



Obra publicada pela Universidade Federal de Pelotas

Reitor: Prof. Dr. Mauro Augusto
Burkert Del Pino
Vice-Reitora: Profa. Dra. Denise
Petrucci Gigante

Pró-Reitora de Extensão e Cultura: Profa. Dra. Denise
Marcos Bussolleti
Pró-Reitor de Graduação: Prof. Dr. Alvaro Luiz Moreira
Hypolito
Pró-Reitor de Pesquisa e Pós-Graduação: Prof. Dr. Luciano
Volcan Agostini
Pró-Reitor Administrativo: Antônio Carlos de Freitas Cleff
Pró-Reitor de Planejamento e Desenvolvimento: Luiz
Osório Rocha dos Santos
Pró-Reitor de Recursos Humanos: Sérgio Eloi Teixeira
Wotter
Pró-Reitor de Infra-Estrutura: Evaldo Tavares Kruger
Pró-Reitora de Assistência Estudantil: Ediane Sievers
Acunha
Diretor da Editora e Gráfica Universitária: Prof. Dr. Aulus
Mandagará Martins

CONSELHO EDITORIAL

Profa. Dra. Carla Rodrigues | Prof. Dr. Carlos Eduardo
Wayne Nogueira | Profa. Dra. Cristina Maria Rosa | Prof.
Dr. José Estevan Gaya | Profa. Dra. Flavia Fontana
Fernandes | Prof. Dr. Luiz Alberto Brettas | Profa. Dra.
Francisca Ferreira Michelon | Prof. Dr. Vítor Hugo Borba
Manzke | Profa. Dra. Luciane Prado Kantorski | Prof. Dr.
Volmar Geraldo da Silva Nunes | Profa. Dra. Vera Lucia
Bobrowsky | Prof. Dr. William Silva Barros

INSTITUTO DE CIÊNCIAS HUMANAS

Diretor: Prof. Dr. Sidney Gonçalves Vieira
Vice-Diretor: Prof. Dr. Sebastião Peres

NÚCLEO DE DOCUMENTAÇÃO HISTÓRICA

Coordenadora:

Profa. Dra. Lorena Almeida Gill

Membros do NDH:

Profa. Dra. Beatriz Ana Loner

Profa. Dra. Lorena Almeida Gill

Prof. Dr. Paulo Ricardo Pezat

Prof. Dr. Aristeu Elisandro Machado Lopes

Técnico Administrativo:

Veronica Medeiros dos Santos

HISTÓRIA EM REVISTA – Publicação do Núcleo de
Documentação Histórica

Comissão Editorial:

Prof. Dr. Aristeu Elisandro Machado Lopes

Profa. Dra. Beatriz Ana Loner

Profa. Dra. Lorena Almeida Gill

Prof. Dr. Paulo Ricardo Pezat

Conselho Editorial:

Profa. Dra. Helga I. Landgraf Piccolo (UFRGS)

Prof. Dr. René Gertz (UFRGS) (PUCRS)

Prof. Ms. Mario Osorio Magalhães (UFPel)

Prof. Dr. Temístocles A. C. Cezar (UFRGS)

Prof.ª. Dra. Beatriz Teixeira Weber (UFSM)
Prof.ª. Dra. Maria Cecília V. e Cruz (UFBA)
Prof. Dr. Marcelo Badaró Mattos (UFP)
Prof.ª. Dra. Joan Bak (Univ. Richmond – USA)
Prof. PhD Pablo Alejandro Pozzi (Universidad de Buenos
Aires).
Prof. Tommaso Deti (Università Degli Studi di Siena)

Editor: Prof. Dr. Aristeu Elisandro Machado Lopes

Edição e Capa: Paulo Luiz Crizel Koschier

Editora e Gráfica Universitária

R Lobo da Costa, 447 – Pelotas, RS – CEP 96010-150 |

Fone/fax: (53)3227 8411

e-mail: editora@ufpel.edu.br

Impresso no Brasil

Edição: 2015/2016

ISSN – 1516-2095

Dados de catalogação na fonte:

Aydê Andrade de Oliveira - CRB - 10/864

História em revista / publicação do Núcleo de
Documentação Histórica. Instituto de Ciências
Humanas. Universidade Federal de Pelotas.
v.21/v.22, (dez. 2015/ dez. 2016). – Pelotas:
Editora da UFPel, 2015/2016.
1v.

Anual

ISSN 1516-2095

1. História - Periódicos. I. Núcleo de
Documentação Histórica. Instituto de Ciências
Humanas. Universidade Federal de Pelotas.

CDD 930.005

Indexada pela base de dados Worldcat
Online Computer Library Center

PEDE-SE PERMUTA
WE ASK FOR EXCHANGE

UFPel/NDH/Instituto de Ciências Humanas

Rua Cel. Alberto Rosa, 154

Pelotas/RS - CEP: 96010-770

Caixa Postal 354

Fone: (53) 3284 3208

<http://wp.ufpel.edu.br/ndh/>

e-mail: ndh.ufpel@gmail.com

* Obra editada e publicada em dezembro de 2017

volume

21

dezembro 2016
ISSN 1516-3635

volume

22

dezembro 2016
ISSN 1516-3635

ICH - UFPE

OPINIÃO PÚBLICA JK PORTO MST GRANDE HOTEL
REVOLTA DOS MARINHEIROS BUENOS AIRES
AMÉRICA LATINA JORNAL DO BRASIL
RIO GRANDE SÃO LOURENÇO MUCKERS DO SUL
RAÇA TRABALHO PIRATINI
PARTEIRAS DIÁRIO POPULAR MULHERES ANTIGONA
CATIVOS SANTA MARIA IMPRENSA
PELOTAS DIREITO HISTÓRIA ORAL



História em revista

revista do núcleo de documentação histórica



PORTO PÚBLICO DE PELOTAS: BREVES APONTAMENTOS HISTÓRICOS SOBRE SUA CONSTRUÇÃO

PUBLIC PORT OF PELOTAS: BRIEF HISTORICAL NOTES ON ITS CONSTRUCTION

Thiago Cedrez da Silva¹
Edgar Ávila Gandra²

Resumo: O presente trabalho tem como objetivo analisar o processo de edificação do Porto público da cidade de Pelotas-RS. Desde a origem da cidade há movimentação de mercadorias pela via fluvial. No entanto, somente no início do século XX essa proposta ganha corpo e em 1939 é inaugurado o Porto Público Pelotense. O intuito desta ação advém das necessidades comerciais que emergiram nesta cidade em sua fase de pujança econômica e cujo ápice foi à primeira metade do século XX. A partir de uma análise reflexiva da bibliografia existente sobre o assunto e do cruzamento com fontes primárias de cunho jornalístico e arquivístico, buscaremos compreender quais os elementos que levaram a decadência dos trapiches particulares e a consequente construção de um porto público às margens do canal São Gonçalo. Bem como sua relação com as necessidades comerciais que emergiam diante de uma Pelotas em desenvolvimento.

