/uploads/2013/05/TD2_feijo_madono_FINAL.pdf. Acesso em 25/03/2015.

MORIN, Edgar. A rememoração. In: _____. **O método III: o conhecimento do conhecimento**. Lisboa: Europa-América, [19--?]. p. 99-106.

_____. **A religião dos saberes: o desafio do século XXI**. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2013. p. 365-441.

NEVES, Hugo Alberto Pereira. **A importância do Porto do Rio Grande na economia do Rio Grande do Sul (1890-1930)**. Dissertação de Mestrado. Curitiba, 1980.

_____. **O Porto do Rio Grande no período de 1890-1930**. In: R. Dep. Bibl. Hist., Rio Grande, FURG, v. 2, n.1, jan.-jun. 1980, p. 67- 110.

NEVES, Hugo. A insegurança e os naufrágios na Barra do Rio Grande (1822-1889). In: ALVES, Francisco das Neves. **Naufrágios e Naufrágios no Litoral do Rio Grande**. Rio Grande: FURG, 2001.

NORA, Pierre. Ente mémoire e thistoire: la problématique des lieux. In: Pierre Nora (org). **Les lieux de mémoire**. Paris: Gallimar, 1984. v. 1 La République, 1984.

OLIVEIRA, Carlos Alberto de. **O fechamento da Swift na cidade do Rio Grande/RS (1960): o pior reveillon de todos os tempos**. Florianópolis: XXVIII Simpósio Nacional de História, 2015. Disponível em: http://www.snh2015.anpuh.org/resources/anais/39/1434419583_ARQUIVO_TextoCarlosAlbertodeOliveira,ST33.pdf. Acesso em 13/01/2016.

OSÓRIO, Helen. **O império no sul da América: estancieiros, lavradores e comerciantes**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2007.

PINHEIRO; COSTA. **Paul Ricoeur, Paul Connerton e Jan Assmann: reformulando o conceito de “Memória Coletiva” de Maurice Halbwachs**. In: XII

Semana de Letras da Ufop. Pluralidades da Memória: literatura, tradução e práticas discursivas. Maria, MG: UFOP. 2012.

POLLAK, Michael. Memória e identidade social. In: **Estudos históricos**. Rio de Janeiro, v. 5, n. 10, 1992. p. 200-2012.

POULOT, Dominique. Uma história do patrimônio no ocidente, séculos XVIII-XXI. São Paulo: Estação da Liberdade, 2009. p. 9-39.

PRADEL, Antonio. **Histórico da Barra do Rio Grande**: comemorando os 135 anos de fundação da Câmara do Comércio. 1979.

PRATS, Llorenç. Concepto y gestión del patrimônio local. In: **Cadernos de Antropologia Social**, n. 21, p. 17-35, 2005. Disponível em: <http://www.scielo.org.br/pdf/cas/n21a02.pdf%20cultural.pdf> acesso em 24/09/2014.

PRATS, Llorenç. El concepto de patrimônio cultural. In: **Política y Sociedad**. Madrid: Universidade de Barcelona, 1998, n. 27, p. 63-76. Disponível em: <http://www.antropologiasocial.org/contenidos/publicaciones/otautores/prats%20el%20concepto%20de%20patrimonio%20cultural.pdf>. Acesso em 23/01/2016

PRESIDÊNCIA DA REPÚBLICA. CASA CIVIL. SUBCHEFIA PARA ASSUNTOS JURÍDICOS. **Constituição da República federativa do Brasil de 1988**. Disponível em: [Planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm](http://planalto.gov.br/ccivil_03/constituicao/ConstituicaoCompilado.htm). Acesso em 20/09/2014.

PROST, Antoine. Como a História faz o historiador? In: **Anos 90**. Porto Alegre, n. 14, dez. 2000.

QUEIRÓZ, Maria L.B. **A vila do Rio Grande de São Pedro 1737-1822**. Rio Grande: FURG, 1987.

RICOEUR, Paul. **A Memória, a história, o esquecimento**. Campinas: Ed. da Unicamp, 2007.

RODRIGUES, Rui Martinho. **Pesquisa acadêmica**: como facilitar o processo de preparação de suas etapas. São Paulo: Atlas, 2006.

SAINT-HILAIRE, Auguste. **Viagem ao Rio Grande do Sul**. Belo Horizonte: Itatiaia, 1974.

SCHMITZ, Pedro Ignácio. **Pré-história do Rio Grande do Sul**. São Leopoldo: Instituto Anchieta de Pesquisas – UNISINOS. Documento 5, 2006.

SUPERINTENDÊNCIA DO PORTO DO RIO GRANDE. Disponível em: <http://www.portoriogrande.com.br/site/index.php>. Acesso em 20/03/2015.

TONERA, Roberto; OLIVEIRA, Mario Mendonça (Orgs). **As defesas da ilha de Santa Catarina e do Rio Grande de São Pedro em 1786**: de José Correia Rangel. Florianópolis: Ed. da UFSC, 2011.

TORNATORE, Jean-loiuis. **Patrimônio, memória, tradição, etc**: discussão de algumas situações francesas da relação com o passado. In: revista Memória em rede, Pelotas, n. 1, dez 2009/ mar. 2010.

TORRES, Luiz Henrique. Alfândega do Rio Grande: fundamentos históricos e edificações In: **Biblos**, Rio Grande, 2005, n. 17 p. 33-47. Disponível em: <http://www.seer.furg.br/biblos/article/viewFile/96/50>. Acesso em 08/12/2015.

_____. **Rio Grande**: cartões-postais contam a história. Rio Grande: FURG, 2010.

_____. **Rio Grande**: Cartões-postais e patrimônio na Belle Époque. Rio Grande: FURG, 2013.

_____. **A Barra Diabólica**: centenário da inauguração dos Molhes da Barra e do Porto Novo do Rio Grande. Rio Grande: Pluscom, 2015.

_____. **“... e a modernidade veio a bordo”**: Arqueologia histórica do espaço marítimo oitocentista na cidade do Rio Grande/RS. (Dissertação de Mestrado) – Pelotas: UFPEL, 2010.

VENERA, Raquel Alvarenga Sena. O método indiciário: uma resenha da obra de Ginzburg e reflexões acerca de sua crítica à obra de Foucault. In: **Revista Contrapontos**, v. 6, n. 1, 2006.

VEREKER, Henry Prendergast. **Vereker, 1860**: roteiro da costa do Rio Grande do Sul. Trad. João Reguffe. Rio Grande/RS: Ed. da FURG, 2001.

APÊNDICES

APÊNDICE A - Relação da hierarquia institucional, nacional, estadual e local e dos dirigentes do Porto do Rio Grande, de 1915 a 2015¹²¹.

Ministério da Viação e Obras Públicas (1915). Secretaria das Obras Públicas do Rio Grande do Sul. Porto do Rio Grande do Sul. Compagnie Française du Port do Rio Grande do Sul.

Diretores

- B. Malaval – Diretor da Compagnie Française du Port do Rio Grande do Sul

-Edmund Alexandre Fromaget – Diretor da Compagnie Française du Port do Rio Grande do Sul

Ministério da Viação e Obras Públicas (1919 – 1920). Secretaria da Viação e Obras Públicas. Mesa de Rendas da cidade do Rio Grande. Porto e Barra do Rio Grande do Sul.

Diretores

- João Luiz de Farias Santos. Diretor Geral do Porto e Barra do Rio Grande do Sul

- Alfredo de Araújo Borges. Diretor Geral do Porto e Barra do Rio Grande do Sul

- Antonio Pradel. Diretor Geral do Porto e Barra do Rio Grande do Sul

Ministério da Viação e Obras Públicas (1920 – 1927). Secretaria de Estado dos Negócios das Obras Públicas (1920-1927). Secretaria do Estado dos Negócios da Fazenda. Administração do Porto. Porto e Barra do Rio Grande do Sul.

Diretores

- Antonio Pradel. Diretor Geral do Porto e Barra do Rio Grande do Sul (1920 – 1927)

- Hercílio Ignácio Domingues. Administrador (1921 – 1922)

- Carlos Fuhro. Administrador (1923)

- Luiz Francisco Ricci. Administrado (1924)

¹²¹ Este documento deu origem a Galeria dos Administradores do Espaço que inaugurou o Espaço de Memória do Porto do Rio Grande, durante as comemorações de cem anos do Porto Novo no ano de 2015.

- Euclides Domingues. Administrador (1925 – 1927)

Ministério da Viação e Obras Públicas (1927 – 1932). Secretaria do Estado dos Negócios das Obras Públicas (1927-1932). Porto e Barra do Rio Grande. Diretoria de Obras do Porto e Barra.

Diretores

- Antonio Pradel. Diretor Geral do Porto e Barra do Rio Grande do Sul (1927 – 1932)

- Luiz Fernando Ricci. Administrador (1927 – 1932)

Ministério da Viação e Obras Públicas (1932 1950). Departamento Nacional de Portos e Navegação. DNPN (1932 – 1943). Departamento Nacional de Portos Rios e Canais. DNPRC (1943 – 1963). Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis. DNPVN (1963 – 1975). Secretaria do Estado dos Negócios das Obras Públicas (1932 – 1950). Porto e Barra do Rio Grande. Diretoria de Obras do Porto e Barra.

Diretores

- Antonio Pradel. Diretor Geral do Porto e Barra do Rio Grande do Sul (1927 – 1938)

- Luiz Fernando Ricci. Administrador (1932 - 1933)

- Odon Cavalcante. Diretor Geral do Porto e Barra do Rio Grande do Sul (1934 -1935)

- Francisco Telles de Miranda. Diretor Geral do Porto e Barra do Rio Grande do Sul (1935 - 1938)

- Fernando Duprat da Silva. Diretor Geral do Porto e Barra do Rio Grande do Sul (1938 – 1952)

- Francisco de Paula Cardoso. Administrador (1938 - 1951)

- Manoel Telemaco de Souza e Silva. Diretor Geral do Porto e Barra do Rio Grande do Sul (1940)

Ministério da Viação e Obras Públicas (1951 - 1967). Ministério dos Transportes (1967 – 1990). Ministério da Infra-Estrutura (1990 – 1992). Ministério dos Transportes e das Comunicações (1992). Ministério dos Transportes (1992 -). Departamento Nacional de Portos e Vias Navegáveis DNPVN (1963 – 1975). Portobrás (1975 – 1990). Secretaria do Estado dos Negócios das Obras Públicas (1950 – 1972). Secretaria dos Transportes (1972 – 1995). Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais. DEPRC. (1951 – 1996).

Divisão Rio Grande. DRG (1951-1970). Administração do Porto do Rio Grande (1970 – 1996).

Diretores, Chefe da Divisão Rio Grande e Administradores da APRG¹²²

- Fernando Duprat da Silva. Diretor Geral do Porto e Barra do Rio Grande do Sul (1951 – 1952)
- Rui Honório Bacelar. Chefe da Divisão Rio Grande (1953 – 1954)
- Ivo Pereira Braga. Chefe da Divisão Rio Grande (1954 – 1959)
- Zilmar Andrade Medeiros de Albuquerque. Chefe da Divisão Rio Grande (1958)
- Arthur Américo de Oliveira Ehlers. Chefe da Divisão Rio Grande (1959 – 1960)
- Ôneill de Lima Paz. Chefe de Divisão Rio Grande (1959)
- Zilmar Andrade Medeiros de Albuquerque. Chefe da Divisão Rio Grande (1959)
- Olavo Kramer da Luz. Chefe da Divisão Rio Grande (1960 – 1961)
- Werner Horn. Chefe da Divisão Rio Grande (1962 – 1963)
- Wilibaldo Michels. Chefe da Divisão Rio Grande (1962)
- Fernando Bezerra Bertoli. Chefe da Divisão Rio Grande (1962)
- Renato Pires Pereira. Chefe da Divisão Rio Grande (1963)
- João José de Mattos. Chefe da Divisão Rio Grande (1963 – 1970)
- Ivo Pereira Braga. Administrador da APRG (1964 – 1979)
- Paulo Medeiros Guimarães. Administrador da APRG (1979 – 1986)
- Newton Vaz Rodrigues. Administrador da APRG (1986 – 1987)
- João Neval Nery. Administrador APRG (1987 – 1989)
- Renato Pires Pereira. Administrador da APRG (1989 – 1991)
- Alberto Dias Gonçalves. Administrador da APRG (1991 – 1992)
- Thierry José da Silva Rios. Administrador da APRG e Superintendente-SUPRG (1992 – 1996)

Ministério dos Transportes (1996 -). Secretaria de Portos da Presidência da República SEP/PR. Agência Nacional de Transporte Aquaviário. ANTAQ (2001 -). Secretaria dos Transportes (1972 – 2007). Secretaria de Infra –

¹²² Administração do Porto do Rio Grande.

Estrutura e Logística (2007 – 2015). Secretaria de Transporte e Mobilidade (2015 -2015). Secretaria dos Transportes (2015-).

Superintendência do Porto do Rio Grande (1996 -).

Superintendentes

-Dante Antonio Uslengui Dapuzzo. Superintendente-SUPRG (1996 – 1998)

- Luis Francisco Spotorno. Superintendente-SUPRG (1999 – 2001)

- Paulo Medeiros Guimarães. Superintendente-SUPRG (1998 – 1999)

- Valter Macedo Fernandes. Superintendente-SUPRG (2001 – 2003)

- Renato Dietrich. Superintendente-SUPRG (2003 – 2003)

- Vidal Aureo Mendonça. Superintendente-SUPRG (2003 – 2007)

- Bercílio Osvaldo Luiz da Silva. Suprintendente-SUPRG (2007 -2008)

- Sinésio Cerqueira Neto. Superintendente-SUPRG (2008-2009)

- Janir Souza Branco. Superintendente-SUPRG (2009-2009)

- Antonio Jaime Lima Ramis. Superintendente-SUPRG (2009-2011)

- Dirceu Silva Lopes. Superintendente-SUPRG (2011-2015)

- Antonio Cleber Rocha Goulart. Superintendente-SUPRG (2015-2015)

- Janir Souza Branco. Superintendente-SUPRG (2015 -)

APÊNDICE B – Transcrição - Acta da Inauguração do Trafego do Novo Porto marítimo da cidade do Rio Grande em 15 de novembro de 1915.

Acta da inauguração do trafego do Novo Porto marítimo da cidade do Rio Grande.

