

# “DO PAPEL PARA A EDIFICAÇÃO”: UMA ANÁLISE DO PERCURSO HISTÓRICO DA INSTALAÇÃO DO PORTO PÚBLICO DE PELOTAS-RS.

*“FROM PAPER TO BUILDING”: NA ANALYSIS OF THE  
HISTORICAL PATH OS THE INSTALLATION OF THE  
PUBLIC PORT OF PELOTAS –RS.*

Thiago Cedrez da Silva<sup>1</sup>  
Elvis Silveira Simões<sup>2</sup>  
Edgar Ávila Gandra<sup>3</sup>

## RESUMO

O presente trabalho tem como objetivo refletir sobre o processo histórico de edificação do Porto público da cidade de Pelotas-RS. 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 na Cidade de Pelotas. Além disso, sua relação com as necessidades comerciais que emergiam diante de uma Pelotas em desenvolvimento urbano e social no início do século XX.

**Palavras chaves:** Porto. Pelotas. Desenvolvimento Urbano. Desenvolvimento comercial.

## ABSTRACT

*This paper aims to reflect on the historical process of building the public port of the city of Pelotas-RS. From a reflexive analysis of the existing bibliography on the subject and the crossing with primary sources of journalistic and archival nature, we will seek to understand which elements led to the decay of the private warehouses and the consequent construction of a public port on the banks of the São Gonçalo channel in the city of Pelotas. In addition, its relationship with the commercial needs that emerged in the face of a Pelotas in urban and social development at the beginning of the 20th century.*

**Keywords:** Porto. Pellets. Urban Development. Commercial development.

---

1 Doutorando em História (UFFel). Mestre e Graduado em História (UFFel). Professor na FATEC-Pelotas

2 Doutorando em História (UFFel). Mestre e Graduado em História (UFFel).

3 Graduado em História pela Fundação Universidade Federal do Rio Grande (1995), Mestre em História Ibero-Americana pela Universidade do Vale do Rio dos Sinos (1998) e Doutor em História pela Universidade Federal do Rio Grande do Sul (2004). Atualmente é Professor Associado I da Universidade Federal de Pelotas (UFFEL) atuando no Departamento de História, no Programa de Pós Graduação em História -PPGH e no Curso de Educação do Campo. Também Lecionou no MBA em Gestão de Pessoas -UNICENTRO-PR. Tem experiência de pesquisa em temáticas sobre História do Trabalho e Movimentos sociais. Foi bolsista do Programa de Estágio Sênior Capes no Exterior na Universidade do Porto-PT. Professor colaborador do CITCEM-Universidade do Porto-PT.

## INTRODUÇÃO

Neste ensaio, pretendemos tecer uma breve análise do processo de edificação do Porto público da cidade de Pelotas-RS e seu impacto na construção urbana e social da cidade. Sua construção teve início a partir do estabelecimento das charqueadas que, rapidamente, influenciaram a transformação do 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 aonde 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 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, embora se tenha 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 (o que não será o foco da pesquisa?). E há ainda, apontamentos no decorrer do texto, que poderiam ser aprofundados em uma pesquisa de maior fôlego.

Uma questão importante é que Pelotas não nasceu uma cidade portuária<sup>4</sup>, seu Porto Público foi fruto das necessidades comerciais que emergiram, nesta cidade. Sendo assim, para melhor compreendermos como decorreu o processo de formação do Porto Público de Pelotas, faz-se necessário apresentar uma sucinta exposição histórica elencando os fatores que viabilizaram essa construção. Assim, optamos por abordar, em um primeiro momento, o período que antecede a construção da instalação portuária pública na cidade.

Existe um aspecto muito característico de estruturas urbanas com portos locais: o porto interage com o espaço urbano onde ele é estabelecido. Além disso, propicia a criação de um ambiente singular, visto socialmente como lócus masculino e militarizado. No entanto, é poroso na medida em que permite que mulheres vivenciem em maior ou menor grau neste referido espaço ocupando profissões marginalizadas como prostituições, lava-

---

4 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.

deiras, vendedoras, bem como fazendo das famílias dos obreiros do porto, indústria e segmento militar. Este multifacetário espaço, vivencia vigilância permanente, tanto por parte dos gestores do porto, como também pela administração local da cidade para manter da segurança ou a normalidade da produção e circulação de mercadorias nesta região.