Palavras chaves: Porto; Pelotas; Desenvolvimento Urbano; Desenvolvimento comercial;

Considerações Iniciais

Neste trabalho, pretendemos tecer uma breve análise do processo de edificação do Porto público da cidade de Pelotas-RS. Sua construção teve início a partir da implementação das charqueadas, que rapidamente transformaram o cenário urbano. No Século XIX eram muito comuns os trapiches privados que escoavam a produção até o porto de Rio Grande-RS – quando enviados para fora da província - ou para o Porto de Porto Alegre-RS quando se configurava um abastecimento interno da região. Nesse cenário a elite econômica de Pelotas ansiava por um porto que dinamizasse a escoação de mercadorias sem ter o ônus privado. Dessa forma, o intuito da ação de construção de um cais público, advém das necessidades comerciais que emergiram nesta cidade em sua fase de pujança econômica e, cujo ápice de desenvolvimento foi à primeira metade do

¹ Mestrando do Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal de Pelotas/UFPel. Bolsista FAPERGS. E-mail: thicedrez@hotmail.com

² Doutor em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (UFRGS) e professor da Universidade Federal de Pelotas (UFPel). Bolsista de Estágio Sênior no Exterior– CAPES. Pós Doutorando na Universidade do Porto-PT. E-mail: edgar_gandra@hotmail.com

século XX.

Neste artigo, buscaremos dialogar com um leque de fontes que consistem tanto de bibliografias pertinentes sobre o assunto, como também de jornais, folhetos de divulgação, e materiais colhidos no Arquivo Morto do Porto Pelotas. Deve-se destacar que, mesmo tendo presente uma rica possibilidade de pesquisa que envolvesse a relação com os portos vizinhos, sobretudo de Rio Grande-RS e Porto Alegre-RS, não será foco dessa pesquisa neste momento. E há ainda, apontamentos no decorrer do texto, que poderiam ser aprofundados em uma pesquisa de maior fôlego. Como por exemplo, a que comparasse o desenvolvimento e as particularidades do labor portuário pelotense. Contudo devido à opção já mencionada, reservar-se-á outro momento para tal aprofundamento.

Uma questão importante é que Pelotas não nasceu uma cidade portuária³, seu Porto Público foi fruto, como já mencionado das necessidades comerciais que emergiram nesta cidade. Sendo assim, para melhor entendermos como decorreu o processo de formação do Porto Público de Pelotas, entendemos necessário fazer uma sucinta exposição histórica apontando os fatores que viabilizaram essa construção. Assim, optamos por abordar em um primeiro momento o período que antecede á construção da instalação portuária pública na cidade.

A relação da cidade com seu sistema fluvial desde os momentos iniciais de sua edificação estimularam afloramento de trapiches com variadas funções de abastecimento e circulação de mercadorias. Inclusive sendo sinônimo de prestígio possuir um "cais privado" em sua propriedade charqueadora.

Neste caso, nos situamos no século XVIII, na qual havia nesta região, com o desenvolvimento das charqueadas, trapiches particulares que serviam como ponto de exportação dos produtos derivados do gado⁴. Esta pratica portuária estará presente até o início do século XX, após este período, presenciamos um núcleo urbano organizado e a cidade de Pelotas está em pleno desenvolvimento comercial e industrial.

Em relação ao segundo momento supracitado do processo de formação da orla portuária, está a edificação do Porto público, que foi pensado

³ No entanto, destaca-se a utilização do potencial de navegação que a Lagoa dos Patos possui, só que privadamente. Contrário á cidade de Rio Grande que teve seu processo de edificação tangente com seu Porto Marítimo.

⁴ Sobre os trapiches é interessante destacar que os mesmos apenas tratavam de suprir uma necessidade, sem, contudo ser o embrião de um porto. Esse projeto só será discutido e implantado, após a década de 1920.

“atendendo as solicitações das áreas econômicas e de acordo com sua orientação político-administrativa o Governo do Estado, apoiado no Decreto nº18.553, de 31 Dezembro de 1928 procede as medidas necessárias á construção de instalações portuárias na cidade”.⁵ Sobretudo a partir da pressão da associação comercial de pelotas que foi fundamental para o término das obras.

A gênese do Porto

Será a partir do século XVIII, que começará a se originar o povoado que dará origem a cidade de Pelotas, denominada de Freguesia de São Francisco de Paula, época também das charqueadas, momento em que Pelotas tornar-se-á o pólo beneficiador e distribuidor dos produtos originados do gado para demais regiões.

Para entender a necessidade da criação das charqueadas, temos que levar em consideração o próprio processo de povoamento da terra e sua apropriação econômica. Em especial seu mundo rural que circundava. As charqueadas só foram edificadas pelo fato de ocorrer um rápido processo de expansão do gado na região sul do Brasil. Sobre esta questão, Eduardo Arriada (1994) no seu estudo sobre a gênese e o desenvolvimento urbano de Pelotas (1780-1835), faz uma análise da pecuária e o crescimento econômico da região e Pelotas, salientando que:

A estância vai marcar um aspecto fundamental na economia do Rio Grande do Sul, principalmente por causa das possibilidades geradas pela riqueza oriunda dos imensos rebanhos bovinos. Com ela tem início o fracionamento do território sulino e o primeiro ensaio de fixação do homem á terra, pois, antes, o que havia, era só a fixação do homem determinados locais, via de regra postos militares. (ARRIADA, 1994, p. 32)

Sendo assim, nos primeiros tempos, a economia da província do sul era basicamente sustentada pela pecuária e a produção de cereais, tendo como destaque o trigo. Além deste, produzia-se erva mate e milho. A cultura do trigo começou no Rio Grande do Sul com a ocupação portuguesa em 1737. Sendo que as exportações deste produto em níveis mais expressivos começaram na década de 1780.