Aos quinze dias do mez de novembro de mil noveccentos e quinze estando os abaixo assignados reunidos no armazém -A3- no Novo Porto da Cidade do Rio Grande, foi declarado pelo Cidadão Engenheiro Chefe da Fiscalização do Porto do Rio Grande do Sul que, tendo o Cidadão Ministro da Viação e Obras Públicas, pelos avisos nº 109 de 11 de Maio e 199, de 10 de Julho do corrente anno, autorizado a *Compagnie Française du Port do Rio Grande do Sul* a inaugurar oficialmente um trecho de caes de mil metros de extensão completamente aparelhado, fica aberto ao trafego o referido trecho, de conformidade com a clausula XL do contrato celebrado em 12 de setembro de 1906 entre o Governo dos Estados Unidos do Brasil e a mesma Compagnie como cessionária do referido contracto. E para constar foi lavrada esta acta em que assignam as pessoas presentes comigo, Ovidio Loureiro, escripturario da Fiscalização do Porto do Rio Grande do Sul.

Rio Grande, 15 de novembro de 1915.

[com as assinaturas das autoridades presentes].

APÊNDICE C - Transcrição - Ata da inauguração das obras da Barra do Rio Grande do Sul

Aos doze dias do mez de janeiro do anno de mil oitocentos e noventa e um, estando os abaixo assignados reunidos na Costa do Mar, na margem Leste do Canal do Norte da Barra, foi declarado pelo Sr. Engenheiro chefe interino da Commissão das Obras da Barra e do Porto do Rio Grande do Sul, que tendo a Sociedade Franco-Brasileira da Obras Publicas, contractadora das obras da Barra, fincado a primeira estaca que devera servir para a construcção do Molhe de Leste, ficaram essas obras inauguradas de accordo como contrato celebrado entre a mesma Sociedade e o Governo da Republica dos Estados Unidos do Brazil. E para constar lavrou-se esta acta em que assignam as pessoas presentes comigo, José Ripper Monteiro, Secretário da Commissão das Obras da Barra e do Porto do Rio Grande do Sul. Costa do Mar, Margem de Leste do Canal do Norte da Barra do Estado do Rio Grande do Sul em 12 de janeiro de 1891.

[com as devidas assinaturas das autoridades presentes]

APÊNDICE E - Relatório dos Serviços Executados no exercício de 1883

Ministério dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas

Provincia do Rio Grande do Sul

Melhoramento da Barra e da Navegação interior da Provincia

Relatório apresentado ao Governo Imperial

30 abril 1883

Commissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul

Engenheiro em Chefe – Honorio Bicalho

1º Ajudante – Domingos Sergio de Saboia e Silva

Ajudante addido – Lôpo Gonçalves Bastos Netto

2º Ajudante – Luis Martinho de Moraes

Dito – Ernesto Otero

Dito – Honorio Bicalho Hungria

Condutor – Alberto Ferreira Pinto

Dito – Jose Antônio da Fonseca Rodrigues

Desenhista – Maximiliano Meyer

Auxiliar – Jose Carlos de Oliveira

Dito – Antonio Augusto Machado

Dito – Eduardo Frederico Laranja e Oliveira

Commissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul em 30 de abril de 1883.

Ilustrissimo Excelentissimo Senhor

Por aviso de Vossa Excelencia de 10 do corrente me foi ordenado apresentar até o dia 1º de Maio proximo futuro um relatorio circunstanciado de todos os trabalhos emprehendidos no serviço a meu cargo e bem assim das providencias tomadas em referencia ao mesmo serviço.

Cumprindo o citado aviso, sinto que o pequeno tempo de exercicio desta Comissão, que pouco excede a dois meses, não me permitta dar maior desenvolvimento ao presente relatorio.

Competia a Commissão a meu cargo em conformidade com as instrucções approvadas por portaria de 13 de janeiro ultimo a fiscalisação das obras de desobstrucção do rio Jaguarão; a desobstrucção da barra ou quaesquer trabalhos provisorios para facilitar o movimento commercial da Provincia e os estudos necessarios para a organisação de um projecto definitivo de melhoramento da barra ou abertura de canal que assegure a franca navegaçõaõ maritima ate a cidade de S. Pedro do Rio Grande do Sul.

A estes encargos ajuntou Vossa Excelência por aviso de 30 de janeiro os estudos de uma communicacão directa que facilite a navegaçõaõ interior entre Porto Alegre e o Sul da Provincia na Lagoa dos Patos.

Desobstrucção do rio Jaguarão

As obras para desobstrucção do rio Jaguarão forão contractadas pelo Governo com o senhor Jose Joaquim de Carvalho Bastos, como complemento das obras do Canal do Sangradouro executadas pelo mesmo empreiteiro.

A 19 do mez passado recebi por intermedio do empreiteiro copias do contracto e pela mesma occasião um aviso determinando que fizesse seguir com urgencia um engenheiro ate o Jaguarão a fim de determinar o serviço segundo as plantas, quer para o quebramento de pedras, quer para a dragagem e construcção das estacadas, devendo indicar em um e outro caso para começo

dos trabalhos a secção do rio Jaguarão, compreendida entre o ponto denominado Chico Bonito e o porto da cidade.

Notando que o contracto achava-se assignado desde 13 do mez de Fevereiro, e que convinha não perder tempo para a installação dos serviços com o fim de utilizar a epoca mais opportuna para os trabalhos que devião ser executados com aguas baixas, marquei ao empreiteiro para seguir em cumprimento do aviso citado, o mesmo dia do seu recebimento.

Allegando o empreiteiro para ser adiada esta viagem a necessidade de obter material que ainda não havia providenciado por sua parte e bem assim para receber parte do que lhe devia ser entregue pelo serviço de conservação do Porto, foi a installação do serviço no Jaguarão transferida a pedido do empreiteiro para o dia 31 do mez passado devendo ser lhe tambem fornecido o material que requisitara.

No dia 31 não comparecendo o empreiteiro nem fazendo communicação alguma a respeito, mandei declarar-lhe que para os fins marcados no contracto considerava encetados os trabalhos no dia da chegada a Jaguarão do vapor por onde devia ter seguido para o mencionado fim em conformidade do que havia pedido e sido concordado.

Dois dias depois constou me que o empreiteiro havia n'aquella manhã seguido para a Côrte, Como me foi confirmado por officio que havia deixado para ser entregue nesta repartição.

E como se tivesse dado no correr do expediente havido com o mesmo empreiteiro uma duvida sobre o material que na forma do contracto devia ser lhe fornecido pelo serviço da conservação do Porto desta Cidade, duvida que como eu lhe havia declarado tinha de ser submettida a final decisão de Vossa Excelência.

Pareceu-me conveniente em bem do serviço não adiar essa solução e para esse fim utilizando o mesmo paquete pelo qual seguia o empreiteiro, demorando a sahida da barra, expus a questão a Vossa Excelência em officio nº 13 de 2 do corrente mez, completado pelo de nº 14 em data de 4 acompanhado de toda a correspondencia havida com o empreiteiro.

Junto em annexo a copia destes documentos para não alongar demasiado o presente relatorio.

Em resposta expediu Vossa Excelência o seguinte aviso que peço permissão para transcrever.

“Respondendo ao officio de (Vossa Senhoria) nº 13 de 2 do corrente, em que me communica ter o empreiteiro das obras complementares do canal do Sangradouro e desobstrucção do rio Jaguarão abandonado essas obras e ausentado sem seu assentimento, lhe declaro que da informação prestada pelo mesmo empreiteiro verifica se que ele não abandonou a obra que contractou tendo-lhe participado a sua vinda à esta Corte para prover se de material que não encontrou no mercado dessa Provincia e deixando em seu lugar, como representante legal o Engenheiro Guilherme Ahrons, conforme consta dos officios que devem existir no archivo da Commissão da qual é (Vossa Senhoria) o chefe.

Por outro lado tambem não procedem as informações dadas por(Vossa Senhoria) contra aquelle empreiteiro quanto à causa da demora do começo das obras de desobstrucção do rio Jaguarão, porque, o que é evidente, mesmo em presença de suas informações, é que essas obras não começaram ainda porque a draga e mais material que, ex. vi do contracto, devem ser fornecidos ao dito empreiteiro, não estão preparados para funcionar, como deveriam estar, não tendo tambem rasão o modo de enterpretação dada por Vossa Senhoria ao contracto quanto ao fornecimento do material necessario ao empreiteiro.

A clausula 5ª é expressa e a draga deve ser entregue com todos os pertences e sobresalentes e todo o material que for necessario.

A lancha a vapor que se quiz entregar ao empreiteiro por seu calado não póde prestar serviços na desobstrucção do rio Jaguarão em tempo algum, quanto mais na época actual de aguas baixas n'aquellas paragens.

Deve ser fornecida a lancha que mandei construir, aproveitando-se a machina existente na Repartição da Conservação dos portos dessa Provincia, a qual, pelo tempo da ordem já podia estar prompta.

E como o serviço da barra dessa Provincia por si só chega para absorver toda a attenção de Vossa Senhora e seus auxiliares, fica Vossa Senhoria dispensado da fiscalisação das obras contractadas com Jose Joaquim de Carvalho Bastos, sendo nomeado em substituição o Engº Nicolau Viriato Chaves Barcellos”.

Ao receber este aviso, em face da responsabilidade que hoje sobre mim pesa em relação ao objecto Capital de minha Comissão nesta Provincia, só restara o submeter-me devendo ainda agradecer a Vossa Excelência o ter se dignado ao dispensar me da fiscalisação do contracto de desobstrucção do rio Jaguarão faser referencia a importancia dos afaseres da Comissão que me incumbe no melhoramento da barra como fis por officio em data de 27 do corrente.

Peço porem aqui respeitosa venia para, em bem dos créditos do lugar que occupo na Secretaria de Estado a cargo de Vossa Excelência, apellar para Vossa Excelência mesmo da sentença que condemnou o meu modo de fiscalisar.

Porquanto se eu entendo que um fiscal por parte do estado não pode faser aos empreiteiros concessões a que não esteja muito expressamente autorizado pelos contractos entendo tambem que é faltar a seu dever hostilisa-lo na execução do mesmo contracto, sahindo da posição que unica lhe compete alem das funcções a que é adstricto pelo proprio contracto, de seu juis interpretador, não lhe cabendo, nas questões duvidosas que ocorrerem, outra funcção senão informar ao Governo, conforme sua consciencia, sobre o recurso que para o mesmo Governo farão os empreiteiros.

Assim em minhas communicações a Vossa Excelência em data de 2 e 4 do corrente, não tive por objecto como vem declarado no aviso de Vossa Excelência a informar contra o empreiteiro que só podia merecer a minha consideração, não só pelo seu procedimento pessoal que justifica a alta consideração que Vossa Excelência dignou se externar lhe em minha presença, como também por ter empregado grande parte de sua actividade em projecto que visa a uma das primeiras necessidades publicas desta Provincia.

O meu objecto era como declarei ao empreiteiro affectar a decisão de Vossa Excelência uma questão que me parecia alem de minha competencia e que envolvia despesa consideravel em relação ao valor total do contracto.

Ao communicar a Vossa Excelência a subita partida do empreiteiro sem aviso previo tinha eu em vista justificar o facto de submeter a Vossa Excelência precipitadamente uma questão que ainda não se achava definida com o proprio empreiteiro e que entretanto em bem do serviço convinha que não tivesse sua solução adiada, acrescentando eu em minha exposição que o proprio

empreiteiro se acharia junto a Vossa Excelência para as allegações que lhe conviessem em bem de seu direito.

Não podia ter eu em vista apresental-o como tendo abandonado o seu serviço porquanto alem do objecto final da minha communicação não se alliar com esta enterpretação eu proprio havia declarado ao empreiteiro que considerava encetados os seus trabalhos e ao observa lhe que se apresentava um pouco tarde para a execução de seu contracto acrescentei que estava muito convencido que elle tudo faria para justificar a confiança que mereceu a Vossa Excelência na forma porque com elle contractou.

Aliás a communicação de que lhe deixara o Engenheiro Ahrons por seu preposto está não só nos archivos desta repartição como Vossa Excelência se dignou observar mas acompanhou tambem por cópia o officio que dirigi a Vossa Excelência assim como a cópia de toda a correspondencia trocada com o empreiteiro.

Declara o aviso ter Vossa Excelência verificado pelas minhas proprias informações a sua improcedencia, pelo facto de não ter sido entregue ao empreiteiro a draga necessaria ao seu serviço; e porque Vossa Excelência não se dignou tomar em consideração que assim foi em conformidade com pedido do proprio empreiteiro constante de seu officio nº 1 de 19 de Março, sendo alias em seu favor o não ter de encarregar se desde o primeiro momento de um material embaraçoso de que não carecia e preceituando o contracto na cláusula 3ª que o empreiteiro devia começar a execução de seus trabalhos logo que recebesse o material necessario.

Releva ponderar a Vossa Excelência que o preparo deste material não foi demorado como pode parecer pela leitura do aviso, porquanto só recebeu a conservação do Porto a ordem relativa a este objecto poucos dias antes da chegada do empreiteiro e na fora do contracto anterior do mesmo empreiteiro de que o presente era declarado complemento, estava-se autorizado a crer que elle ia receber o material tal como o havia entregue pouco tempo antes.

E se a lancha que eu propus me entregar ao empreiteiro não lhe servia, eu devo ponderar que era a unica que podia ser lhe entregue em quanto se construía a “Henrique d’Avila” ordenada por Vossa Excelência, como declarei ao empreiteiro, acrescentando que lhe a offerecia por ignorar o fim a que destinava nos serviços de seu contracto.

Quanto a decisão final Vossa Excelência pronunciou em favor do empreiteiro e é hoje seu direito; mas declarando improcedente a minha duvida Vossa Excelência dignou-se citar no aviso de que tenho tratado que era condição expressa do contracto, que extractou no aviso pelo seguinte período - : “A cláusula 5ª é expressa e a draga deve ser entregue com todos os pertences e sobressalentes e todo o material que for necessario”.

Peço respeitosa venia a Vossa Excelência para ponderar que as ultimas palavras não estão na copia impressa que me foi remettida do contracto, achando-se pelo contrario em parte excluidas pelo final da condição citada que, detalhando no 2º periodo todo o material que devia ser entregue, conclue que deve este ser custeado e conservado pelo mesmo empreiteiro.

Ultimando este objecto sobre o qual por decisão de Vossa Excelência não tenho mais a occupar a minha attenção, espero que Vossa excelência dignará relevar a exposição talvez demasiada longa, que me era imposta pelos deveres do meu cargo nessa Secretaria de Estado, como tive a honra de invocar em principio.