Este fenômeno não se restringe somente a Pelotas, trata-se de uma característica urbana mundial. Abrindo espaço para resistência de quem lá habita e trabalha. No caso de Pelotas, a relação da cidade com seu sistema fluvial - desde os momentos iniciais de sua edificação - estimula 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, situamo-nos no século XVIII, no qual havia, nesta região, com o desenvolvimento das charqueadas, trapiches particulares que serviam como ponto de exportação dos produtos derivados do gado<sup>5</sup>. Esta prática 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 “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 à construção de instalações portuárias na cidade”.<sup>6</sup> Sobretudo, a partir da pressão da associação comercial de Pelotas que foi fundamental para o término das obras.

Contudo, no nosso entender, não foi planejado ou previsto, o impacto das mudanças no tecido social desta região. É significativo o fato que, como posteriormente iremos abordar, houve um redirecionamento de edificações familiares mais humildes para região portuária e, por sua vez, as construções de moradias mais elitizadas para região norte da cidade.

## 1 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

---

5 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.

6 Disponível em: < [http://www.lagoadospatos.com.br/porto\\_pelotas.asp](http://www.lagoadospatos.com.br/porto_pelotas.asp) >. Acesso em: 5 dez.2009.

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, neste período, 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 impulsionamento da economia e urbanização da capital da Província de 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 o arroz fomentaram o aumento da economia e seu fluxo comercial de importação e exportação no cais portuário da capital.

Conforme Reinheimer (2010), 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, Pelotas e, principalmente, Rio Grande.

O trecho acima reforça a necessidade econômica e estratégica da região para a 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 possibilitará a consolidação do ideário de construção do atual porto. Um aspecto importante refere-se à posição privilegiada da cidade às 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, por isso dificultava a concentração da população, mas não impedia o processo de circulação de mercadorias. Todavia, 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 se organizaram ao seu redor com facilidade.<sup>7</sup> 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].

É perceptível a iniciativa/desejo da elite local, na sua visão de organização da estrutura urbana o estabelecimento de um porto que atendesse às suas necessidades comerciais, bem como à noção de desenvolvimento e progresso vigentes à época em apreço.

Além da questão geográfica, outro fator propiciou o desenvolvimento de um núcleo urbano para longe das margens do Arroio Pelotas<sup>8</sup> e a construção do um porto no Canal São Gonçalo, na qual se pode dizer que foram as condições de higiene vinculada ao discurso médico/sanitarista do final do século XIX e início do Século XX. Ressaltamos que, neste momen-

7 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.

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

to, a produção nas charqueadas está em pleno desenvolvimento, logo o mau cheiro, os dejetos, enfim, confrontavam o discurso médico supracitado<sup>9</sup>. Conseqüentemente, 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, 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 organização<sup>10</sup>, 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).

---

9 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.

10 Cita-se, por exemplo: GUTIERRES, 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, conforme León (1996), existia as companhias de navegação a vapor que realizavam diversas linhas, dentre estas as linhas: “Porto Alegre-Pelotas e Pelotas-Santa Vitória – Pelotas – Rio Grande”, bem como o norte do país.

Aliás, em se tratando de embarcações, Pelotas possui um destaque: segundo León (1996) se construiu, em 1832, por iniciativa de Domingos José de Almeida e Gonçalves Chaves, o primeiro barco a vapor da província: 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, p. 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 autodeclaração, como bem reforçou o referido historiador, sustentou-se 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”. (MAGALHÃES, 1998, p.14).

Um ponto importante para destacar em relação à mão de obra neste período charqueador na qual as atividades portuárias davam-se através dos trapiches particulares dessas indústrias, os trabalhos braçais eram feitos pelos escravos. 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 série 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.

Digno de nota, com o dever histórico, não somente negros, mas também outras etnias passaram a exercer as funções portuárias vinculadas ao uso da força física no carregamento de mercadorias.

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 disso, a urbe pelotense viu surgir as suas primeiras fábricas e a indústria frigorífica.

