

PONTIFÍCIA UNIVERSIDADE CATÓLICA DO RIO GRANDE DO SUL  
ESCOLA DE HUMANIDADES  
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA

CAIO FERNANDO FLORES-COELHO

**APOLOGIA DO FLUXO,**  
OU SOBRE O ANTROPOCENO NO RIO GRANDE DO SUL  
E A PERCEPÇÃO DA PAISAGEM NO RIO CAÍ

Porto Alegre  
2023

PÓS-GRADUAÇÃO - *STRICTO SENSU*



Pontifícia Universidade Católica  
do Rio Grande do Sul

**Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul**  
Escola de Humanidades  
Programa de Pós-Graduação em História

Caio Fernando Flores-Coelho

**Apologia do fluxo,**  
ou sobre o antropoceno no Rio Grande do Sul e  
a percepção da paisagem no rio Caí

Tese apresentada como requisito de avaliação para obtenção de grau de Doutor pelo Programa de Pós-Graduação em História, da Escola de Humanidades da Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul.

Orientadora: Prof<sup>a</sup> Dr<sup>a</sup> Marlise Regina Meyrer

Porto Alegre  
2023

### Ficha Catalográfica

F634a Flores-Coelho, Caio Fernando

Apologia do fluxo : ou sobre o antropoceno no Rio Grande do Sul e a percepção da paisagem no rio Cai / Caio Fernando Flores-Coelho. – 2023.

306.

Tese (Doutorado) – Programa de Pós-Graduação em História, PUCRS.

Orientadora: Profa. Dra. Marlise Regina Meyrer.

I. Percepção da paisagem. 2. Antropoceno. 3. Longa duração. I. Meyrer, Marlise Regina. II. Título.

Elaborada pelo Sistema de Geração Automática de Ficha Catalográfica da PUCRS com os dados fornecidos pelo(a) autor(a).  
Bibliotecária responsável: Clarissa Jesinska Selbach CRB-10/2051

**Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul**  
Escola de Humanidades  
Programa de Pós-Graduação em História

**Apologia do fluxo,**  
ou sobre o antropoceno no Rio Grande do Sul e  
a percepção da paisagem no rio Caí

Caio Fernando Flores-Coelho

**Comissão Examinadora**

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Marlise Regina Meyrer (PUCRS)  
(Orientadora)

Prof.<sup>a</sup> Dr.<sup>a</sup> Marluza Marques Harres (UNISINOS)

Prof. Dr. Eduardo Relly (Friedrich-Schiller-Universität Jena)

Prof. Dr. Victor Fernandez Nascimento (UFABC)

Porto Alegre  
2023



## Resumo

São Sebastião do Caí desenvolveu-se no fim do séc. XIX como um porto fluvial no último trecho navegável do rio Caí para navios a vapor de médio calado. Foi, durante o período da navegação fluvial, a principal conexão entre a Estrada Rio Branco (que ia do baixo vale do Caí até Caxias do Sul) e a hidrovia do rio Caí que seguia até Porto Alegre. Ao longo de três séculos e flutuações econômicas de ápice e decadência, essa cidade à margem esquerda do rio se constituiu como espaço de habitação para a comunidade caiense. Porém, o convívio entre essa comunidade e o rio não decorreu sem percalços. Este estudo propõe uma análise histórica sobre a relação humano-paisagem da população que habita as margens do rio Caí e seu entorno. Para isso, buscamos compreender a história desse rio pelas transições de longa duração. Foram identificados eventos de curta duração e períodos conjunturais que marcaram a história caiense, como a navegação fluvial, o processo de industrialização, a organização urbana e o decréscimo econômico. No entanto, encontramos as enchentes na cidade como sendo a principal estrutura de permanência na contínua interação entre o rio e seus habitantes. Para realizar esta análise, foi utilizada a categoria de “percepção da paisagem”, uma adaptação do conceito de *perception of the environment* de Tim Ingold (2000), em que se tangencia a divisão entre mundo natural (do fato dado) e universo cultural (imaginado). Dessa forma, a paisagem é vista como um espaço relacional construído por meio da ação humana sobre o ambiente. Essa relação, porém, se dá em termos estéticos, a partir da percepção visual que faz sentido do horizonte que nos cerca. Neste intento, foram utilizadas diversas fontes documentais, cartográficas e imagéticas que versam sobre a forma como o rio é percebido, usado e modelado conforme as necessidades econômicas da região. Para isso, esta tese se divide em três partes: a primeira contextualiza o rio Caí e sua região desde os primórdios da colonização europeia até o início de sua industrialização antropocênica entre os séculos XVII e XIX; a segunda analisa o desenvolvimento econômico da cidade baseado na navegação comercial na virada do séc. XIX e nas primeiras décadas do séc. XX; e a terceira faz uma análise da reciprocidade do convívio com o rio, versando sobre a natureza que resiste às intervenções humanas, seja pelas cheias, seja pelo cultivo de uma memória e identidade locais que se afirmam a partir da presença e permanência do rio Caí e do cotidiano de suas águas entre 1854 e 2020.