O desenvolvimento agrícola, que ocorreu principalmente nas colônias de imigração alemã instaladas nas áreas dos rios dos Sinos, Caiu, Taquari, e Jacuí. Propiciou o desenvolvimento econômico e urbano da capital da Província de

⁵ Disponível em: < http://www.lagoadospatos.com.br/porto_pelotas.asp > Acesso em: 5 Dez.2009.

São Pedro, Porto Alegre. Apesar do grande volume de produção e escoamento de mercadorias do cais da capital, no período correspondente aos anos de 1820 a 1858 ocorre uma relativa “estagnação para o crescimento da cidade, no âmbito econômico e ainda, com uma taxa de crescimento populacional de 1,1% a 0,8%”. (SINGER, 1977, p. 152)

Para Dalva Reinheimer (2010), a capital ficou “eclipsada pelas cidades do sul”, Rio Grande e Pelotas, que se desenvolviam com a produção e exportação dos derivados da pecuária. (REINHEIMER, 2010, p.48) É importante ressaltar que Rio Grande possuía o único porto oceânico da Província, sendo por isso, ponto estratégico e importante para economia brasileira pela exportação do charque advindos de pelotas pelo transporte hidrográfico fluvial.

Porto alegre volta a crescer, no que se refere à economia, com o ressurgimento das atividades agrícolas a partir de 1850. A ligação fluvial da capital com o interior norte e sul da província foi basilar para esse crescimento. Produtos como milho e feijão preto, farinha de mandioca, a banha (de porco), e também o arroz, fomentaram o aumento da economia e seu fluxo comercial de importação e exportação no cais portuário da capital.

Deste modo, por volta do período de 1860, Porto Alegre volta a competir com a hegemonia das transações comerciais no sul do Brasil com as cidades exportadoras dos produtos advindos da campanha (nota de rodapé), Pelotas e, principalmente, Rio Grande. (REINHEIMER, 2010)

O trecho acima permite lançar luzes sobre a necessidade da edificação de um porto central para Pelotas, demonstrando que não foi só a partir da expansão das charqueadas no Rio Grande do Sul, em específico em Pelotas, que se deu a exploração da margem do canal São Gonçalo como um canal de escoação. Pois, havia um significativo movimento e expansão comercial desde a época da produção de trigo abarcando outros produtos que permeavam os trapiches Pelotenses, o cais de Porto Alegre e de Rio Grande.

Os produtos das charqueadas se dirigiam de Jaguarão e Pelotas para Rio Grande e daí eram exportados para outros portos nacionais e estrangeiros. Também era por essa linha de navegação que entravam os gêneros importados, usados em larga escala, principalmente nas charqueadas que estavam estabelecidas as margens do canal São Gonçalo. Os produtos da pecuária, que estavam ligados à exportação do Rio Grande do Sul, correspondiam à política nacional e recebiam os maiores incentivos. (REINHEIMER, 2010, p. 72-73).

Desta maneira, tais mercadorias e escravos também se tornaram importante para o cenário econômico, assim como as charqueadas, para alavancar o comércio hidrográfico e auxiliar na construção de trapiches

portuários que possibilitarão a consolidação do ideário de construção do atual porto. Um aspecto importante refere-se à posição privilegiada da cidade as margens do canal São Gonçalo, sendo navegável. Por muito tempo, constituía-se como a única via de acesso rápido a Porto Alegre, indo os navios até a Lagoa dos Patos e de lá, subindo para o Rio Guaíba. Portanto, a região onde se formou a urbe Pelotense, serviu como centro de escoação da produção agrícola e pecuária para as demais regiões da província e do País.

Cabe salientar, que o território onde se edificou em 1812, a Freguesia de São Francisco de Paula e que dezoito anos depois, em 1830, atingirá a condição de Vila sob o mesmo título, possuía características geográficas diferente das demais regiões. Nesta zona fluvial e litorânea, as condições de abrigo não eram propícias para construção de habitações, visto que, possuía um local baixo, alagadiço, o que dificultava a concentração da população, mas não impedia o processo de circulação de mercadorias. Ou seja, diferente de outras regiões do Brasil, o processo de urbanização não se deu no sentido litoral-centro, mas sim ao contrário.

No município do Rio Grande, centro urbano vizinho à freguesia, conseguiu boas condições de abrigo em seus terrenos próximos ao mar de modo a propiciar a formação de núcleos habitacionais que organizaram ao seu redor com facilidade.⁶ Talvez seja por isso que Rio Grande, desde sua fundação, foi o centro de importantes atividades industriais e portuárias.

Ainda sobre as condições territoriais, na época da localização da freguesia, havia uma discussão, entre os grupos influentes da localidade, sobre a implantação de um núcleo urbano em uma área menos inundável. Exemplificamos isso conforme verificado em Gutierrez (1993):

[...] que vai ao encontro do São Gonçalo. E Boaventura R. Barcellos apoiava o capitão-mor Antônio Francisco dos Anjos. **Discutia-se sobre os locais menos inundáveis ou a possibilidade de um porto.** O padre Felício Joaquim da Costa foi escolhido [...], para advogar, junto á corte do Rio de Janeiro, pretensões dos moradores da margem norte do São Gonçalo. (GUTIERREZ, 1993, p.167). [Grifo do autor].

Além da questão geográfica, outro fator propiciou o desenvolvimento de um núcleo urbano para longe das margens do arroio Pelotas⁷ e a construção do

⁶ Para mais informações sobre o processo de urbanização do município de Rio Grande ver: MARTINS, Solismar Fraga. **Cidade do Rio Grande: industrialização e urbanidade (1873-1990)**. Rio Grande: Editora da FURG, 2006.