## **2 A instalação do cais portuário nas margens do Canal São Gonçalo**

Uma questão já levantada refere-se que a implantação de um porto às 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 à 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 supri-

mentos e outras especiarias. No entanto, conforme Arriada (1994), em 1834, a Câmara Municipal já disporia de um logradouro para o estabelecimento do porto com início 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. Embora 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 contratação 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 comércio 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, 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 comissão<sup>11</sup> para estudar a barra de Rio Grande, que 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).

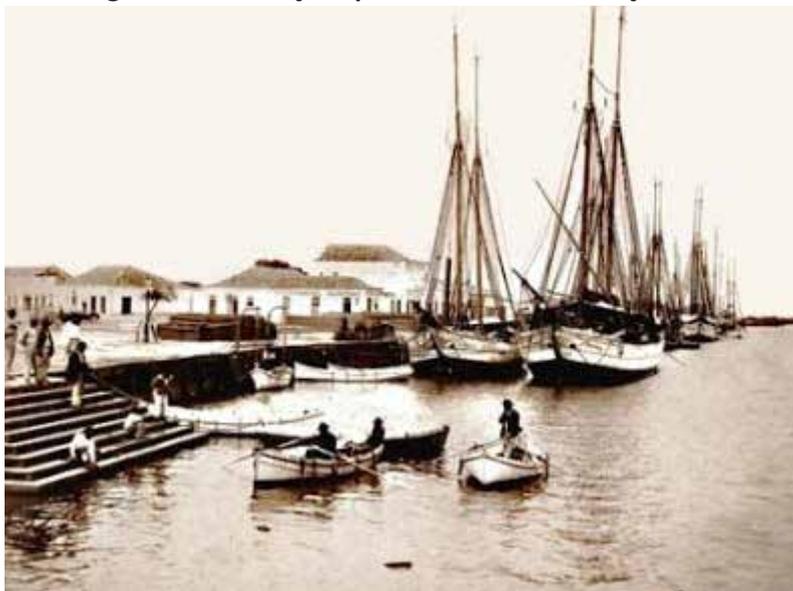
Na imagem abaixo, podemos perceber como estava à estrutura do cais para o atracamento de embarcações no porto pelotense para o trans-

---

11 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 n°1344, de 27 de maio de 1881, a comissão também ficou encarregada de estudar as condições de navegabilidade dos rios interiores, com o 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)

porte fluvial. Assim como as construções civis que tinham sido edificadas até o período.

**Fotografia 1: Instalações portuárias no São Gonçalo-1895.**



Fonte: 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, Camaquã<sup>12</sup>. A ilustração abaixo se remete ao período de construção dessa estrutura durante o século XIX:

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

**Fotografia 2: Construção dos trapiches centrais as margens do Canal São Gonçalo, s.d (Sem Data).**



Fonte: Arquivo da Biblioteca Nacional

Outro fator que impulsionou a movimentação portuária da “Atenas Rio-Grandense” foi a construção de uma linha férrea<sup>13</sup> 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-obra para suprir este desenvolvimento.

13 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.

### Fotografia 3: Início das obras de um cais portuário público, ano 1912.



Fonte: Arquivo Morto SPH-Pelotas

Para elucidar a movimentação do porto nesse 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 1920:

Hoje é dia de atividade no Porto [Sic], é sexta-feira, dia da chegada de Aratimbó<sup>14</sup>; 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

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

satisfação ver os velhos trapiches lotados de navios. À noite, as pessoas davam seus passeios noturnos, iam até o Porto e sentiam-se felizes em ver aqueles navios iluminados e sentir o cheiro do lubrificante das máquinas. (AURORA, s.d. 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.

### 3 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.<sup>15</sup>

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 Pública*<sup>16</sup> emitia matérias em primeira página sobre o andamento das obras no cais do Porto Pelotense. No Jornal, o redator fala das diversas dificuldades que a construtora vem enfrentando no canteiro de obras portuárias. Ainda assim, 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

---

15 PEREIRA, Idem. p. 23.

16 A OPINIÃO PÚBLICA, Pelotas, n °72, de 27 de março de 1934. p. 1-6.

meados de 1939, as obras no cais deram-se em ritmo lento. O descaso com o Porto foi explícito, de modo que afetou a economia da cidade. Insatisfeitos com o que ocorria, a Associação Comercial de Pelotas fez 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, acarreterá 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 reencentar a construção do Porto. [...] O prefeito Municipal deve endereçar um appello, ao Governador do Estado, afim de que apresse a terminação do melhoramento, reencentando 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)<sup>17</sup>