Navegação interior da Provincia

Um melhoramento da navegação interior que poe em communicação a cidade de Porto Alegre com o sul da Provincia, solicitado pelo Commercio desta Capital e ja lembrado por varios engenheiros que estudarão o objecto, foi contemplado por Vossa Excelência, mandando a esta commissão por aviso de 30 de Janeiro do Corrente anno, que estudasse e formulasse orçamento para uma communicação directa entre o norte e o sul da Provincia pelo ponto denominado Porteira, despresando os canaes de Cangussu, Estreito e Sarangonha na lagoa dos Patos.

Pelo mesmo aviso indigitou Vossa Excelência o senhor Engenheiro Ahrons, que podia ser incumbido destes estudos.

Logo que cheguei a esta Provincia e que dirigi me a Porto Alegre entendi me com o mencionado Engenheiro.

A franquesa com que teve a bondade de informar me sobre o Character do auxilio profissional que prestára ás duas solluções de melhoramento do porto maritimo nesta cidade formando o duplo projecto que com o seu nome foi

apresentado ao Governo, plenamente justifica o elevado conceito que Vossa Excelência forma do mesmo Engenheiro e argumentou o meu desejo de empregal-o como Vossa Excelência havia indicado.

Dando-se porem a circunstância de não possuir este Engenheiro o titulo científico exigido pela Lei nº 3001, suggeri a Vossa Excelência em carta official, o alvitre de empregal-o provisoriamente sem nomeação visto não estar ainda resolvido sobre o titulo que devão apresentar os engenheiros habilitados por Escolas estrangeiras.

Não tendo Vossa Excelência resolvido sobre este objecto que aliás só podia ter lugar em fins do mez passado, quando o mencionado engenheiro poderia achar-se desembaraçado de trabalhos em que se achava, ocorreu ser o mesmo engenheiro ultimamente empregado pelo empreiteiro da desobstrucção do rio Jaguarão o que communiquei a Vossa Excelência, ponderando que o estudo de que se trata poderia ser feito em tempo pelo pessoal desta commissão.

Consta hoje aqui dos jornaes da Provincia por telegramma da Côrte a Gazeta de Porto Alegre a nomeação deste mesmo engenheiro para proceder aos estudos citados independentemente da Commissão a meu cargo.

Quando assim seja galgarei que sejam utilizados os estudos do senhor Guilherme Ahrons de que provavelmente terei conhecimento.

Entretanto em fins do mez passado procedendo a diversos reconhecimentos na lagoa dos Patos, verifiquei pessoalmente a paisagem da Porteira no baixio da Feitoria, aproximadamente como vem indicada na carta levantada pelo Engenheiro Lôpo Netto Director do serviço da Conservação do Porto desta cidade.

Com poucos trabalhos complementares pode ser organizado o orçamento.

Pela mesma occasião procederei ao orçamento de melhoramento do rio Guahyba para tornar accessível a mesma navegação que actualmente demanda a cidade de S Pedro, a Capital da Provincia ou mesmo Taquary, na estrada de ferro do Norte.

Logo que os trabalhos mais urgentes do estudo da barra o permittão procederei aos estudos e orçamento das obras permanentes para conservação do Porto desta cidade.

A prestante municipalidade de Pelotas, digna pelos seus relevantes serviços de ser apresentada como modelo desta instituição no Imperio, a associação Commercial e a Companhia da Barra de S Gonçalo que pelos seus esforços reunidos tem tornado aquella cidade uma bem dotada Princesa do Sul, convencerão me a uma visita das obras executadas com o fim de tornar accessível aquella cidade a mesma navegação que actualmente demanda do exterior o porto da Cidade de S Pedro do Rio Grande.

Accendendo ao pedido da Companhia da Barra de S Gonçalo foi-me grato responder-lhe sobre as condições de navegabilidade e necessidades de conservação do Canal pela mesma Companhia aberto, com o seguinte parecer que peço permissão para aqui apresentar a Vossa Excelência.

“A experiencia quotidiana da importante navegação que actualmente procura o porto da Cidade de Pelotas, claramente patentea as boas condições de navegabilidade do Canal na barra do rio S Gonçalo que lhe dá entrada.

A experiencia de obras analogas à abertura artificial deste Canal indica a necessidade provavel do emprego de meios para sua conservação desde que não se acha esta estabelecida por obras permanentes, parecendo também provavel que o meio mais conveniente seja a dragagem.

Não há porem ainda experiencia sufficiente de quaes serão as necessidades desta conservação; parecendo pelas sondagens a que se procedeu em minha presença na viagem a que se dignarão convidar me, que ainda o canal não tem se modificado sensivelmente das condições em que foi construido.

Parece me entretanto que o meio mais praticamente economico, será effectuar se sempre os trabalhos de dragagem em profundidade superior a da navegação; e em periodos que a experiencia indicará proceder se a extracção dos depositos que se tiverem accumulado na profundidade em excesso”.

Pelos jornaes desta Provincia tem chegado a meu conhecimento observações de que o Canal aberto no Sangradouro não se tem conservado com a profundidade com que foi executado – o que é provavel.

É meu intento faser opportunamente um estudo e orçamento da despesa e effectuar se com a conservação permanente dos melhoramentos da navegação interior da Provincia, que aqui ficão mencionados sob um plano que foi esboçado na resposta dada a Companhia da Barra de S Gonçalo.

Estou convencido que convenientemente escalados os serviços em diversos annos, a conservação de toda a bacia navegavel que tem por base as lagoas dos Patos e Mirim, poderá ser effectuado por uma unica repartição e com despesa talvez inferior a que hoje se fás só com a conservação do Porto da Cidade de S Pedro do Rio Grande.

Para este objecto muito contribuirá especialmente a draga Lavalley, por mim encomendada para o serviço de dragagem da barra desta Provincia.

De facto o tipo de dragas de que éste é um dos mais recentes aperfeicoamentos produzio uma verdadeira revolução nas despesas com estes serviços.

Lavalley informa que o custo da draga quem que esta sendo effectuada em Dunkerque com as dragas de sua modificação eleva se apenas a 1 ½ dinheiro por tonelada ou menos de 100 reis por metro cubico.

Preços analogos custarão os serviços de dragagem com aparelhos analogos no Canal de Asterdam e no porto de Lowestoff.

Para apreciar o parallelo do custo actual da dragagem com aparelhos aperfeioados e o da effectuada com os antigos tipos de draga é interessante a seguinte informação do Engenheiro Parkes ao instituto dos Engenheiros Civis de Londres.

Fisera aquelle Engenheiro 25 annos antes um orcamento da dragagem do lago Fucino na Italia avaliando-a em 6 dinheiros por jarda cubica, o empreiteiro recusou o contracto por causa deste preço exigindo o dobro; o trabalho foi depois executado por engenheiros franceses ao custo de 2 ½ a 3 dinheiros por jarda cubica comprehendendo a elevação dos materiães a 15 metros de altura acima do nivel d'agua, e consideradas todas as despesas.

Desobstrução da Barra

Em uma costa arenosa dada a existencia de barra á entrada de um canal navegavel por onde se effectua o movimento de uma grande massa d'aguas, o primeiro problema a resolver é o da remoção da propria barra; não só porque a correnteza das aguas, se pode ter cooperado para a formação da barra, póde tambem ser convenientemente utilizada para removel-la como porque as obras

permanentes para a conservação do Canal navegavel sobre a barra são os que se podem effectuar com menor modificação do regimen da Costa e se achão por conseguinte mais dentro da orbita de previsão do Engenheiro.

Neste plano o trabalho do homem consiste em ajudar a natureza quando esta não póde faser por si só o que é necessario, ou ainda, segundo a definição da sciencia do Engenheiro por um dos seus creadores em Inglaterra, em dirigir as grandes forças naturáes como convem ao uso do homem.

Acresce que são estas obras em geral as menos dispendiosas, a que é também elemento de projecto para o Engenheiro.

Neste campo o melhoramento da barra da Soulina na fóz do Danubio, e da barra de Dublen na entrada do Liffey e o da Passagem sul na fóz do Mississippi representão brilhantes victorias do progresso neste ramo de Engenharia.

Deve-se fecilitar a sciencia se em todos estes tres casos forão regeitados os projectos apresentados de abandonar as barras e resolver se o problema da navegação por meio de canáes lateráes ou porto artificial.

Guiado pela licção destes factos parecia-me desde que, pelo cargo que occupo na Secretaria de Estado das Obras Publicas, fui levado a estudar as condições do porto maritimo na Provincia do Rio Grande que alguma causa devia ser tentada no sentido da solução a mais directa da sua barra, não devendo cogitar se de outra solução antes de absolutamente regeitada esta por acurado estudo.

E como o aperfeiçoamento dos apparatus de escavação tem produzido uma verdadeira innovação neste meio de conservação da profundidade nos portos tornando-o applicavel no mar em suas entradas, como se esta effectuando com pleno exito em Dunkerque, parecia me tambem que semelhante meio poderia ser praticamente utilisado na barra do Rio Grande ad instrar do que por muitos annos se praticou em "Pass-a- Loutre" e na Passagem Sudoeste na fóz do Mississippi.

Esta opinião tive occasião de externar a um distincto membro do Parlamento que fez me a honra de consultar me quando se discutia a emenda relativa à Barra do Rio Grande, questão em que assumo posição proeminente.

Acrescentei então que quando os apparatus destinados a dragagem do Rio Grande se provassem ali improficuos nem assim serião inuteis porquanto podem ser mui convenientemente empregados em diversos portos do Império

desde que tem fundamento o dito de uma das glorias da nossa escola de Engenharia, “o brasileiro esta condemnado a escavar seus portos”.

Argumento este que assumio decisivo valor desde que tive a fortuna de vel-o servir a Vossa Excelência para conceder me as dragas que pedi para o serviço da barra desta Provincia.

Com este mesmo pensamento, uma vez decretado o orçamento, forão pelo Excelentíssimo senhor Conselheiro Fleury expedidos avisos aos nossos agentes em Londres e Estados Unidos mandando que remetterssem as condições de fornecimento para compra de dragas dos systemas mais aperfeiçoados que existissem para serviço no mar.

Posteriormente quando o Excelentíssimo senhor Conselheiro Lourenço de Albuquerque resolveu confiar me a Commissão que depois me foi dada por Vossa Excelência tive occasião de, respondendo ao mesmo Excelentíssimo Ministro que considerava urgente este serviço, indicar a encommenda immediata de dragas para o que Senhor Excelentíssimo entendeu dever tambem aguardar o seu successor.

Apresentando a mesma ideia a Vossa Excelência dignou-se Vossa Excelência declarar me sua opinião em contrario e a conveniencia de que eu tomasse primeiramente conhecimento do lugar.

Chegando a esta cidade em 8 de fevereiro foi me possivel proceder immediatamente desde o dia da chegada da Commissão à verificações e reconhecimentos graças aos meios que encontrei no serviço da conservação do Porto do Rio Grande, aos que me forão promptamente facultados pelo Excelentíssimo senhor Presidente da Provincia e aos que devo a benevolencia do prestimoso Inspetor da Praticagem da barra o senhor Capitão de Fragata Jose Gonçalves Duarte.

A verificação local da praticabilidade da dragagem na barra e observações que se acharão adiante mencionadas neste relatorio confirmaram me na opinião já formada.

A abertura por meio de dragagem de uma passagem navegavel sobre o banco da barra é o principal trabalho que convem effectuar se immediatamente para facilitar o movimento commercial da Provincia ate uma solução definitiva de porto maritimo no Rio Grande.

Este trabalho conforma-se com o pensamento que presidio a decretação do respectivo credito pelo Poder Legislativo e é o primeiro de que muito sabiamente cogitou-se nas instrucções por Vossa Excelência aprovadas.

Folgo em mencionar aqui que encontrei esta mesma opinião no juizo do Capitão do Porto desta cidade o senhor Capitão de Fragata Jose Nolasco Pereira da Cunha, outróra inspector da praticagem da barra que já o havia publicado na Revista Maritima em princípio do anno passado.

Communiquei minha opinião definitiva a Vossa Excelência por officio de 12 de Fevereiro acompanhando-o de indicações relativas ao material de que careço para o trabalho, no qual se comprehendem duas dragas a comprar no estrangeiro.

Página 19 – verso: pelo Excelentíssimo senhor Presidente da Provincia e aos que devo a benevolencia do prestimoso Inspector da Praticagem da Barra o senhor Capitão de Fragata Jose Gonçalves Duarte.

A verificação local da dragagem na barra e praticabilidade.

Por aviso de 24 de Fevereiro Vossa Excelência resalvando a opinião já anteriormente manifestada em contrario, dignou-se autorisar os meios por mim solicitados.

Para a compra de uma draga americana do typo Morris e Cunnings não tendo podido utilizar-se o auxilio do nosso ministro nos Estados Unidos, resolveu Vossa Excelência contratal-a no Rio de Janeiro com pessoa idonea e penso que aqui deve achar-se em fins de junho.

Suscitou se com este contracto duvida sobre a minha determinação do custo da draga por quanto o preço pedido foi superior ao do meu orçamento. A differença provirá provavelmente da natureza do casco como tive a honra de informar, porquanto o preço foi por mim tirado de uma noticia sobre dragagens nos Estados Unidos que se encontra nos annaes de Pontes e Calçadas de França de Março de 1880, fonte esta de informações que foi declarada segura pelo Tenente Coronel de Engenheiros dos Estados Unidos William P Craighiel, informando para o nosso Ministro n'aquelle paiz sobre dragas apropriadas ao nosso serviço.

Para a aquisição de uma draga aspirante, modificada pelo Engenheiro Lavalley e construida pela casa Fives-Liele de França para os trabalhos de dragagem no porto de Dunkerque foi dirigido telegramma ao nosso delegado em

Londres. Foi respondido que a draga por mim indicada do custo de 300.000 francos não pode ser fornecida em menor tempo que dose meses.

Para obviar ao gravissimo transtorno que resulta para os interesses desta Provincia da demora do melhoramento de seu porto maritimo quer provisorio, quer definitivo dependente do andamento dos trabalhos desta commissão, tive a honra de propor a Vossa Excelência em officio de 11 do corrente a aquisição de uma das mesmas dragas que trabalham em Dunkerque.

Ponderei que a diferença de preço que póde dar se a mais nesta compra encontra compensação nos beneficios que resultarão para o commercio desta Provincia em ter melhoradas as condições de sua importação e exportação um anno mais cedo e tambem na certeza de ficar-se possuindo uma draga nas melhores condições de construcção por não ter sido expressamente construida para a exportação e sahir de uma officina acreditada em seus productos para o proprio paiz.