⁷ Adoto a denominação Arroio por ser a mais usual, embora haja indícios de este se tratar, na verdade, de um rio.

um porto no canal São Gonçalo, na qual se pode dizer que foram às condições de higiene. Lembrando que, neste momento, a produção nas charqueadas está em pleno desenvolvimento, logo o mau cheiro, os dejetos, enfim, todo o elemento originado do processo de salgação de carne tornava insurpotável à presença humana no local próximo as charqueadas⁸. Consequentemente, o deslocamento e loteamento de terrenos a partir da margem do canal São Gonçalo ocorreram em direção ao que atualmente conhecemos como centro da cidade.

Portanto, o local onde atualmente está localizado o Porto de Pelotas estabeleceu-se pela valorização dos terrenos conformados naquele local e pelo fato de querer beneficiar o embarque concentrado de um número maior de mercadorias, em especial o charque, para outros locais.

Uma contribuição interessante para este estudo foi o trabalho de Martha Costa Potsch (2002) em sua análise da área portuária de Pelotas e sua identidade, onde as atividades portuárias, em sua atual localização, datam de, aproximadamente, 1815. e que a cidade era a “capital da Campanha”, pois o gado de toda a região era trazido pelos fazendeiros, e aqui era charqueado pelos escravos das regiões norte do Brasil.

Como em outras regiões do mundo neste período, não foi difícil de imaginar a repercussão econômica do empreendimento charqueador. Tendo em vista que o charque foi um produto importante, servindo tanto como alimento dos escravos, como também por suas características de produção ampliando a escravidão no extremo sul do Brasil.

Já sobre as implantações do pólo charqueador escravista pelotenses, se tem vários estudos do seu surgimento e organização⁹, mas o que nos interessa aqui são as atividades portuárias nesta localidade. Portanto para elucidar está movimentação em Pelotas, recorreremos novamente a Spencer Leitman:

[...] as grandes quantidades de carne salgada que produziam eram embarcadas para os portos do norte do Brasil, de onde eram redistribuídas para as fazendas ao longo da costa. Os navios costeiros brasileiros faziam esse comércio, mas os navios estrangeiros, mais interessados no couro, transportavam também carne seca salgada e descarregavam-na nos portos brasileiros antes seguirem para os Estados Unidos ou para Europa. (LEITMAN, 1979, p. 99).

⁸ Sobre a questão do mau cheiro advindo das charqueadas, podemos captar tal elemento através dos relatos de viajantes que passavam pela localidade. Cita-se, por exemplo: Saint-Hilaire, Jean Baptiste Debret, Nicolau Dreus, dentro outros.

⁹ Cita-se, por exemplo: GÜTTERRES, Ester J. B. “*Sítio charqueador pelotense*”, in: História Geral do Rio Grande do Sul: Império. Passo Fundo: Méritos, 2006.

Também é significativa a observação que o historiador Mario Osório de Magalhães faz sobre as exportações em Pelotas no tempo das charqueadas, ressaltando que:

[...] Nos primeiros tempos, a carne seca era conduzida de iate até o porto de Rio Grande. De lá para as vilas e cidades marítimas do Brasil, para os Estados Unidos e para a Europa. Foi em 1876 que atracou no porto de Pelotas o *Tampico*, primeiro navio em que se exportou diretamente o charque para os Estados Unidos. (MAGALHÃES, 1981, p.46-47)

Por muitos anos só se viajava de navio, pois as estradas eram de difícil acesso. Deste modo, Pelotas teve grande importância no transporte hidroviário, pois “havia as companhias de navegação a vapor que faziam as linhas Porto Alegre-Pelotas e Pelotas-Santa Vitória – Pelotas – Rio Grande, e vice-versa, ainda também ao norte do país” (LEÓN, 1996, p. 1992).

Aliás, em se tratando de embarcações, Pelotas possui um destaque: aqui se construiu, em 1832, por iniciativa de Domingos José de Almeida e Gonçalves Chaves, o primeiro barco a vapor do Brasil: a famosa barca *Liberal*, construída num estaleiro que ficava no extremo sul da atual rua Marechal Deodoro, bem no encontro do São Gonçalo com o arroio Santa Barbara (com seu leito desviado), o que tornou conhecida a parte sudoeste da cidade, até o início do século XX, como bairro Estaleiro posteriormente denominado de Bairro Porto.

Após a emancipação da Vila do Rio Grande- no começo da década de 1830- o então município de São Francisco de Paula, crescia na sua proporção urbana e industrial saladeiril. Sobre este período de efervescência mercantil do charque, Magalhães aponta informações significativas sobre o meio comercial dos charqueadores via navegação fluvial. Segundo o autor,

Para os industriais, o tempo relativamente desocupado (em virtude da curta safra das charqueadas), o charque e o couro vendidos a altos preços nos mercados e a manutenção, desde logo, de um contato indireto com os grandes centros (os navios que levaram charque, couro e até linguiça defumada não haveriam de voltar vazios: vinham carregados de mantimentos, móveis, quadros, livros figurinos europeus) foram fatores que alargaram, num ritmo crescente, a sua visão de mundo. Permitiram-lhes, uma certa elegância, uma certa aproximação às artes- numa palavra, um relativo requinte social, mais evidente nos seus filhos bacharéis. (MAGALHÃES, 1998, pg. 13-14)

Esta fase de apogeu do ciclo do charque propiciou, para o autor, as condições necessárias para que a cidade autodenominada, por seus habitantes, como a “Princesa do sul”, ou ainda, a “Atenas Rio-grandense”. É importante salientar que essa auto declaração, como bem reforçou o referido historiador, se sustentou em cima do “suor do negro, na punição do escravo, na faca assassina,

na degola do boi, no arroio tinto de sangue, no cheiro da carniça, nas mantas de carne sob o calor do sol". (MAGALHAES, 1998, p.14).