O segundo texto publicado pelo jornal diz o seguinte:

O fracasso dos srs. Costa e Boegh acarreterá 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

17 Optamos por manter a grafia original em todas as citações feitas neste trabalho, conforme as publicações do Jornal A Opinião Pública.

esperamos que os propugnadores do prestígio, das causas benéficas ao progresso local e ao embelezamento da cidade, se dêem a esforços para que a administração pública não retarde as providências necessárias ao prosseguimento das obras do porto. (A OPINIÃO PÚBLICA, 18/11/1936, p. 1)

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, 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 à frente do existente. Sendo que, esse projeto foi aprovado pela portaria nº696, de 06 de agosto de 1948 do Ministério de Viação e Obras Públicas<sup>18</sup>.

Para finalizar este trecho do trabalho, entre a contratação desta nova firma, em 1942 e os protestos em prol de providências da retomada das obras do Porto Pelotense, temos em 1940, no dia 21 de fevereiro, a inauguração do Porto pela administração Estadual onde estiveram presentes vários representantes de empresas locais, bem como líderes 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 registrava-se um movimento portuário de 311 mil toneladas em cargas<sup>19</sup>. 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.

---

18 Disponível em: < [http://www.lagoadospatos.com.br/porto\\_pelotas.asp](http://www.lagoadospatos.com.br/porto_pelotas.asp) >. Acesso em: 5 dez., 2009.

19 CANAL ABERTO, *Informativo da Superintendência de Portos e Hidrovias-SPH*. Porto Alegre, ano 1, n. 1, out., 2005.

## 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, conseguimos perceber que sua edificação no atual local se deu por alguns motivos peculiares, por exemplos: a posição geográfica em que se estratificou a cidade. Sendo esta posição um fator positivo para a economia local e regional; o estabelecimento do Porto, às margens do Canal São Gonçalo, fez com que a própria característica estrutural da cidade se volta para o norte da região litorânea; a higiene nas charqueadas, assim como o mau cheiro que permeava a cidade devido ao processo de charqueamento. Estes são, segundo nossa pesquisa, alguns fatores que possibilitaram o estabelecimento do porto às margens do Canal São Gonçalo, levando em consideração a sua importância econômica para a cidade e região sul.

Somam-se ao processo referido, as questões sobre os problemas administrativos que ocorreram durante sua edificação, bem como as suas repercussões nos jornais em caráter local e regional. Nesta perspectiva, consideramos que isto foi basilar 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, por exemplo, o labor portuário pelotense, suas relações com outras categorias ou com outros portos. De forma ou de outra, apenas buscamos contribuir para ampliar o leque dos estudos sobre essa temática.

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

Logo, 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 matérias 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.

## REFERÊNCIAS

- ARQUIVO da Biblioteca Pública de Pelotas. Material consultado: *Jornal A Opinião Pública* (1920 a 1950).
- ARQUIVO Morto da Superintendência de Portos e Hidrovias –SPH – Pelotas. *Canal Aberto, Informativo da Superintendência de Portos e Hidrovias-SPH*. Porto Alegre, ano 1, n. 1, 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*.
- ARRIADA, Eduardo. *Pelotas: Gênese e desenvolvimento urbano (1780-1835)*. Pelotas: Armazém Literário, 1994.
- AURORA, Antônio Jayme. *O garoto do Porto: contos de suas andanças pelo Brasil*. Porto Alegre: Metrópole, [s.d.].
- 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; 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: 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*. 2000. Monografia (Conclusão do curso de Geografia), Universidade Federal de Pelotas, UFPEL, Pelotas, 2000.
- POETSCH, Martha Costa. *Área portuária de Pelotas e a sua Identidade*. Pelotas. 2002. Tese (Doutorado em Integração Regional). Universidade Federal de Pelotas, UFPEL, Pelotas, 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.
- SPH-Pelotas. Disponível em:< [http://www.lagoadospatos.com.br/porto\\_pelotas.asp](http://www.lagoadospatos.com.br/porto_pelotas.asp) >.
- 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.

Recebido em 15/07/2019

Aprovado em 19/03/2020