Convem tambem ponderar que a diferença de preço do serviço desta draga não só na barra como em outros lugares do Paiz, onde será sem duvida util, amortisar-lhe-hão o custo.

Para fornecimento de dois batelões de que careço para o transporte do producto da escavação foi aberta concurrencia publica na Côrte que não deu resultado.

Achando se, porem addido para este serviço da commissão o da conservação do Porto desta cidade e bastando actualmente dois bateloos em addição aos da Provincia que aqui se achão servindo, podem os batelões pedidos para o serviço da barra ser dispensados desde que sejam encomendados da Europa os dois autorizados para o serviço da conservação do Porto. É o que tive a honra de expor a Vossa Excelência em officio de 16 do corrente que acompanhou o do Director d'aquelle serviço.

No entretanto conforme expuz ao digno Presidente desta Provincia que dignou-se autorisar-me, estou procedendo a reparações de que carecem os batelões da Provincia para serviço no mar, onde conto empregal-os durante um anno.

Quanto a um rebocador indispensavel para auxiliar o serviço, existe em reconstrucção o vapor "Ajudante" por Vossa Excelência destinado a ser entregue ao empreiteiro da desobstrucção do Rio Jaguarão.

Pedi a aquisição de um que indiquei e consta-me que foi comprado pelo Ministério da Marinha não tendo eu ainda podido saber se não me poderá ser concedido para o meu serviço.

Decorre porem que o rebocador “Marcílio Dias” remetido para o serviço da praticagem da barra, não é o mais conveniente a aquelle serviço, para o qual alias deve achar se em viagem o rebocador “Lima Duarte”, pedi por isso a Vossa Excelência que fosse autorizada a entrega do rebocador “Marcílio Dias” para o serviço de desobstrucção do rio Jaguarão onde se achará em boas condições por trabalhar com agua doce, ficando assim dispensado o vapor “Ajudante” para o serviço a meu cargo.

Por officio de 17 de Fevereiro ponderando sobre as condições em que tinha de ser effectuado o serviço de dragagem da barra pedi a Vossa Excelência que autorizasse o muito ilustrado Director Geral dos Telegraphos a fornecer machina e aparelhos accessorios necessarios a producção de electricidade para quatro luzes que aqui este benevolmente prompto a montar o digno Engenheiro da referida repartição o DR. Valeriano A da S. Fialho.

Achando-se adiado o serviço de dragagem para pior epoca do que a que eu havia previsto, sollicito mais instantemente a Vossa Excelência se digne definir a este pedido.

Terminando este topico do presente relatorio, peço permissão a Vossa excelência para aqui agradecer ao digno Director interino das obras Publicas na Secretaria de Estado o valioso auxilio que tem prestado a esta Commissão pela promptidão e zelo com que tem dado andamento a suas dependencias da mesma Secretaria.

Estudos de Melhoramento da barra

Obrigado a apresentar no fim de dois mezes um relatorio circunstanciado de todos os trabalhos da Commissão e tendo de mostrar mutilados, estudos que só completos esclarecem, e sustentão se ou rectificação-se, lancei rapido retrospecto para o que tem sido feito neste periodo.

Sem attender à magnitude do problema confiado a meu estudo, o zelo e dedicação pelo serviço, patenteados por todo o pessoal da Commissão a meu

cargo, e de que eu me felicito agradecendo-lhes, autorisção-me a afirmar que em tão curto praso não seria possível colligir maior somma de resultados, salvo o que é dado ao genio ou á inspiração de que não se póde suppor provida a Commissão.

Sei que á esta parte do relatorio faltarão desenhos que em geral facilitão a comprehensão mas é esse objecto que não pode ser apresentado truncado sob pena de indusir a conclusões falsas.

Logo que tomei posse desta Commissão foi meu primeiro cuidado colligir todos os trabalhos anteriores relativos ao objecto de nosso estudo que ainda não me foi possível obter completos nem originais anteriores a 1880; será occasião de tratar deste assumpto um relatorio definitivo.

Tratei tambem de colligir com as indicações nauticas relativas ao porto do Rio Grande do Sul as cartas especiais que devem auxiliar me no seu estudo.

Mensionarei aqui as seguintes que pelos elementos de informação que me contem tem sido uteis e que para facilidade de comparação tenha feito redusir a uma mesma escala.

1776 – Carta perspectiva com a situação das esquadras portuguesas e hespanholas.

Notão se navios estacionados não só nos ancoradouros actuáes mas tambem junto a barra do Alfama a S O e entre estas uma Fragata.

Havia uma sumaca no lagamar do pontal sul e uma Corveta, uma sumaca e um bergantim no sacco da mangueira.

Uma não, Santo Antonio vê-se fora da barra.

No banco da barra vem indicado um baixo ao norte onde sempre arrebetava o mar e a SO uma barra de 20 palmos.

1802 – Carta illustrativa do porto e barra, impressa em Manchester sem titulo nem autor conhecido. Indica uma enseada no alfama communicando com o canal do norte e separada do mar por dois bancos formando triangulo isosceles. Faz menção 20 palmos na barra.

Suppoe-se de 1802.

1814 – Carta tirada da “Nova carta completa da Costa do Brazil” publicada em Londres por Steel M^a em 5 de Janeiro. As informações sobre o porto do Rio Grande penso que são de um piloto Portuguez Jose Patricio. Esta mesma carta vem reproduzida em 1830 com a carta de J W Narie.

1849 – Carta levantada por C M Dillon, Piloto da Armada Inglesa autor de indicações nauticas sobre o porto do Rio Grande. Forneceu elementos para a carta do almirantado que a publicou em 1850.

É a carta ate hoje a mais minuciosa sobre a barra de que contem consideravel numero de sondagens.

1854 – Carta de triangulação da Commissão de limites. Indica a situação da barra por uma unica triangulação.

1866 – Carta do porto do Rio Grande organizada por C M Dillon já citado contendo porem a barra e entrada pelos trabalhos de J B Johnson Piloto da Armada Inglesa. Apreciável pela minuciosidade das sondagens foi publicada pelo almirantado.

Esta carta contem a seguinte noticia:

Observações de Frederico Hunter, segundo piloto do Navio da Armada Inglesa “Doterel” em Janeiro de 1863 – A barra que mal chega a um cabo – 219 m, 50 – de extensão tem raras veses mais de 12 pés e frequentemente menos de 9. Tem sido marcado por boias que carecem ser mudadas a miudo de modo que não se deve ter confiança em suas posições absolutas. Uma corrente de cerca de tres milhas tem lugar durante a vasante acarretando grande quantidade de agua descorada ate alguma distancia fora da barra apresentando apparencia de um baixo que realmente não existe.

O canal acima da barra de S Pedro não mudou sensivelmente depois da planta de C M Dillon.

Esta carta contem indicações para a entrada da barra por meio de 3 balizas colocadas no pontal Norte das quaes uma ainda hoje existe sem serviço. Uma linha do Pharol pela Atalaia da um caminho para botes na situação a antiga barra praticavel.

1875 – Carta levantada pela Commissão Mawkshaw e que acompanhou o trabalho deste distincto Engenheiro sobre portos do Brasil que relatou. A carta nas proximidades da entrada foi levantada pelos ajudantes da Commissão e o resto da planta foi tirada da Carta publicada pelo Almirantado inglez. Traz mais detalhada a povoação da barra não offerece porem informação no canal do norte a entrada por não ter sido feito sondagem alguma pela Commissão. Tambem sobre os bancos da barra não se podem colher informações comparaveis com as de Dillon e Johnson por conter a Carta pequeno numero de sondagens.

1882 – Carta da barra pelo Engenheiro Lôpo Netto, muito apreciavel pela minuciosa determinação dos bancos da barra.

Logo que chegamos a esta cidade installei o pessoal da Commissão no pontal da Barra em parte do edificio da Inspectoria que me foi graciosamente cedido pelo digno senhor Comandante Duarte.

Tem- e procedido ao levantamento da Carta e das margens do Canal, nivelamentos, sondagens para uma carta minuciosa da barra, secções transversaes do canal e observações de correntesas por meio de flutuadores e molinetes Woltman.

Fazem se tambem observações meteorologicas complementares das existentes.

Providencio para ali empregar aparelhos registradores de Daniel Draper Director do Observatório Meteorologico de New-York.

Já foi assentado um maregrapho e conto em pregar um anemometro registrador de [?], que esta a chegar encomendado pelo Director da Conservação do Porto desta Cidade o Engenheiro Lôpo Netto.

Aqui encontrei regularmente effectuado um valiosissimo subsidio para o meu trabalho. São as observações meteorologicas e de marés, e o registro do estado e movimento da barra, feitos pela Directoria da Conservação do Porto desde 1876, que tenho podido cotejar e completar com informações prestadas pelo digno Inspector da praticagem tiradas do registro dessa repartição.

Procedi a accurado estudo destes dados que passo succintamente a expor em seus elementos mais importantes.

As marés são observadas em tres escalas, uma na Inspectoria da Barra e as outras duas no Canal da Barca na Capitania e na Alfandega.

São muito irregulares em consequencia de suas combinações com as correntesas muito variaveis dos canaes e principalmente pela acção preponderante dos ventos.

Na barra a maior altura attingida foi de 2,00 m e a menor de 0,00 m sendo a maxima amplitude de uma mesma maré. 1,40 m.

No canal da Barca a maior altura attingida foi de 1,60 m a menor de 0,00 m e a máxima amplitude de uma mesma maré 0,70 m.

Para estudos da maré e sua propagação no Canal do Norte utilizarei o maregraphoo assentado actualmente na Inspectoria da barra; outro que vou

assentar em S José do Norte e uma escala de marés especial que mandei construir nas officinas para ser assentado fóra da barra dentro de um tubo que a isole das agitações do mar. Compoe se esta de um fluctuador munido de mira cujo movimento tem de ser observado da costa por meio da luneta telometrica de Rochon que a commissão possui.

Os ventos com excepção do NE, que é parallelo a costa ao norte da barra, podem divigir se em dois grupos: os ventos que soprão do mar de Leste ate o SO que forma pequeno angulo com a costa ao sul, e os ventos que sopram de terra. O vento nordeste reina todo o anno; os ventos de terra soprão mais commummente nos meses de Abril e Agosto tendo porem soprado com grande intensidade em Dezembro de 1879 e em Outubro de 1880; os ventos de mar predominam em geral de Setembro a Março mas são em alguns annos igualmente senciveis em Julho e Agosto.

São muito variáveis todos os ventos ha annos como os de 1879, 1880 e 1882 em que soprarão em geral com grande intensidade, outros como o de 1877 em que forão em geral pouco intensos e especialmente a partir de Junho.

Sobre os bancos da barra parecem ter acção somente os ventos do sul produzindo movimento no banco SO. Este movimento, que me parece revelado pela comparação da sua situação em 1882 com a que se está verificando actualmente e tambem pelo seu talude mais abrupto do lado interior, eu pretendo verificar minuciosamente por observações convenientes por meio de hidroforos que a Comissão mandou construir e estão sendo empregados.

Sobre a praticabilidade da barra porem além da observação sobre a sua situação geral que vem adiante mencionada, tem os ventos uma influencia geralmente uniforme: os ventos do mar augmentão a profundidade tornando a barra brava; os ventos de terra tornão-na mansa diminuindo porem a profundidade.

Este resultado se explica pela acção de represa produzida pelos ventos do mar ao escoamento do canal e pelo embate desta correnteza com as produzidas pelos mesmos ventos e conforme as correntezas da maré. Quanto aos ventos de terra explica-se tambem pelo augmento de velocidade da vasão a diminuição da altura desta sobre os bancos da barra.

Sobre correntesas não tenho ainda dados que interesse consignar aqui.

Parece-me que no campo de acção para formação da barra não existe além da correnteza de escoamento do canal outras correntes que as de maré e as que são produzidas pelos ventos.

A observação das correntes superficiais cotejada com as das escalas de marés indicão a existência de correntes inferiores.

Estamos tratando de medir lhes as velocidades com o molinete de Woltman e com fluctuadores e quanto às direcções, não nos parecendo muito satisfactorias os fluctuadores de fundo e tornando mais demoradas as observações que queremos efectuar na mais larga escala, imaginamos para esse fim um aparelho aproveitando a agulha magnetica, que esta sendo construído em nossas oficinas.

Quanto à correnteza oceanica propriamente dita consta da Carta do Tenente Maury das correntes oceânicas do globo a existência da que ele chamou corrente do Brasil que desce do equador para o polo pela costa deste Imperio.

Não parece porem, ostenta a pequena profundidade junto a costa, que esta corrente passe nas immediações da barra assim como também não parece existir nenhuma contra corrente resultante como se dá na costa occidental da França.

Creio que a corrente oceânica de que se faz menção o Tenente Maury é uma de que tenho ouvido faclar alguns praticos do mar que a disem existir a 60 milhas da Costa; chamão-na a corrente das águas verdes e penso que deve ser também caracterizada por alguma differença de temperatura.

Estou tratando de fazer reparações de que carece o vapor "Jaguarão" que me foi promptamente cedido pelo digno Presidente da Província, e mandando proceder a estudos da Costa farei verificar a realidade da corrente oceânica que existir.

Passo agora a expor as ideias principais resultantes das observações que se vão consolidando em meu espírito e que tem de ser confirmadas ou corrigidas pelos factos do estudo a que está procedendo a commissão: representão, se posso usar da comparação, as linhas gerais do projecto que em primeiro plano está em nossa tela de estudo.

Os ventos do mar arremessão para a terra as áreas que formão as dunas ao longo da costa; os ventos de NE dominantes fasem caminhar estas dunas ao

longo da costa como pessoalmente temos verificado; chegadas ao pontal norte são as áreas detidas em parte pela umidade e vão levantando solo do pontal até torna-lo inacessível a submersão; o excedente cahe no canal do norte: ahi uma parte forma os anzões que tem se successivamente reproduzido desde os primeiros tempos formando lagamares em communição com o canal do qual se separão depois formando lagoas que acabam por aterrar se; a outra parte não podendo atravessar o canal acompanha-o e vem contornando o pontal do norte deposita-se no banco que prolonga este pontal pelo mar.

Se esta hypothese é verdadeira elimina se o inconveniente pela fixação das dunas, facilima pela existência no lugar de uma excellente arvore o cedro marítimo o que vinga facilmente em terreno arenoso e é de fácil plantio como está provado no proprio pontal da Barra¹²³.