Um ponto importante para destacar em relação à mão-de-obra neste período charqueador na qual as atividades portuárias se davam através dos trapiches particulares dessas industriais, os trabalhos braçais eram feitos pelos escravos. Ou seja, os próprios negros que participavam do processo de charqueamento também exerciam a função de trabalhadores portuários, envolvidos também na própria circulação de escravos. Isso se deu intensamente até o final do século XIX, pois devido a uma serie de acontecimentos, como por exemplo, a abolição da escravatura, onde os negros, marginalizados, passaram/continuaram a trabalhar em diversos setores da orla portuária com precárias condições de trabalho características do período.

Deste modo, tendo em vista a modernização dos meios de produção, decaem as charqueadas em comparação ao processo de transformação iniciado com o fim da escravidão, pelas novas relações e técnicas de produção, bem como, pelas novas formas de relação de trabalho. A partir daí a urbe pelotense viu surgir as suas primeiras fábricas e a indústria frigorífica.

A instalação do cais portuário nas margens do Canal São Gonçalo

Uma questão já levantada refere-se que a implantação de um porto as margens do canal São Gonçalo partiu da necessidade da indústria saladeiril entre outras e que a implantação de serviços especializados no apoio ao processo de escoamento dos produtos produzidos nesta redondeza motivou uma reestruturação urbana, levando a necessidade de incluir um porto público no tecido urbano Pelotense.

Neste contexto de movimento portuário fluvial, conforme já mencionamos cada charqueador possuía um atracadouro próprio para despachar suas mercadorias enviando para outras regiões e ainda receber suprimentos e outras especiarias. No entanto, conforme Arriada (1994), em 1834, a Câmara Municipal já disporia de um logradouro para o estabelecimento do porto com inicio no terreno da antiga alfândega (Rua Benjamim Constant) e estendendo-se até o local onde funcionava o Frigorífico Anglo S/A. Podemos inferir que já havia neste momento, interesse por parte da administração pública em direcionar e concentrar as mercadorias num único local e escoá-las a partir das margens do Canal de São Gonçalo. No entanto, havia um problema que dificultava o empreendimento desse projeto neste período. Mesmo a movimentação comercial sendo fluvial, pelos arroios próximos ao canal de São

Gonçalo, existia obstrução em seu calado por parte de areias ou detritos. Sobretudo nas redondezas da barra, local do encontro com a Lagoa dos Patos. Este impasse só foi resolvido em 1868 com a contração de uma empresa responsável pela dragagem e ampliação do calado de navegação.

Segundo a historiadora Beatriz Loner (2010), a partir de 1876, o porto pelotense já neste logradouro da Câmara Municipal, “começou a receber embarcações maiores, até 700 toneladas”. Além disso, com os aterramentos nesta região portuária da cidade propiciou que viessem a se instalar, indústrias e equipamentos complementares (depósito, armazéns, etc.) que utilizavam, com intensidade, as instalações Portuárias. Ainda, neste período:

A Praça do Comércio de Pelotas, em comunicado ao comercio nacional e internacional, afirmava que, de julho de 1877 até 26 de dezembro de 1878, ele recebera cerca de 50 navios nacionais e estrangeiros, o que é um excelente número para aqueles anos. Em 1882, são dados por terminados os trabalhos de desobstrução da barra do São Gonçalo (embora em largura menor do que se estipulava no contrato) restando apenas às escavações do canal do Seitia. (LONER, 2010, p. 197)

Foi a partir deste momento que as obras do Porto de Pelotas começam a caminhar rumo ao seu processo de construção no atual local do porto pelotense. Mesmo diante de uma disputa política iniciada após a colocação de uma mesa alfandegaria na urbe. Sobre esses acontecimentos, Loner demonstra em mais detalhes o desfecho do ocorrido:

Anteriormente, havia sido instalada uma coletora de impostos em 1850, depois elevada para Mesas de Rendas em 1859. Como resultado da desobstrução da barra e do aumento do tráfego de navios de grande calado, em 1878 foi autorizado o alfandegamento da Mesa de Rendas da cidade. Contudo, em 1881, Rio Grande conseguiu a retirada da Alfândega da cidade de Pelotas, pois se sentia prejudicada em seus negócios e alegava ser o São Gonçalo péssimo para navegação, além de dificultar a fiscalização contra o contrabando. Apesar da mobilização dos comerciantes e políticos pelotenses nesse episódio, lutando para o re-alfandegamento da cidade, apenas em 10 de julho de 1907 se consegue o estabelecimento de uma Alfândega em Pelotas. (LONER, 2010, p. 198)

Um aspecto que, em qualquer época, gera discussões entre o setor público e privado, é referente à aplicação de impostos. Neste período de análise, esta questão dos impostos já causava divergências. Neste período (1870-1880) o governo organiza uma comissão¹⁰ para estudar a barra de Rio Grande, que

¹⁰ Segundo Reinheimer, “tratava-se de um grupo de técnicos criado para estudar e melhorar o porto de Rio Grande. Esses técnicos formavam a ‘Comissão de Melhoramentos da Barra’. Pela Lei nº1344, de 27 de maio de 1881, a comissão também ficou encarregada de estudar as condições de navegabilidade dos rios interiores, com o

passou a ser subvencionada pelo governo imperial. As atenções para um melhoramento do escoamento das mercadorias para um local que tivesse maior acesso por parte de embarcações nacionais e estrangeiras ficam voltadas para o extremo sul da Província. Neste caso, as estruturas portuárias de Pelotas e Rio Grande. Este último, por possuir um porto Oceânico torna-se privilegiado em questões de incentivos e investimentos de infraestrutura portuária e logística de navegação. Ou seja, os portos que possuíam seu fluxo através da navegação fluvial, Porto Alegre e Pelotas-por exemplo, passam a sentir o impacto dessa atuação política. Segundo Reinheimer (2010), o cenário formado gerou uma:

[...] falta de atenção do governo à navegação fluvial a questão dos impostos que recaíam sobre o setor sem o devido retorno. Outra questão era a legislação vigente, que vinculava as verbas e projetos do governo federal e provincial para a navegação interior às obras no porto de Rio Grande à via férrea, com benefícios para as últimas. O setor público se mostrou contraditório ou inoperante em relação à navegação. As mudanças econômicas e sociais já estavam acontecendo quando ocorreu a ruptura política, ou seja, a Proclamação da República (REINHEIMER, 2010, p.77).