Os materiais trasidos em suspensão pelos grandes rios da vertente oriental da Província não põem chegar directamente a barra: impede-o a grande área de nível que medeia, estendendo-se pelo menos até ao Fharol do Christovão Pereira na Lagoa dos Patos e a foz do Jaguarão na Mirim onde chegão as águas das marés sem contar as contra correstes destas.

As verdadeiras mares interiores representadas por estas duas lagoas devem funcionar como enormes bacias de decantação e provão-no os diversos bancos n'elas existentes.

A área que pôde ir a barra pelo canal é a proveniente da corrosão de suas margens a do sul principalmente e essa ao que parece pela observação da acção do vento NE deposita se ao sul da sahida do Canal prolongando pelo mar o pontal do mesmo lado. É sabido que esta proveniencia de arêas pode ser impedida pelo revestimento das margens do canal quando necessário.

O que parece porem provavel é que mui pouca área, qualquer que seja a sua proveniência, vae ter annualmente aos bancos da barra em frente a sahida do canal.

A seguinte observação parece indicial-o.

Comparando as melhores cartas da barra, as de Dillon, Johnson e Lôpo Netto em 1849, 1866 e 1882, nota se que o fundo de 10 metros em frente às

¹²³ A introdução desta planta na Provincia de Santa Catharina será utilissima contra os movimentos de dunas que embaraçam o accesso da estação terminal da estrada de ferro D Theresa Christina.

barras acha-se em todas as distâncias de 7.500 ao sul do Farol. O banco porém na profundidade de 4 metros afastou-se dentro do período total considerado cerca de 320 metros ou menos de 10 metros por ano.

Indagando qual o alongamento correspondente da costa ou em outras palavras a área que tem emergido conquistada ao mar ao longo da costa, parece que este alargamento que é mais pronunciado no extremo do pontal pode ser representado por uma faixa tendo para largura cerca do dobro da extensão achada para o afastamento da barra.

Resulta desta diferença a conclusão de que tem-se dado de 1849 para cá uma diminuição na distância relativa da barra a costa e este resultado é confirmado pela afirmação do practico mor o senhor Miguel Moreira de que a barra tem-se aproximado da costa: o facto real porém parece ser que a barra tem-se afastado ao mar menos que a linha da Costa.

Este afastamento da barra incomparavelmente menor que o da do Mississippi e cerca da quarta parte do da barra do Danúbio, que ambos entretanto tiveram suas barras perfeitamente melhoradas pela Engenharia, não representa ainda correspondente aumento de volume dos bancos.

Este aumento em relação a parte maior afastada dos bancos em frente ao canal é como já dissemos insignificante: se procuramos o volume que se acha acima do fundo de cinco metros além do plano Leste Oeste a 5 Kilometros do Pharol, area que comprehende a parte mencionada do banco desde 1849, acha-se que este volume só parece ter-se aumentado de 1866 até hoje de 444000 metros cúbicos aproximadamente, e para comprehender-se quanto este volume é insignificante basta dizer-se que em sua totalidade representa apenas uma altura de pollegadas (0,06m) distribuída por toda a superfície no plano considerado.

Se considerar-se também que grande profundidade se tem encontrado em todas as épocas immediatamente junto às barras dentro e fora do banco, chega-se a conclusão de que este se tem ultimamente afastado de terra cerca de 10 metros annualmente sem aumento porém consideravel de volume.

Esta observação é que dá esperança do exito da dragagem como meio provisório de abertura de canal navegável.

Parecem-me melhores aqui as condições do que no Mississippi onde este meio foi empregado durante muitos annos.

Ali, como pode dar-se accidentalmente aqui, a tempestade de uma só noite repunha o dobro da vasa removida pela dragagem e isto se deu ainda na tempestade de 1º de Setembro de 1871; porque não ha negar, neste objecto as forças da natureza podem faser muito mais trabalho do que a força humana pode desfaser.

Mas isto não impedio entretanto que a dragagem fosse um meio praticado ali e até por empreitada dando ainda ao empreiteiro lugar para illudir ao fiscal¹²⁴, o que é, parece má de todos os paizes.

Não posso por isso descrever da dragagem como meio provisorio.

Estou firmemente esperançado que, mão grado os embaraços de toda a natureza obteremos resultado, e o melhoramento iniciado por este meio penso que há de ser mantido por obras permanentes que trato de projectar.

Para este projecto procuro aproveitar a licção dos molhes executados na nova embocadura de Mosa para melhoramento do porto de Rotterdam e a das obras que executou na fóz do Mississipi o Engenheiro Eads, em nossa humilde opinião um dos primeiros Engenheiros da época nesta especialidade.

Para o respectivo orçamento era me necessário consultar os recursos da Província em fachina, e em meios de obter na barra pedra por menor custo que o actualmente existente nesta cidade.

É o que me pareceu conveniente fazer por meio de chamada de propostas pelos jornaes desta Província, como tive a honra de informar respondendo ao telegramma em que Vossa Excelência se dignou perguntar me.

Trato de examinar pedreiras e mattas que me tem sido propostas e em breve tempo espero poder apresentar resultado satisfactorio deste estudo de orçamento.

É sabido que obras desta natureza tem por fundamento essencial a capacidade do canal do norte para manter fundo em sua sahida no mar.

Eu espero proval-o não somente pela capacidade que tem tido o mesmo canal para conservar fundo até junto ao banco, mas até pela acção de suas águas nas mudanças de barras que parecem effectuar se desde os primeiros tempos de S O a (L) em sentido contrario ao movimento das agulhas de um relógio.

¹²⁴ Consta do "Reporto f the Secretary of the War" em 1874[/]1875

Esta demonstração não tem porem lugar aqui por não poder ser apresentada completa e estar alias esgotado o tempo por Vossa Excelência marcado para apresentação deste relatorio.

Avido de beber a instrucção em toda a fonte de onde ella me pode provir, tomo conhecimento não só dos dizeres de pessoas alheias a profissão das quaes entretanto colhem-se muitas veses observações uteis, mas principalmente acompanho as publicações que vão sendo feitas de collegas meus a quem respeito; sirvão os mal alinhavados dados aqui fornecidos de alimento à discussão; dedusa-se deles um melhor juiso do que o nosso e terá produsido um resultado util este precipitado relatorio.

Em todo caso me é grato o ter tido por Vossa Excelência facultado este ensejo de patentear a membros proeminentes do Governo e do Parlamento, e a beneméritas corporações desta Provincia que me honrão com sua consideração, que esta Comissão envida todo o esforço para corresponder a confiança que me manifestarão.

Ao Excelentíssimo Senhor Ministro. Em 2 de Abril de 1883.

Nº 13. Ilustríssimo Excelentíssimo Senhor. Tendo sabido hoje que o empreiteiro das obras de desobstrução do Rio Jaguarão partira para essa Côrte sem prevenir esta repartição nem ter providenciado para a installação do serviço com urgência como foi por Vossa Excelência ordenado em aviso de 6 do corrente de que foi o mesmo empreiteiro portador, aproveito a circunstância de não ter podido sahir o vapor "Rio Negro", para expor a Vossa Excelência uma dúvida do empreiteiro sobre a interpretação do seu contracto que como declarei-lhe tinha de ser submetida a decisão de Vossa Excelência perante quem poderá o mesmo empreiteiro allegar o que lhe convier porquanto não aguardou resposta à sua última communição. Logo que recebi o aviso de Vossa Excelência que me foi apresentado pelo empreiteiro dois dias depois da chegada do paquete, de determinei ao Engº Lôpo Netto que seguisse com urgência a instalar os serviços da empreitada como ordenou o mesmo aviso. Objectando o empreiteiro que carecia de tempo para providências que tinha de tomar, requisitando parte do material que tinha de ser-lhe entregue em conformidade com a condição 5ª do

seu contracto e allegando tambem não poder dispensar uma lancha a vapor; mandei remetter-lhe uma lista do material que tinha de ser-lhe fornecido na forma do contracto com menção do que podia ser-lhe entregue immediatamente achando-se os outros em reparação e com quanto não reconhecesse ser indispensavel mandei entregar-lhe a lancha Rio Pardo enquanto se conclua a construcção da “Henrique d’Avila” que tem de ir para aquelle serviço, por entender dever facilitar todas as providências para não serem adiadas por mais tempo serviços que contratados a 13 do mez de Fevereiro vão deixando passar o tempo mais opportuno. Mande pela mesma occasião marcar dia para a installação dos serviços, não tendo para esse fim seguido o Eng^o por não ter o empreiteiro se apresentado, nem qualquer preposto. Sendo conveniente para a bõa ordem do serviço a eliminação immediata de qualquer duvida, tendo a honra de levar ao conhecimento de Vossa Excelência conjuntamente com a copia do expediente trocado com o empreiteiro, os elementos do meu juiso para que Vossa Excelência se digne resolver. Diz o contracto expressamente em sua cláusula 5^a que o material a fornecer pelo Estado “se comprara de uma draga com todos os pertences e sobresalentes, de uma lancha à vapor, de um rebocador, e de seis batelões pelo menos para transporte da vasa”. Não se comprehende, portanto outros aparelhos e utensilios como por exemplo, bate estacas, botes e lanchas avulsas de que o empreiteiro possa carecer, nem material para o custeio e conservação que como vem expressamente declarado compete ao empreiteiro. Occorreu, entretanto uma duvida opposta pelo empreiteiro quanto ao material que tem de ser-lhe fornecido em conformidade com a condição 5^a que entende o mesmo empreiteiro ser todo o que não tem de ficar empregado em obras. Expuz-lhe meu modo diverso de entendel-o pela letra do contracto declarando-lhe, porem ao mesmo tempo que lhe fornecia tudo o que era indispensavel para os serviços que carecem ser encetados sem mais demora e que quanto ao mais submetteria à decisão de Vossa Excelência a exposição que elle me fizesse em contrario. Este expediente foi interrompido pela repentina partida do empreiteiro um aviso. Acresce á letra alias explícita da condição 5^a a capitulação do contracto como complementar do canal do Sangradouro, o que parece indicar que o material de que trata a referida condição é o mesmo que foi entregue pelo empreiteiro em janeiro do corrente anno, salvo uma lancha a vapor que Vossa Excelência mandou construir em sua

passagem por esta cidade, com destino ao serviço do Rio Jaguarão. Conseqüentemente mandei entregar ao empreiteiro alem da lancha a vapor todo o material d'elle recebido no qual está se procedendo a reparação para pol-o em estado de funcionar, desde o dia do recebimento do aviso de Vossa Excelência em data de 26 de Fevereiro ao Eng^o Lopo Netto. Alem destas reparações sobre cuja responsabilidade aguarda-se resolução da Presidencia desta Provincia, ha necessidade de substituição de algumas peças accessorias para a conservação e limpeza da draga que são entregues no estado recebido do empreiteiro. D'esta decisão reclama o empreiteiro exigindo que se lhe forneça gratuitamente apparelhos para bates estacas, de que não entregou nenhum de obras identicas executadas no Sangradouro, botes e lanchas avulsas e parte do material de custeio que entregou em Janeiro mediante pagamento pelo Estado no valor de cerca de quinze contos de reis. E'sta reclamação que tenho a honra de submetter á decisão de Vossa Excelência faltando-me competencia para resolvel-a, por achar-se excluida pela letra e espirito do contracto e não prevista a despeza resultante nos orçamentos das obras do Rio Jaguarão. Deus guarde a Vossa Excelência Ilustríssimo Excelentíssimo Senhor Conselheiro Henrique Francisco d'Avila. M. Digno Ministro e Secretario dos Negocios da Agricultura Commercio e Obras Publicas. (assignado) Honorio Bicalho. Eng^o em chefe.

Ao Excelentíssimo Senhor Ministro. Em 4 de abril 1883.

N^o 14. Ilustríssimo Excelentíssimo Senhor. Em additamento ao meu officio n^o 13 de 2 do corrente que submetteu a decisão de Vossa Excelência a duvida do empreiteiro das obras de desobstrucção do Rio Jaguarão, sobre o material que lhe devia ser fornecido na forma do seu contracto, tenho a apresentar à consideração de Vossa Excelência, a seguinte disposição do contracto do mesmo empreiteiro para as obras do canal do Sangradouro. Cláusula 4^a. Fará parte do material empregado nas obras do canal a draga da provincia do Rio Grande do Sul, nas mesmas condições especificadas na cláusula 6^a do contrato de 23 de Março de 1874. A cláusula 6^a do contracto de 23 de Março de 1874 diz: - O governo da Província porá uma das dragas de sua propriedade a disposição dos contractadores que a receberão no estado em que ella se achar e ficarão

obrigados, não só a todos os concertos de que necessitar, como também a restituil-a em perfeito estado de conservação. A vista destas disposições parece-me não somente que não é fundada a pretensão do empreiteiro quando exige que sejam substituídas peças accessorias da draga que se achão no estado em que elle entregou em Janeiro ultimo, como também, que devem correr por conta do mesmo empreiteiro as reparações a que está procedendo em peças essenciaes da draga para pol-a em estado de funcionar. Deus Guarde a Vossa Excelência Illustríssimo Excelentíssimo Senhor Conselheiro Henrique Francisco d'Avila. M. Digno Ministro e Secretario dos Negocios da Agricultura Commercio e Obras Publicas. (assignado). Honorio Bicalho Eng^o em chefe.

Ao Engenheiro Lôpo Netto. Em 31 de Março de 1883.

N^o 12. Illustríssimo Senhor Communique Vossa Senioria ao empreiteiro das obras de desobstrucção do Rio Jaguarão, o seguinte: O aviso n^o 6 de 9 do corrente do Ministerio da Agricultura de que foi o empreiteiro portador, determinou que com urgencia se providenciasse para que um engenheiro fosse ao lugar em que tem de faser-se o trabalho de seu contracto, afim de determinar o serviço segundo as plantas de que já está de posse, quer para o quebramento de pedras, quer para a dragagem, e construcção de estacadas, devendo indicar em um e outro caso para começo dos trabalhos e secção do Rio Jaguarão comprehendido entre o Chico Bonito e o porto da cidade. Entregando o empreiteiro este aviso no dia 19, dois dias depois da chegada do paquete, teve Vossa Senioria ordem de seguir immediatamente em cumprimento do aviso do Excelentíssimo Senhor Ministro; a communicacção que neste sentido fez, respondeu-lhe o empreiteiro em officio da mesma data de 19 do corrente, que carecia tomar outras providencias para começar sem demora os trabalhos, para o que pedia que se adiasse a installação do serviço para o fim de corrente mez. Pela mesma occasião apresentou-lhe o empreiteiro, nota do material mais necessario ao começo das obras. N'esta nota acha-se comprehendido dois macacos com guinchos bate estacas e pertences e peças de cabo, apparelhos e material de serviço, que não estão comprehendidos no que tem de ser fornecido em conformidade com a condição 5^a do contracto. Teve por isso Vossa

Senhoria ordem de fornecer a lancha, bote e batelões pedidos, marcando ao empreiteiro a proxima viagem do vapor Mississippi para installação do serviço. Respondendo-lhe o empreiteiro em data de hoje que o material que lhe entregão não é sufficiente, e que a lancha Rio pardo não serve, pedindo para adiar-se o começo das obras para quando lhe seja entregue todo o material de que trata a condição 5ª. Em resposta declaro Vossa Senhoria ao empreiteiro que achando-se o seu contracto assignado desde o dia 13 de Fevereiro passado, já devem ter sido tomadas por sua parte as providencias que lhe cabem, que não póde ser adiado o começo da extracção das pedras e construcção das estacadas sob pena de perder-se a época mais conveniente que já tem deixado de ser aproveitada desde que o contracto foi assignado, que alem disso o começo das obras não póde ficar dependente da entrega de todo o material de que trata a cláusula 5ª por quanto o material de dragagem não tem de ser utilizado presentemente e tem como o proprio empreiteiro reconheceu em seu primeiro officio de aguardar a época opportuna e que quanto a lancha não vendo onde seja indispensavel em todos os serviços de seu contracto, não posso reconhecer a sua urgencia presentemente. Consequentemente remetta Vossa Senhoria ao empreiteiro com as observações constantes deste officio, uma lista da totalidade do material que tem de ser-lhe fornecido em conformidade com a condição 5ª do seu contracto, distinguindo o que póde ser-lhe entregue desde já e communique-lhe que em conformidade com o disposto na cláusula 5ª do mesmo contracto achando-se a sua disposição o material necessario para as obras a que tem de proceder immediatamente, marco para a data do começo das obras do seu contracto, o dia da chegada do Jaguarão do vapor "Mirim" que daqui parte amanhã, para o que Vossa Senhoria tomará as necessarias providencias. Deus Guarde a Vossa Senhoria illustrissimo Dr. Lopo Glz. Bastos Netto. M. Digno Engenheiro Fiscal das obras do Rio Jaguarão (assignado) H. Bicalho. Engenheiro em chefe.

Ao Empreiteiro. Em 19 de Março de 1883.

Nº 394. Illustrissimo Senhor. Cumpre-me levar ao conhecimento de Vossa Senhoria que em virtude do despacho do Senhor Engenheiro Chefe dos

trabalhos de melhoramento da Barra do Rio Grande exarado no aviso de sua Excelência o Senhor Conselheiro Ministro da Agricultura nº 6 de 9 do corrente mez – sigo hoje para o Rio Jaguarão afim de determinar o serviço segundo as plantas, quer para o quebramento das pedras, quer para a dragagem e construcção das estacadas entre o ponto denominado =Chico Bonito= e o porto da cidade de Jaguarão. Deus Guarde a Vossa Senhoria Ilustríssimo Senhor José Joaquim de Carvalho Bastos. Digno Empreiteiro da desobstrucção do Rio Jaguarão. (assignado) Lopo Gonçalves Bastos Netto. Engenheiro Civil.

Ao Empreiteiro. Em 30 de Março de 1883.

Nº 395. Ilustríssimo Senhor. De conformidade com o officio de Vossa Senhoria de 19 do corrente mez, participo que acha-se prompto para ser entregue o seguinte material, afim de Vossa Senhoria poder dar começo aos trabalhos do Rio Jaguarão. Dois batelões com duas ancoras 66 metros de corrente, uma lancha para esfriar ferro com gaviete, 4 remos e 4 forquettes, um bote com 2 remos e 2 forquettes, uma lancha a vapor “Rio Pardo”= Rogo a Vossa Senhoria ter pessoa habilitada a receber na Barra do Rio Jaguarão, onde devo entregar este material em virtude da cláusula 5ª do contracto de 13 de Fevereiro do corrente anno e que receba as instrucções para a installação do serviço. A lancha a vapor “Rio Pardo” será substituida pela “Henrique d’Avila” logo que se conclua sua construcção. Deus Guarde a Vossa Senhoria Ilustríssimo Senhor José Joaquim de Carvalho Bastos. Empreiteiro das obras do Rio Jaguarão. (assignado) Lopo Glz. Bastos Netto. Engº Civil.

Ao Empreiteiro. Em 31 de Março de 1883.

Nº 399. Ilustríssimo Senhor. De ordem do Ilustríssimo Senhor Engenheiro Chefe da Commissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul, junto remetto a nota do material que deve ser entregue a Vossa Senhoria para os trabalhos do Rio Jaguarão. Conforme determina a condição 5ª do contracto celebrado em 13 de Fevereiro ultimo, podendo desde já ser entregue a Vossa Senhoria aquele

que consta da nota exarada em officio nº 395 de 30 do corrente. Tambem junto envio por copia o officio que nesta data recebi do mesmo Ilustríssimo Senhor Engenheiro Chefe relativamente aos trabalhos do Rio Jaguarão, para seu conhecimento e devidos effeitos. Cumprindo-me declarar a Vossa Senhor que quanto a responsabilidade pelas avarias a cujo concerto se está procedendo na draga “Rio Grande” para ser posta em estado de funcionar conforme a declaração no inventario que a Vossa Senhor remetto, aguardo o que for resolvido pelo Excelentíssimo Senhor Presidente da Província. Deus Guarde a Vossa Senhora Ilustríssimo Senhor José Joaquim de Carvalho Bastos. Empreiteiro das obras do Rio Jaguarão. (assignado) Lopo Glz. Bastos Netto. Engº Civil.

Ao Empreiteiro. Em 2 de Abril de 1883.

Nº 400. Ilustríssimo Senhor. Em cumprimento a ordem do Ilustríssimo Senhor Engenheiro em chefe da Commissão de Melhoramento da Barra do Rio Grande do Sul, compareci hontem a bordo do vapor “Mirim” a fim de seguir com Vossa Senhora ou seu preposto para o Rio Jaguarão para installar-se o serviço de melhoramento daquelle rio. Não tendo Vossa Senhora comparecido para esse fim nem tão pouco nomeado preposto e levado isso ao meu conhecimento declaro a Vossa Senhora de ordem do mesmo Senhor Engenheiro Chefe, que ficou considerado installado aquelle serviço e contado o tempo de seu contracto do dia da chegada do vapor “Mirim” ao rio Jaguarão visto conhecer V. S. o local onde vão ser construidas as estacadas e as pedras que devem ser quebradas desde já. Deus Guarde a V. S. Ilustríssimo José Joaquim de Carvalho Bastos. Empreiteiro das obras do rio Jaguarão. (assignado) Lopo Gonçalves Bastos Netto. Engenheiro Civil.

Do Empreiteiro. Em 19 de Março de 1883.

Nº 1. Ilustríssimo Senhor. Accuso a recepção do officio de Vossa S^a datado de hoje, em que se digna communicar-me que, em virtude do despacho do Senhor

Engenheiro Chefe da Commissão de melhoramento da Barra, exarado no Aviso nº 6 de 9 do corrente mez do Ministro da Agricultura, segue hoje para o rio Jaguarão afim de determinar o serviço, segundo as plantas. Cumpre-me ponderar a V. S. que, não me tendo sido ainda entregue o material para execução das obras conforme a condição 5ª do contracto de 13 de Fevereiro ultimo; e por outro lado estando eu a providenciar sobre as demais disposições necessarias para sem demora iniciar os trabalhos, rogo a V. S. se sirva adiar para o fim do corrente mez esta commissão, visto que nenhuma vantagem resultaria para o serviço, considerado urgente para pelo governo, sem achar-se ali pelo menos, o material indispensavel ao começo das obras. Aproveito a oportunidade para enviar a V. S. a nota do material mais necessario ao começo das obras e que V. S. talvez possa entregar desde já, sendo-me o outro entregue á medida que ficar prompto, e a Draga logo que as aguas do rio Jaguarão permittão faser-se o trabalho de dragagem. Deus Guarde a V. S. Ilustríssimo Senhor Dr. Lopo Glz. Bastos Netto. M. digno Engº Director do serviço da conservação do porto do Rio Grande. (assignado) José Joaquim de Carvalho Bastos.

Nota do material indispensavel ao começo das obras e por conta do que tem de ser entregue.

2 Batelões de ferro com corrente e ancora.

1 Lancha para esfriar ferro com seus pertences

2 Botes com seus pertences

2 Macacos com guinchos, bate estacas e pertences

1 Peça de cabo de cairo de ½ poll de diâmetro

1 Dita de dito manilha de 1 poll de diâmetro

1 Dito de dito linho de ¾ poll de diâmetro

Rio Grande 19 de Março de 1883. (assginado) José Joaquim de Carvalho Bastos.

Do empreiteiro. Em 31 de Março de 1883.

Nº 2. Ilustríssimo Senhor. Em resposta ao ofiício de V. S. datado de hontem, cumpre-me responder que, não sendo sufficiente para poder começar

regularmente o serviço do Rio Jaguarão, o material que V. S. declara estar prompto para ser-me entregue, parece-me conveniente adiar-se o começo das obras, para logo que a V. S. seja possível fazer entrega de todo o material, conforme [?] a condição 5ª do meu contracto; tanto mais que, a lancha “Rio Pardo” que V. S. diz será substituída pela que se acha em construção, não podendo aproveitar-me no referido serviço devido ao seu grande calado, não a posso receber.

A instalação, porém, do serviço em parte, desde que não importe na determinação do prazo para conclusão das obras, poderá ter lugar sem demora, sobre o que aguardo as ordens de V. S. [?] assim as conveniências do serviço com as vistas do governo, no sentido de aproveitar-se o resto da presente estação, procedendo-se o quebramento das pedras no porto da cidade de Jaguarão. Deus Guarde a V. S. Ilustríssimo Senhor Dr. Lopo Glz. Bastos Netto. Engº Director da Conservação do porto do Rio Grande (assignado) José Joaquim de Carvalho Bastos.

Do Empreiteiro. Em 31 de Março de 1883.

Nº 3. Ilustríssimo Senhor. Accuso recebido o officio de V. S. de hoje, com o qual, de ordem do S. Dr. Engenheiro Chefe da Commissão de melhoramento da barra, se serve enviar-me relação do material que me deve ser entregue para execução das obras do Rio Jaguarão e meu cargo. Em resposta tenho a dizer a V. S. que o material relacionado não é sufficiente para a execução das obras e nem prehenche o que dispõe a condição 5ª do meu contracto, que claramente se refere a = pertences e sobresalentes = que a referida relação não menciona. Cabe-me pois enviar a V. S. a relação junta, do material, pertences e sobresalentes que se tornão indispensaveis ao serviço, alem do que consta da relação que V. S. remetteu-me, afim de que sirva declarar-me se posso ou não constar contar com esse supprimento. Não tendo sido incluido no orçamento das obras, verba alguma para material, parece-me que, ao empreiteiro só compete adquirir o material propriamente destinado á empregar nas obras, e não do que deve ser empregado na execução d’ellas. Assim pois, aguardo resposta de V. S. sobre este objecto, para meu governo e providenciar. Deus Guarde a V. S.

Ilustríssimo Senhor Dr. Lopo Gonçalves Bastos Netto. D. Director do serviço da Conservação do porto do Rio Grande. (assignado) José Joaquim de Carvalho Bastos.

Relação – Taxa as estacadas

Macacos com guinchos, bate estacas e mais pertences dois (2), cabo de linho de 1 poll de diâmetro peça uma (1), dito de linho de $\frac{3}{4}$ poll de diâmetro uma (1), cabo de manilha branco $\frac{1}{2}$ poll diametro peça uma (1), bote com seus pertences um (1), lancha de madeira de pequeno calado uma (1).

Para a escavação

Tambor novo da torre um (1)

Radarr de engrenagem para o eixo da machina uma (1)

Pinos para as caçambas (um jogo) cento e dose (112)

Abraçadeiras de ferro para o tombo quatro (4)

Roletes grandes para o [?] oito (8)

Ditos pequenos para o [?] quatro (4)

Válvulas diversas (borracha) dose (12)

Ferros para as guias da escavação seis (6)

Corrente de ferro para guias – diâmetro: 1, $\frac{3}{4}$ e $\frac{1}{2}$ proll, trezentos e sessenta braças (360)

Lancha para esfriar ferro e seus pertences uma (1)

Bote e pertences em perfeito estado um (1)

Engenho de furar (igual as que esteve na Draga) um (1)

Chaves inglesas duas (2)

Catracas duas (2)

Esfria de cairo duas proll de diâmetro duas (2)

Dita de manilha de $\frac{1}{2}$ proll duas (2)

Mangueira nova de lona para incêndio e serviço de bordo cinquenta metros (50)

Enxadas para barro ou areia seis (6)

Talhas novas para suspender peso duas (2)

Talhas de lona para o convéz duas (2)
Capas de encerado para guinchar duas (2)
Farões diversos seis (6)
Fogão de ferro para cosinha um (1)
Forja grande e seus pertences um (1)
Remos de 16 pés dose (12)
Tombo completo para a lança d'água um (1)
Rio Grande 31 de Março 1883. O empreiteiro das obras do Rio Jaguarão.
(assignado) José Joaquim de Carvalho Bastos.

Do Empreiteiro. Em 2 de Abril de 1883.

Nº 4. Ilustríssimo Senhor. Não sendo possível obter na provincia por haver completa falta, as madeiras de pinho de regadas dimensões marcadas para as estacadas que devem ser construídas no Rio Jaguarão, e dando-se igual falta quanto a dynamite, pois a unica que consegui em Porto Alegre, não chegará nem mesmo para quebrar uma só pedra, resolvi ir immediatamente ao Rio de Janeiro afim de comprar esse material, que farei vir a vapor, se for possível, para não dar-se demora na execução das obras do meu contracto. Durante minha ausencia será meu representante n'esta cidade, o meu empregado Senhor Francisco José Rodrigues [?] e no lugar dos trabalhos, o Engenheiro Senhor Guilherme Ahrons que brevemente para ali seguirá, o que communico a V. S. para aos fins convenientes. Deus Guarde a V. S. Ilustríssimo Senhor Dr. Lopo G. Bastos Netto. D. Engenheiro Director do serviço da conservação do porto do Rio Grande. (assignado) José Joaquim de Carvalho Bastos.