Na imagem abaixo, podemos perceber como estava à estrutura do cais para o atracamento de embarcações no porto pelotense para o transporte fluvial. Assim como as construções civis que tinham sido edificadas até o período.

objetivo de melhorar as condições dos rios Jacuí, Taquarí, Caí, Sinos, e estabelecer um sistema de viação interligado, via Guaíba e Lagoa dos Patos, com o porto de Rio Grande. (REINHEIMER, 2010, p.75)



Instalações portuárias no São Gonçalo-1895. Arquivo Morto do SPH-Pelotas

Através deste desenvolvimento que começou entre o final do século XIX e o início do século XX, devido a “uma diversificação e aceleração da industrialização na orla portuária, ocorreu em seu entorno a formação de núcleos habitacionais de baixa renda, característicos do início da formação do proletariado urbano” (WEINER, 1992, p.117). Logo, a mão-de-obra empregada, tanto na construção do porto como nas tarefas braçais de circulação de mercadorias deste, advinha basicamente das pessoas que habitavam os núcleos da região portuária. E estes núcleos eram compostos por pessoas de diferentes regiões como, por exemplo, Bagé, Canguçu, Camaquã¹¹.

A ilustração abaixo se remete ao período de construção dessa estrutura:

¹¹ Essa constatação surgiu através da análise das Fichas Funcionais dos Portuários que constam no arquivo morto da Superintendência do Porto de Pelotas.



Construção dos trapiches centrais as margens do Canal São Gonçalo
Foto de 18??- Arquivo da Biblioteca Nacional

Outro fator que impulsionou a movimentação portuária da “Atenas Rio-Grandense” foi à construção de uma linha férrea¹² que ligaria Bagé-Pelotas-Rio Grande. Estrutura esta que alavancou significativamente o número de escoação de mercadorias através do seu porto local. Esta ferrovia foi iniciada em 1881, e inaugurada em 1884. O ramal ferroviário que ligava a estação ao Porto de Pelotas, de iniciativa da Intendência, entrou em uso em 1906. Embora em 1903, descarregou-se a primeira tropa de gado na orla portuária.

Desta forma, a escoação de mercadorias do interior da região sul chegava muito mais rápido em relação aos sistemas anteriores, propiciando assim um aumento na demanda de importações e exportações. Tangentemente, há o estabelecimento de empresas em volta da orla portuária na qual gera todo um aumento na economia da urbe, e mais do que isso, há um acréscimo de mão-de-

¹² Para mais informações ver: SCHMITZ, Maira Eveline. *Nas asas do vapor: construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS (fim do séc. XIX – início do séc. XX)*. Dissertação de Mestrado, Pelotas, 2013.

obra para suprir este desenvolvimento.



1912- Início das obras de um cais portuário público. Arquivo Morto SPH-Pelotas

Para elucidar a movimentação do porto neste período é interessante o estudo que Magalhães faz do Período em tela, reforçando a posição estratégica do Porto de Pelotas e a importância da construção de uma linha férrea:

O Porto de Pelotas era movimentadíssimo no passado. Por ele ou pela viação férrea é que chegavam os forasteiros; de navio é que os nossos avós se aventuravam até Buenos Aires ou até Rio de Janeiro, de lá partindo às vezes para Europa. Nesse vaivém havia sempre a aglomeração de muito povo, seja para participar do entusiasmo e da nostalgia das percepções e despedidas, seja pela curiosidade de conhecer os vapores imponentes que aportavam em Pelotas. (MAGALHÃES, 1981, p.47)

Outra interessante fonte sobre o Porto de Pelotas é a narrativa que Antônio Jayme Aurora faz sobre sua rotina, enquanto criança, na orla portuária pelotense na década de 20:

Hoje é dia de atividade no Porto [Sic], é sexta-feira, dia da chegada de Aratimbó¹³; Êstes Aras marcaram época na cidade de Pelotas. Ornamentavam aqueles velhos trapiches; o comércio estava com seus estoques de mercadorias em dia; a tripulação a gastar na cidade; havia movimento, era uma satisfação ver os velhos trapiches lotados de navios. Á noite, as pessoas davam seus passeios noturnos,

¹³ Aratimbó era o nome de uma das embarcações que costumava atracar no cais portuário pelotense.

iam até o Porto e sentiam-se felizes em ver aqueles navios iluminados e sentir o cheiro do lubrificante das máquinas. (AURORA, 19??, p.28)

Diante disso, é possível observar as mudanças no tecido urbano da cidade de Pelotas com a construção do seu Porto. Essa edificação foi marcante no imaginário social da época. Há uma sensação de um progresso econômico diluído no corpo social.

A criação do porto público

Devido a desenvolvimento econômico e comercial da cidade de Pelotas a União autorizou o Estado do Rio Grande do Sul a construir e explorar o Porto dessa cidade, sob o decreto nº18.553, em 31 de dezembro de 1928. Embora sua confirmação viesse somente através do decreto nº 24.526, de 2 de julho de 1934 e nº 24.617, de 9 de julho de 1934.¹⁴

Após o decreto de 1928, as obras de construção de um Porto organizado para auxiliar as atividades econômicas locais só tiveram início em 20 de novembro de 1933, com base no projeto fornecido pelo Estado, mas alterado pela proponente. Em 5 de outubro de 1933 foi assinado o contrato com a firma Costa & Boegh para efetuar a construção do porto local. O projeto regia a construção de 464 metros de cais de atracação e três armazéns com cem metros de comprimento e vinte de largura.

Ilustrando esse processo o jornal A Opinião Pública¹⁵ emitia matérias em primeira página sobre o andamento das obras no cais do Porto Pelotense. Neste, o redator fala das diversas dificuldades que a construtora vem enfrentando no canteiro de obras portuário. Mesmo assim, ainda coloca que as obras estão dentro do prazo e que tudo ocorrerá como o planejado. Além disso, faz um breve histórico da construtora, enumerando suas obras e contribuições para o crescimento da região sul.