APÊNDICE E –Autorizações para divulgação das entrevistas

Eu, Rudimar Ortega dos Santos Cruz

Funcionário da Superintendência do Porto do Rio Grande, lotado na sede administrativa, autorizo Gladis Rejane Moran Ferreira a utilizar as informações sobre minhas atividades profissionais e minhas lembranças pessoais sobre o tempo de atividade e as comemorações de aniversário de atividade do Porto do Rio Grande para serem utilizadas em sua pesquisa de mestrado que tem como título provisório “Cem anos do Porto do Rio Grande?: memória e esquecimento de um Porto Velho e de uma “Barra Diabólica”. Estas informações foram repassadas no dia 26 de outubro de 2015, nas dependências do CAP. Conselho de Autoridade Portuária, na sede administrativa do Porto do Rio Grande.

Rio Grande, 26 de outubro de 2015



Eu, Tania Fontoura Martins

Funcionária da Superintendência do Porto do Rio Grande, lotada na sede administrativa, autorizo Gladis Rejane Moran Ferreira a utilizar as informações sobre minhas atividades profissionais e minhas lembranças pessoais sobre o tempo de atividade e comemorações de aniversário de atividade do Porto do Rio Grande, para serem utilizadas em sua pesquisa de mestrado que tem como título provisório “Cem anos do Porto do Rio Grande?: memória e esquecimento de um Porto Velho e de uma “Barra Diabólica”. Estas informações foram repassadas no dia 23 de outubro de 2015, nas dependências do CAP. Conselho de Autoridade Portuária, na sede administrativa do Porto do Rio Grande.

Rio Grande, 23 de outubro de 2015



Eu, Mauro Renato dos Santos Rodrigues

Funcionário da Superintendência do Porto do Rio Grande, lotado na sede administrativa, autorizo Gladis Rejane Moran Ferreira a utilizar as informações sobre minhas atividades profissionais e minhas lembranças pessoais sobre o tempo de atividade e as comemorações de aniversário de atividade do Porto do Rio Grande para serem utilizadas em sua pesquisa de mestrado que tem como título provisório “Cem anos do Porto do Rio Grande?: memória e esquecimento de um Porto Velho e de uma “Barra Diabólica”. Estas informações foram repassadas no dia 23 de outubro de 2015, nas dependências do CAP. Conselho de Autoridade Portuária, na sede administrativa do Porto do Rio Grande.

Rio Grande, 23 de outubro de 2015



Mauro R.S. Rodrigues

Eu, Rudimar Cazaubon de Mattos

Funcionário da Superintendência do Porto do Rio Grande, lotado na sede administrativa, autorizo Gladis Rejane Moran Ferreira a utilizar as informações sobre minhas atividades profissionais e minhas lembranças pessoais sobre o tempo de atividade e as comemorações de aniversário de atividade do Porto do Rio Grande para serem utilizadas em sua pesquisa de mestrado que tem como título provisório “Cem anos do Porto do Rio Grande?: memória e esquecimento de um Porto Velho e de uma “Barra Diabólica”. Estas informações foram repassadas no dia 23 de outubro de 2015, nas dependências do CAP. Conselho de Autoridade Portuária, na sede administrativa do Porto do Rio Grande.

Rio Grande, 23 de outubro de 2015



APÊNDICE D – Entrevistas/narrativas portuárias

Entrevistado: Rudimar Ortega dos Santos Cruz

Data: 26/10/2015

Eu - Qual o seu nome completo?

Rudimar - Rudimar Ortega dos Santos Cruz.

Eu - Qual a sua idade?

Rudimar - Sessenta anos.

Eu - Quanto tempo de serviço o senhor tem no Porto?

Rudimar - Entrei em setenta e sete e comecei a trabalhar na área do Porto, como arrumador.

Eu - Ligado ao Sindicato?

Rudimar - Ligado ao Sindicato, em mil novecentos e oitenta eu passei a ser funcionário do Porto, funcionário do DEPREC.

Eu - Não era mais arrumador?

Rudimar - Não, eu saí dos Arrumadores para ficar vinculado ao Porto como motorista, por motivo da viatura estar em reformas também trabalhei algumas vezes como operador.

Eu - Qual é o seu pertencimento familiar que já foram portuários?

Rudimar - Meus avós paternos e meu pai que era do Sindicato do Porto, foi um dos primeiros sócios do Porto.

Eu - Como era o nome dele?

Rudimar - Santana dos Santos Cruz, ele esteve três vezes vinculado ao Sindicato, só que ele saía do Sindicato, porque o Porto atrasava os pagamentos, como nós éramos seis filhos ele se afastava a ia trabalhar na Cia Swift, e de repente retornava depois como funcionário do Sindicato. Foram duas oportunidades como funcionário do Sindicato e uma terceira vez ele foi chamado para trabalhar pelo Sindicato e colocaram outro colega no lugar dele, e não mais trabalhou como funcionário. No Porto ele era operador de carga a vulsa, tempo as sacaria, do charque, cargas em fardos, era parecido com um estivador só que trabalhava só na área a de cais e a estiva trabalha dentro do navio. Os Sindicatos do Porto e dos Arrumadores que eram só no cais, e os outros trabalhavam dentro do navio, na área do cais também tinha os consertadores.

Eu - Na minha opinião o Porto tem mais de cem anos e na sua opinião quantos anos tem o Porto?

Rudimar - Eu calculo que o Porto tenha muito mais de cem anos, tirando uma média pela idade do meu pai e eu mesmo tenho sessenta anos, me lembro de quando eu tinha cinco ou seis anos que eu trazia comida para o meu pai que trabalhava em firma terceirizada dentro do Porto em construção civil, firma que fez o Frigorífico Mascarenhas.

Eu - O que lhe vem à cabeça sobre a história do Porto, o senhor se sente convidado e vai participar das comemorações dos cem anos?

Rudimar - Eu ainda não fui convidado, mas me sinto convidado porque faço parte dessa família, inclusive eu agradeço tudo o que eu tenho e sou graças ao Porto, apesar de eu estar aposentado a anos e continuar trabalhando sempre estive com o Porto. O tempo que eu me afastei da parte administrativa da Superintendência, continuei trabalhando sempre no Porto. Quando eu era pequeno eu sempre fui considerado em casa como batalhador, meu pai executava o serviço pesado como servente e eu já fazia serviço para portuários, eu servia a família deles também trazia alimentação e recados para eles, e ganhava alguns trocados que levava para o meu pai pra ajudar a sustentar a família que eram de seis irmãos. Meu pai ganhava salário de servente, na época a produção era muito fraca e serviço era braçal. Hoje por exemplo os grandes serviços do Porto foram derivado a partir de mil novecentos e oitenta e um com a chegada dos contêineres, me lembro quando chegou a primeira máquina para carregamento de contêiner no Porto, eu fui como motorista levar funcionários do Porto até Canguçu para trazer a primeira máquina modal, uma empilhadeira que ela sozinha carregava contêiner de vinte a trinta peças. Em mil novecentos e oitenta quando começaram a chegar os contêineres para o Porto, eles eram levantados por três ou quatro empilhadeiras de garfo de nove toneladas. Depois a modal fabricou em Caxias as máquinas que tinham condições de levantar contêineres de trinta a quarenta peças. O porto só tinha uma máquina, depois que elas vieram para o TECON.

Eu - Voltando a pergunta, o que lhe vem a cabeça quando se fala da história do Porto?

Rudimar - Eu fico até emocionado em pensar o que representa o Porto para mim, minha família e meus amigos, para a cidade toda. O meu sonho era ver o Porto cada

vez maior. Sempre pensei em um Porto para todos, tenho muitas saudades de pessoas e tenho muitas lembranças de colegas.

Entrevistado: Tânia Fontoura Martins

Data: 23/10/2015

Eu - Hoje é dia vinte e três de outubro. Estamos eu e a senhora Tânia Fontoura Martins. reunidas na sala do CAP, para a segunda entrevista do material da minha dissertação. Tânia, quantos anos você tem de atividade aqui no Porto?

Tânia - Eu entrei em julho de 1982.

Eu - Você entrou em qual função?

Tânia - Eu entrei na função de Escrivão I no Terminal de Trigo e Soja, e quando cheguei lá, eu cheguei com uma turma e disseram assim "vai ficando por aí", porque não tinha lugar pra sentar.

Eu - De tanta gente.

Tânia - É porque já estava ocupado, e quem é a Tânia? Ai eu fiquei, e uns três meses depois tinha uma engenheira, Engenheira Débora Plastina, chefe da operação, questionou com a chefe do escritório e perguntou "quem teria para ser a secretária dela?" E como eu estava sobrando, então, fiquei como secretária dela trabalhando no TTS. A partir daí, eu estava estudando Ciências Econômicas na FURG, tinha acabado de entrar também. Deu um problema lá no TTS, e a gente veio aqui para o Porto Novo do Rio Grande, no centro, depois foram recuperadas as instalações e nós retornamos para lá. Como eu estava estudando Economia na FURG e tinha dificuldade de transporte, então eu pedi para que eu viesse aqui para a sede da Administração e consegui, fui trabalhar na Estatística.

Chegando na Estatística, eu me deparei com uma estatística que era um amontoado de dados, não tinha uma estatística, que eu entendo que é uma comparativa, uma análise. Como eu estava fazendo Economia eu comecei a fazer um trabalho onde nos não tínhamos essa facilidade como hoje com a informática. Então eu fazia gráficos comparativos no papel quadriculado, e assim foi feito o trabalho.

Eu - Começa-se a organizar o trabalho.

Tânia - Organizar, realmente com os dados comparativos da movimentação, tipo de carga, mas tudo isso a mão com régua, esquadro e tudo mais. Em seguida, um ou dois anos depois entrou a informática, com uma empresa de informatização, que nos levamos esse trabalho para eles e pedimos que fosse colocado no excel para que a gente tivesse uma facilidade. E a partir daí se deslanchou.

Eu - E hoje qual a sua responsabilidade?

Tânia - Hoje eu sou Chefe da Divisão Financeira.

Eu - Qual a sua idade?

Tânia - Eu tenho cinquenta e seis anos.

Quando eu entrei no Porto, na entrevista de admissão, a pessoa que me entrevistou perguntou se eu estava estudando. E eu orgulhosamente disse que estava. Essa pessoa disse, que talvez isso não fosse adiantar de nada, e eu disse, não tem problema.

E aí você vai fazendo o seu trabalho, o desenvolvimento do seu trabalho, pesquisa, e vai se interessando em fazer algo mais, tem que diferenciar. Tudo que eu faço, eu tento fazer o melhor possível, pesquiso, quem sabe fazer de um jeito, é assim.

Eu fiquei de chefe da Estatística, porque uns se aposentaram, outros trocaram de setor e eu fiquei de chefe mas nada oficial por um tempo, depois em seguida fui trabalhar na Divisão Financeira, na parte de fluxo de caixa, parte financeira, em seguida eu comecei a trabalhar com orçamento, e trabalhei com ele até o ano retrasado, quando eu fui convidada para ser chefe da Divisão Financeira porque um colega se aposentou. Na verdade como nós somos administrados por políticos, a cada troca da política, troca a chefia ou não, no caso desse colega que saiu não trocava, porque ele é técnico é de carreira, tem um potencial. Quando trocou a política à uns dois anos atrás quando esse meu colega ainda estava ali, eles disseram que a Divisão Financeira seria comigo. Eu disse que não, porque se tem um colega lá e está desempenhando um trabalho bom. Quando ele se aposentou eu assumi, e estou como chefe da Divisão Financeira, responsável também pelo setor de orçamento.

Eu - Que tipo de relação fora a profissional você tem com o Porto?

Tânia - O meu avô trabalhou no Porto em 1937. Ele morava em Dom Pedrito, isso foi meu tio que me contou, que também trabalhou no Porto, meu tio, meu padrinho o tio Darci, todos entraram no Porto, os filhos do meu avô, como provisórios. Eu perguntei, mas o que é provisório? Ele respondeu, que carregavam sacos nos ombros. O meu avô era guarda portuário, mas como ele entrou no Porto? Ele me disse que foi indicado

pelo tio, que é o Oscar Carneiro da Fontoura que era Secretário do Estado, mas aí eu entrei no google e descobri que ele era Secretário do Estado do Interior e da Justiça, foi Secretário do Estado da Fazenda, então ele era um político, ou seja, já era assim. Ele foi secretário de 1947 até 1951.

O meu avô foi indicado por ele e morava em Dom Pedrito, ele veio com toda a família pra trabalhar no Porto, e tinha na época a Swift, e meus tios trabalhavam na Swift. O tio Darci entrou no Porto, mas ele era menor, tinha menos de dezoito anos, tanto é que ele disse que trabalhou um pouco e saiu para servir o quartel.

Eu - Na época podia.

Tânia - Ele retornou depois, e os meus outros tios também, todos trabalharam no Porto. O meu tio se aposentou como motorista, outro meu tio também se aposentou como motorista, e os outros dois que trabalharam como provisórios, voltaram para Dom Pedrito, casaram e tiveram as suas famílias lá, e esses ficaram em Rio Grande no Cedro.

Eu - Sim, que foi construído para abrigar os funcionários do Porto.

Tânia: - Do Porto e da Swift, e tinha muita plantação de cedro, por isso o nome.

Eu - E plantaram muito cedro para deter o sedimento da areia da dragagem, aqui foi construído com sedimento da dragagem e foi sedimentado aqui a ilha do Terraplano. Para sedimentar melhor, foram plantadas várias árvores para o solo ter mais resistência. Então, os cedros foram plantados, assim como foram plantados também na Barra, no meio dos combros de areia não nascem árvores e lá nasceu porque eles plantaram. Nós temos todos os documentos de plantações de árvores que foram plantadas para deter as dunas, tem tudo isso relatado de aproximadamente mil e oitocentos nos manuscritos. A primeira foto que eu tenho da Barra só tem uma casa com uma pessoa do lado e não tem mais nada, era tudo deserto, mas lá adiante tem uma arvorezinhas.

Tânia - Que coisa linda esse trabalho de resgate. E aí tem mais o meu pai. O meu pai entrou também como provisório, mas o meu tio disse que o único que quis estudar foi o meu pai, ele sempre quis crescer. Ele entrou como provisório, depois como ele tinha uma boa escrita e sabia datilografia, levaram ele para o escritório onde ele trabalhou bastante tempo.

Quando eu nasci o meu pai trabalhava no escritório, e eu vinha aqui com ele visitar o Porto, porque era a Brasília, esse prédio maravilhoso, esplendoroso no meio do Cedro, então isso aqui era a Brasília, uma obra gigantesca para aquela época e

naquela área, naquele contexto. Quando eu vim aqui conhecer a Brasília, uma das coisas que eu vi foi a escada de mármore, lindíssima, uma escadaria que parecia daqueles bailes de princesa, eu olhava e dizia, um dia ainda vou vir trabalhar aqui.