Destarte, devido uma série de falhas administrativas a firma Costa & Boegh, faliu em 28 de novembro de 1936, gerando assim um contratempo para as obras do cais portuário. Em uma tentativa de solucionar o problema, foi criado uma Comissão das Obras do Porto de Pelotas (COPP) passando a responsabilidade da execução das obras para administração direta do Estado em 6 de fevereiro de 1937. Só que desde a falência do contratante até meados de 1939, as obras no cais se deram em ritmo lento. O descaso com o Porto foi

¹⁴ PEREIRA, Idem. Pg.23.

¹⁵ A OPINIÃO PÚBLICA, Pelotas, nº72, de 27 de março de 1934. Pg.1-6.

explícito, de modo que afetou a economia da cidade. Insatisfeitos com o que ocorria, a Associação Comercial de Pelotas fizeram diversas reclamações, via imprensa, para com os responsáveis pela obra. E o interessante é que num curto período de tempo foram publicadas no jornal A Opinião Pública uma série de reportagens que demonstram a indignação e luta por providências, dos meios que dependem do funcionamento do Porto.

Estes dois trechos do Jornal A Opinião Pública demonstram claramente esse momento:

O governo do Estado não necessitaria que lhe fixassem a atenção, nos efeitos da paralyzação das obras no Porto de Pelotas, para compreende-lhes a nocividade. Esta, sobre attingir os interesses locais, estorvando a navegação, e por consequencia, prejudicando a nossa economia com os danos causados ao commercio e a agricultura, apanha o tesouro Estadual por que a interrupção das obras, se prolongada, acarretará em novas despesas. [...] é inexplicavel o marasmo governamental, deante das obras portuárias. [...] o governo, todavia, nem se quer respondeu aos telegramas da Associação Commercial [de Pelotas], não tendo, até hoje, por outro lado, em qualquer acto evidenciado o intento de reencantar a construção do Porto. [...] O prefeito Municipal deve endereçar um appello, ao Governador do Estado, afim de que apresse a terminação do melhoramento, reencantado os trabalhos antes de estarem inutilizáveis os primeiros e antes da paralyzação desatar-se em novos malefícios. (A OPINIÃO PÚBLICA, 28/12/1936, p.1)

O segundo texto publicado pelo jornal diz o seguinte:

O fracasso dos srs. Costa e Boegh acarretará estorvos de monta, a construção do nosso porto, tão necessário para o progresso de Pelotas. A paralyzação das obras prolongar-se-á, se o governo não for estimulado a chamar, com urgência, concorrentes á execução dellas. Como quase nada a empresa fallida realizou, sem que a fiscalização governamental com isso se preocupasse, os seus successores, nos trabalhos, não os concluirão improvisamente. Uma vez, portanto, que o governo não se apresse em dar a Pelotas o porto que ella merece, pela sua importância commercial, longo tempo ainda passará, sem que tenhamos melhoramentos. Dahi esperamos que os propugnadores do prestigio, das causas benéficas ao progresso local e ao embelezamento da cidade, se dêem a esforços para que a administração publica não retardem as providencias necessárias ao prosseguimento das obras do porto. (A OPINIÃO PÚBLICA, 18/11/1936, p.1)

Pois bem, é notável o descontentamento dos representantes comerciais frente a essa demora na retomada das obras do cais portuário, pois afeta todo o ritmo de desenvolvimento que este setor já havia tido. Sem entrar em muitos detalhes ainda, mas além da economia, todas as pessoas que dependiam do trabalho, sejam diretamente ligadas à construção do Porto ou das próprias atividades portuárias também foram afetadas. De modo que tiveram de buscar outros meios de subsistência para sobreviverem frente a essa problemática.

Após incansáveis chamativas e protestos de descontentamento do que estava ocorrendo na construção da orla portuária, A secretaria da fazenda contrata a firma Gruen & Bilfinger em 11 de maio de 1942 para dar continuidade às obras. Esta nova empresa foi responsável pela elaboração de um novo projeto de cais a ser construído á frente do existente. Sendo que esse projeto foi aprovado pela portaria n°696, de 06 de agosto de 1948 do Ministério de Viação e Obras Públicas¹⁶.

Para finalizar este trecho do trabalho, entre a contratação desta nova firma, em 1942 e os protestos em prol de providencias da retomada das obras do Porto Pelotense, temos em 1940, no dia 21 de fevereiro, a inauguração do Porto pela administração Estadual. Onde no local, estiveram presentes vários representantes de empresas locais, bem como lideres nacionais. Desta forma este foi um dos marcos para propiciou a atenção e a retomada das obras. Para compreendermos melhor, neste mesmo ano, através dos trapiches particulares em operação ocupados pelo estado se registrava um movimento portuário de 311 mil toneladas em cargas¹⁷. A partir deste momento, pode-se dizer que o Porto de Pelotas e a própria cidade em si, terá um novo período de sua História, marcado por desenvolvimentos estrutural-socioeconômicos, bem como o surgimento de novos problemas, que no momento não nos cabe discutir.

Considerações finais

Através da proposta deste ensaio, traçada no início do texto, que visava à análise do processo de formação do Porto de Pelotas entre o século XVIII e meados da década de 1940, conseguiu-se perceber que sua edificação no atual local se deu por alguns motivos peculiares. Tais como, por exemplo, a posição geográfica em que se estratificou a cidade. Sendo esta posição um fator positivo para a economia local e regional. Além disso, o estabelecimento do Porto as margens do canal São Gonçalo fez com que a própria característica estrutural da cidade volta-se para o norte da região litorânea. Obviamente, outros fatores ainda influenciaram sua edificação neste local, tais como a higiene nas charqueadas, o mau cheiro que permeava a cidade devido ao processo de charqueamento, mas, enfim. Isso tudo possibilitou o estabelecimento do porto as margens do Canal São Gonçalo. Sobretudo a importância que este tem para

¹⁶ Disponível em:< http://www.lagoadospatos.com.br/porto_pelotas.asp> Acesso em: 5 Dez.2009.

¹⁷ CANAL ABERTO, *Informativo da Superintendência de Portos e Hidrovias-SPH*. Porto Alegre. Ano 1, n°1. Out.2005.

a cidade e região.