O meu pai sempre querendo melhorar, ele saiu do escritório e foi como ajudante fiel, e depois quando começou o TECON, Terminal de Containers, o Porto começou a movimentar containers ele foi trabalhar lá, e era fiel aposentando-se com a mesma função. Ele tinha uma caneta pena Parker que era chiquérrima, as assinaturas e escrituras eram todas assinadas com aquela caneta.

Eu - Você sabe que nas nossas pesquisas em jornais, que totalizam seis mil jornais. Em um dos jornais tem um anúncio que diz, "Recompensa-se, perdeu-se na rua Marechal Floriano entre as ruas Duque de Caxias, uma caneta Parker. Recompensa-se quem encontrou.". Em mil novecentos e quarenta, nesse período ter uma caneta Parker era possuir a última tecnologia em escrita.

Eu - Na minha opinião o Porto do Rio Grande tem mais de cem anos, que são os cem anos que nós estamos comemorando agora. Na sua opinião quantos anos tem o Porto?

Tânia - Cem anos de Porto como porto constituído. Acredito que nessa situação geográfica, situação que foi permitida a construção de um porto, então na verdade ele já existia bem antes disso, porque, naturalmente ele tem esse ancoradouro, sem nada dessa estrutura que foi construída. O Porto foi feita uma construção, vieram os franceses, tem toda essa história, isso significa cem anos?

Eu - Estas me perguntando? Vou aproveitar e te dar parte da resposta. Hoje pela manhã, fiz o mesmo convite para o Sr. Mauro, e vocês irão receber o convite para uma palestra que fará parte da Feira do Polo Naval realizada no período da mesma no dia dez e doze de novembro, onde eu irei palestrar. Antes de vocês receberem a programação, vocês já estão recebendo de mim esse convite onde eu direi a idade do Porto. Você deverá ficar curiosa até lá. Então já sinta-se convidada.

Tânia - Obrigada. Na verdade o que me faz chegar a essa desconfiança, que são muito mais que cem anos, é a história que nós já sabemos uma parte bem pequena de como chegaram as embarcações aqui, a história da construção da Catedral de São Pedro, e toda a entrada do Rio Grande do Sul, senão a maior, foi por aqui, então devem ser mais de cem anos.

Eu - Você se sente convidada às comemorações do Porto desde que elas existem e que você está aqui?

Tânia - Acho que sim.

Eu - Quando você entrou, você se lembra se faziam comemorações? Ou foi depois?

Tânia - Foi depois, nós estamos inseridos nesse contexto. Então com ou sem convite você faz parte dessa história. Se eu não sou convidada oficialmente, eu me sinto convidada.

Eu - Possui fotografia ou papéis sobre a trajetória dos teus antepassados?

Tânia: - Infelizmente não.

Eu - Algum fato ou curiosidade que você queira mencionar?

Tânia - Eu lembro, como morei no Cedro o Bairro Getúlio Vargas, mesmo sendo muito pequena, lembro da retirada das casas em caminhões para abrir espaço para o Porto. Vizinhos nossos indo para a Vila Santa Rosa e Vila São Miguel. Eu pensava, será que irá chegar a minha vez, ficava angustiada e apreensiva com isso. Lembro também que tudo era uma alegria onde eu morava, porque a pegada do pessoal do Porto, era muita gente, e todos passavam na frente da minha casa.

Eu - Como é hoje a entrada do Estaleiro e houvesse um bairro próximo.

Tânia - Exatamente, hoje eu lembrei disso e fiz o comparativo com o Estaleiro, essa movimentação toda acontecia antigamente, eram o pessoal da Estiva, o Porto todo era um centro de trabalho. Outra coisa que eu lembro quando estudava no Juvenal, do meu pai me levar de bicicleta, depois ele comprou uma lambreta, mas me levava pelos trilhos da Ipiranga que era o melhor caminho, eu nunca vi tanta bicicleta e meu pai cumprimentava todo mundo. Então era muita movimentação de funcionário e servidores da geração de empregos que era o Porto e continua sendo.

Eu - Uma potência que continua sendo, com as peculiaridades de hoje, que é terceirizar, concessões, mas é o modo de trabalho de hoje. Na verdade esse modo que se repete em outros portos. Tânia, muito obrigada pela entrevista.

Tânia - Eu que te agradeço.

Entrevistado: Mauro Renato dos Santos Rodrigues

Data: 23/10/ 2015

Eu - Estamos reunidos eu, e o seu Mauro.

Mauro - Mauro Renato dos Santos Rodrigues.

Eu - Reunidos na sala do CAP, nas dependências da Superintendência do Porto. Seu Mauro qual a ocupação do senhor aqui na Superintendência?

Mauro - Motorista. Eu entrei para o Porto em mil novecentos e oitenta, sai em mil novecentos e noventa e oito, me aposentei, depois ganhei na justiça pelo OGMO, e hoje eu estou cedido do OGMO para o Porto.

Eu - Então já tem trinta e cinco anos de Porto.

Mauro - Sim, trinta e cinco anos.

Eu - E o senhor entrou para o Porto em qual função?

Mauro - Eu entrei como operador de máquinas portuárias, na garagem, o encarregado era o seu Milton, depois trocou para o seu Círio Calçadas, trabalhei todo esse tempo com eles.

Eu - Fora o senhor fazer parte desses cem anos de Porto como trabalhador, já à trinta e cinco anos de Porto, o senhor possui algum familiar que trabalhou no Porto?

Mauro - A sim, meu pai, meus dois tios irmãos da minha mãe, meu sogro que ainda é vivo hoje, ele foi presidente do Sindicato dos Portuários, Valdir dos Santos Corrêa e também se aposentou me parece em mil novecentos e oitenta e seis, ele entrou em mil novecentos e cinquenta e seis junto com meu pai. Meu pai se aposentou em mil novecentos e noventa e seis.

Eu - Quais são as lembranças que o senhor tem do porto antes de ser funcionário?

Mauro - Eu vivia aqui dentro, meu pai era guarda do Porto e eu vinha com ele. Eu comecei de tanto andar aqui dentro, em mil novecentos e oitenta e seis eu comecei a trabalhar em caminhão caçamba, a gasolina, hoje os caminhões são todos a diesel, hoje são caminhões carreta.

Eu - Mas não era caminhão do Porto?

Mauro - Não, eram caminhões particulares. A gente carregava dos armazéns que eram depositados farelos, e dos armazéns levava para os navios em beira de cais. Na época que eu trabalhava era o chamado “chupinha”, que chupava o farelo pra dentro do interior do navio. Essa época eu conheci muito bem.

Eu - Depois o senhor entrou pra trabalhar na garagem?

Mauro - Em mil novecentos e oitenta eu fui funcionário do Porto, até mil novecentos e noventa e oito que eu trabalhei na garagem.

Eu - Como motorista?

Mauro - Não como operador de máquina, depois trocaram a minha portaria e fiquei como motorista, onde fui trabalhar no Pier Petroleiro com o Hélio Rego, que é fiscal de operações portuárias, depois fui para o TECON.

Eu - Na época era Terminal de Carnes?

Mauro - Isso, depois passou para TECON Rio Grande, fui trabalhar com o Ernani Carvalho, que era chefe de operações portuárias, fui motorista dele também, e na época estava o Dante Dapuso lá, depois com a troca de política eles vieram pra cá, e eu vim trabalhar de motorista do engenheiro Tirre. Wu fazia viagens com eles, Porto Alegre, Santa Cruz, eu fazia o serviço no Porto e fazia isso também.

Eu - Na minha opinião o Porto tem mais de cem anos.

Mauro - É verdade eu também acho que tem mais de cem anos.

Eu - Porque se comemora na verdade os cem anos do Porto Novo, as matérias que saem em jornais se falam em cem anos do Porto, na minha opinião não é do Porto e sim do Porto Novo, e na sua opinião.

Mauro - Falam cem anos do Porto Novo e colocam junto o Porto Velho que é muito antigo, esse Porto Novo eu não sei a data que ele começou a funcionar. O meu pai chegou a trabalhar aqui e carregava navio com carrinho, não existia essas máquinas que existem hoje, eles carregavam navio com carrinho de mão e está muito diferenciado, com aparelhos, máquinas, está muito diferente, essas coisas me contavam, meu sogro foi Presidente do Sindicato do Porto e pegou toda essa época também, carrinho de mão, costurando saco, a estiva mesmo trabalhava com pá dentro do porão carregando. Hoje tem máquinas trabalhando, é tudo modernizado.

Eu - As técnicas hoje são completamente diferentes. O que vem a sua cabeça quando se fala na história do Porto?

Mauro - O Porto para a história de Rio Grande foi muito boa, meu pai mesmo veio de Pelotas, meu sogro era de Piratini e veio trabalhar aqui, muita gente veio de fora para trabalhar aqui e está aqui até hoje, meus tios vieram de São Lourenço, trabalharam no Porto e morreram em Rio Grande.

Eu - Sim, fizeram famílias.

Mauro - Para o Porto e para a cidade foi muito bom.

Eu - O senhor já participou das comemorações de aniversário do Porto?

Mauro - Já participei de uma ou duas, mas a gente que trabalhava lá dentro do Porto não sabia o que acontecia aqui fora, só sabia por exemplo, que o Porto estava fazendo

oitenta e cinco anos, mas não se participava das comemorações porque não era falado para muita gente, só se sabia que o Porto estava de aniversário, não existia essas coisas como hoje que são muito lembradas.

Eu - Hoje também você sabe mais porque trabalha mais aqui no prédio.

Mauro - Eu estou aqui no prédio desde mil novecentos e noventa e seis. Já me lembro mais das comemorações de final de ano. Quando eu vim pra cá que eu comecei a me lembrar mais dessas datas, quando e estava lá dentro não tinha quase essas coisas.

Eu - Você vai participar das comemorações deste ano?

Mauro: - Se Deus quiser.

Eu - Tens algum documento, foto em casa relacionada ao Porto?

Mauro: - Não tenho, por falta de oportunidade de ter tirado.

Eu - Nós não damos muita bola, mas essas são as fotos antigas que as pessoas vão ver daqui a vinte ou trinta anos. Te agradeço muito por esse momento.

Mauro - Se precisar de mais alguma coisa pode contar comigo.

Entrevistado: Rudimar Casaubom de Mattos

Data: 23/10/ 2015

Eu - Quanto tempo de serviço o senhor tem no Porto?

Rudimar: - Entrei em junho de mil novecentos e oitenta e dois, são trinta e três anos de serviço.

Eu - A sua idade?

Rudimar: - Cinquenta e nove anos.

Eu - Qual a tua filiação, ligação com o Porto além de profissional?

Rudimar - Meu pai era portuário, o nome dele era João José de Matos, chefe do gabinete do Ivo Braga, naquela época o superintendente era administrador. Durante muito tempo depois foi para a assessoria técnica, sou filho de portuário.

Eu - Quando você entrou para o Porto que função desempenhava?

Rudimar: - Eu era da Receita, naquela época o chefe era o Hélio Ávila, depois fui encarregado do setor de garagem como escriturário um, depois como escriturário dois fui para o Armazém A sete, depois fui fiel do setor de contêineres, o Porto trabalhava com contêineres, eu inclusive devo ter em casa um a ordem de serviço do Tierri quando ele foi Superintendente em mil novecentos e noventa e seis que nós batemos o recorde de movimentação de contêineres aqui no Porto Novo. Do setor de contêineres eu passei a ser fiel do TECON quando passou a ser iniciativa privada e fui trabalhar como fiel de armazém, quando retornei fui para o setor de exportação, depois juntou importação e exportação e eu fiquei de fiel dos dois. Na época do Valter quando o Spotorno foi Superintendente o Valter foi chefe do Setor de Operações Engenharia, me convidou pra ser chefe do Setor de Armazém, depois quando o Valter foi Superintendente eu passei a ser chefe do Setor de Operações de Engenharia. Quando trocou o governo, voltei a ser fiel de novo no Setor de Importação, no tempo do Bercilho ele quis criar uma divisão de qualidade e me convidou para ser chefe e montar essa divisão, fizemos cursos, só que fazer qualidade em serviço público era impossível, existe uma interferência política muito grande, foram promovidos cursos e palestras de qualidade e motivação no qual o pessoal não comparecia. Conversei com o Bercilho para criar uma seção de contratos, os contratos eram feitos pelo Luiz Calcanho ligado ao Tartari. Foi criada uma seção de contratos, conversou-se com a marca, desenvolveu-se um sistema que é usado até hoje pelo setor de contratos, porque antigamente tinham que ser procurados os contratos, porque no máximo existia uma planilha de excel e hoje se tem um sistema de contratos. Quando trocou o governo de novo que entrou o Dirceu me convidaram para trabalhar no DOE, Divisão de Operação de Engenharia, nesse governo com a falta de pessoal o Tartari me pediu para ficar na Operação e nos Contratos e fiquei.

Eu - Você tem lembranças como filho de portuário?

Rudimar - Tenho lembranças boas, e lembro que atrasavam o pagamento, eram dois ou três meses sem receber. Lembro do meu pai pedindo dinheiro emprestado porque não tinha recebido. Eu era pequeno devia ter uns seis, sete anos, a minha mãe costurava para fora, meu pai era funcionário publico, exercia a função de chefe de gabinete, na verdade não existe um salário existe como função gratificada. Depois com os anos em setenta e três ele se formou em economia e foi aproveitado como nível superior, mas ai eu também já estava trabalhando. Eu lembro do meu pai reclamar dos funcionários públicos, depois quando eu entrei pra cá vi que realmente era

complicadíssimo lidar com funcionário público, não são todos, porque existem funcionários excelentes.

Eu - Você participou das comemorações de aniversário do Porto?

Rudimar - Particpei nos últimos anos na verdade, não sou muito de participar, participo das festas de fim de ano, e das últimas comemorações de aniversário do Porto.

Eu - Na minha opinião o Porto possui mais de cem anos e em sua opinião?

Rudimar - Na minha opinião tem mais, e diz respeito ao Porto Velho que foi o primeiro Porto de Rio Grande, esse é o início do Porto, a partir daí veio o Porto Novo que tem os cem anos e depois os terminais especializados. Mas o Porto começou no Porto Velho, isso deveria ser comemorado em respeito as pessoas que construíram aquele Porto.

Eu - Muito obrigada.