Somam-se a isso questões de problemas administrativos que ocorreram em seu processo de edificação, bem como as suas repercussões em caráter local e regional. Que de fato também auxiliou na escolha do atual local portuário.

Esta pesquisa vem contribuir para o enriquecimento de estudos sobre o assunto em tela, na medida em que há poucos materiais específicos do processo de construção do Porto de Pelotas neste período. Portanto, como foi citado logo no início, este foi apenas um pano de fundo para um estudo a ser desenvolvido sobre o presente assunto. Pois há todo um universo de questões a ser analisado como o labor portuário pelotense, bem como suas relações com outras categorias ou com outros portos. Buscamos contribuir para ampliar os estudos sobre essa temática.

A construção de um porto público em Pelotas propiciou não só as condições de avanço econômico para urbe, como oportunidades de criação de postos de trabalho e incentivo a empresas de diversas áreas a se instalarem na zona portuária. Soma-se a essa questão valores simbólicos ligados a visão de progresso que o porto propiciaria para cidade. Se sua edificação emergiu como uma necessidade comercial e social da elite econômica, no devir histórico se transformou em uma dimensão social de diferentes culturas e interesses.

Além disso, o porto pode ser pensado como a porta de recepção da cidade com o mundo, tendo em vista que ali chegam pessoas de diferentes regiões, mercadorias básicas para o consumo, objetos culturais e artísticos. Em contrapartida, exportam-se também os valores materiais e imateriais de agentes históricos que aqui nasceram e desenvolveram-se ao longo da trajetória histórica da “Princesa do Sul”. Dessa forma, o porto modificou o cenário urbano e marcou um espaço diferenciado na cidade conforme apresentamos neste texto.

FONTES DOCUMENTAIS

ARQUIVO Morto da Superintendência de Portos e Hidrovias –SPH- Pelotas. Material consultado: **CANAL ABERTO, Informativo da Superintendência de Portos e Hidrovias-SPH**. Porto Alegre. Ano 1, nº1. Out.2005.

ARQUIVO Morto da Superintendência de Portos e Hidrovias –SPH- Pelotas. Material consultado: **Fichas Funcionais de identificação dos trabalhadores Portuários de Capatazia de Pelotas entre os anos de 1940 a 1970**.

ARQUIVO da Biblioteca Pública de Pelotas. Material consultado: **Jornal A Opinião Pública** (1920 a 1950).

CANAL ABERTO, **Informativo da Superintendência de Portos e Hidrovias-SPH**. Porto Alegre. Ano 1, nº1. Out.2005.

SPH-Pelotas- Disponível em:<
http://www.lagoadospatos.com.br/porto_pelotas.asp >.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

ARRIADA, Eduardo. **Pelotas: Gênese e desenvolvimento urbano (1780-1835)**. Pelotas, Editora Armazém Literário, 1994.

AURORA, Antônio Jayme. **O garoto do Porto: contos de suas andanças pelo Brasil**. Ed. Metrópole.

GUTIERREZ, Ester J. B. **Negros, charqueadas e olarias**. Pelotas: Editora Universitária, 1993.

_____. “Sítio charqueador pelotense”, in: **História Geral do Rio Grande do Sul: Império**. Passo Fundo: Méritos, 2006.

LEITMAN, Spencer L. **Raízes socioeconômicas da Guerra dos Farrapos: um capítulo da história do Brasil no séc. XIX**. Rio de Janeiro, Graal, 1979.

LEÓN, Zenia. **Pelotas: sua história e sua gente**. Pelotas. Universitária/ UFPel, 1996.

LONER, Beatriz Ana, Porto, in: LONER, Beatriz Ana, GILL, Lorena Almeida, MAGALHÃES, Mario Osório. [org.]. **Dicionário de História de Pelotas**. Pelotas: Ed. Da UFPel, 2010.

_____. **História e tradições da cidade de Pelotas**. 2. Ed. Pelotas: IEL/UCS/RS, 1981.

_____. **Pelotas agrícola e pastoril** (História da Associação Rural). Pelotas: Editora Armazém Literário, 1998.

MARTINS, Solismar Fraga. **Cidade do Rio Grande: industrialização e urbanidade (1873-1990)**. Rio Grande: Editora da FURG, 2006.

OSÓRIO, Helen. “Estancieiros que plantam, lavradores que criam e comerciantes que charqueiam: Rio Grande de São Pedro, 1760-1825”, in: **Capítulos de História do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2004.

PEREIRA, Clésis Niara Luna. **O processo de desativação do porto de Pelotas/RS: uma alternativa para viabilizar a sua reativação**. Pelotas, 2000. Monografia (conclusão do curso de Geografia), Universidade Federal de Pelotas, 2000, p.24.

POETSCH, Martha Costa. **Área portuária de Pelotas e a sua Identidade**. Pelotas, UFPEL, 2002. Tese (Doutorado em Integração Regional), Universidade Federal de Pelotas, Pelotas, RS-BR, 2002.

REINHEIMER, Dalva N. **A navegação fluvial na República Velha gaúcha**. São Leopoldo: OIKOS, 2010.

SCHMITZ, Maira Eveline. **Nas asas do vapor: construção do espaço ferroviário em Pelotas/RS** (fim do séc. XIX – início do séc. XX). Dissertação de Mestrado, Pelotas, 2013.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana**. São Paulo: Nacional, 1977.

WEINER, Günter. **Urbanismo no Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Universidade Federal do Rio Grande do Sul, 1992.

Abstract: This paper aims to analyze the process of building the public Port city of Pelotas. Since the origin of the city for moving goods skin waterway. However, only in the early twentieth century this proposal takes shape and in 1939 is inaugurated the Public Port Pelotense. The purpose of this action comes from the commercial needs that have emerged in this city in their stage of economic strength and whose summit was the first half of the twentieth century. From a reflective analysis of the existing literature on the subject and the junction with primary sources of journalistic and archival nature, we seek to understand what elements led to the decline of private warehouses and the subsequent construction of a public port on the banks of the São Gonçalo channel . As well as their relationship with the business needs that emerged before a Pelotas in development.

Key words: Porto; Pelotas; Urban Development; Business development;