**Palavras-chave:** Percepção da paisagem; Antropoceno; Longa Duração.

## Abstract

At the 19<sup>th</sup> Century's end, São Sebastião do Caí developed as a haven on the last navigable stretch for medium-draft steamships of the Caí river. During the navigation period, this city was the main connection between Rio Branco road (which ran from the lower Caí valley to Caxias do Sul) and the Caí river waterway that followed to Porto Alegre. Over three centuries of peak and decline economic fluctuations, this city was constituted as a living space for the community on the left bank of the river. However, the coexistence between this community and the river did not run smoothly. This study proposes a historical analysis of the human-landscape relationship between the population inhabiting the Caí river and its surroundings. For this, we seek to understand the history of this river through the lens of the *longue durée*. Events (of short duration) and conjunctural periods that marked the history of the Caí population were identified, such as river navigation, the industrialization process, urban organization and economic decline. However, we find the city's floods as the main permanence structure in the continuous interaction between the river and its inhabitants. To carry out this analysis, the category of *perception of the landscape* was used, an adaptation of the concept of *perception of the environment* by Tim Ingold (2000), where the division between the natural world (of the given fact) and the (imaginary) cultural universe is tangential. In this way, the landscape is seen as a relational space built through human action on the environment. This relationship, however, takes place in aesthetic terms, based on the visual perception that makes sense of the horizon that surrounds us. In this attempt, several documentary, cartographic and imagery sources were used to deal with the way the river is perceived, used and modeled according to the regional economic needs. Therefore, this thesis is divided into three parts: the first contextualizes the Caí river and its region from the beginnings of European colonization to the beginning of its anthropocenic industrialization between the 17<sup>th</sup> and 19<sup>th</sup> centuries; the second analyzes the economic development of the city based on commercial navigation at the turn of the 19<sup>th</sup> century and first decades of the 20<sup>th</sup> century; and the third analyzes the reciprocity process of living with the river, dealing with the nature that resists human interventions, either by the floods, or by the cultivation of a local memory and identity that assert themselves of the presence and permanence of the Caí river, and the daily life of its waters between 1854 and 2020.

**Keywords:** Perception of the landscape; Anthropocene; Longue Durée.

## Sumário

<b>Índice cartográfico</b>	<b>8</b>
<b>Índice de tabelas</b>	<b>9</b>
<b>Índice iconográfico</b>	<b>10</b>
<b>Agradecimentos</b>	<b>14</b>
<b>Introdução</b>	<b>17</b>
<b>Um rio no antropoceno</b>	<b>35</b>
1.1. Encontrando o rio Caí no sistema hídrico do Continente	38
1.2. Percepção da paisagem no vale do Caí	75
1.3. Intervenções antrópicas	80
1.3.1. O cais do porto	86
1.3.2. A Barragem Rio Branco	93
<b>Dromologia</b>	<b>116</b>
2.1. Vida e morte no rio Caí	119
2.1.1. Vida nos vapores	125
2.1.2. Morte da navegação	160
2.2. Urbe como espaço social	169
2.2.1. Sociabilidades	182
2.3. Urbe como espaço industrial	193
<b>Reciprocidade</b>	<b>215</b>
3.1. O rio como fluxo	218
3.2. O Caí como lugar de memória do clima	244
<b>Considerações finais</b>	<b>266</b>
<b>Referências Bibliográficas</b>	<b>275</b>
<b>Anexo I: Cronologia de São Sebastião do Caí</b>	<b>287</b>
<b>Anexo II: Fotografias panorâmicas de São Sebastião do Caí</b>	<b>292</b>

## Índice cartográfico

- Mapa 00:** Bacias que compõem a região hidrográfica do Rio Guaíba.
- Mapa 01:** Detalhe de *Novissima et Accuratissima Totius Americae Descriptio*, 1658.
- Mapa 02:** Detalhe de *Le Chili et Les Provinces qui Composent Celles de Rio de la Plata avec les Terres Magellaniques*, 1705.
- Mapa 03.1:** Detalhe de *Carta Hydrographica de uma parte do terreno, e costa do Imperio do Brazil*, extrahida da *Carta da Província de São Pedro do Rio Grande*, 1778.
- Mapa 03.2:** Versão completa de *Carta Hydrographica de uma parte do terreno, e costa do Imperio do Brazil*, extrahida da *Carta da Província de São Pedro do Rio Grande*, 1778.
- Mapa 04:** Detalhe do *Mappa do Theatro da Guerra na Província do Rio Grande de São Pedro do Sul*, 1839.
- Mapa 05.1:** Detalhe da *Carte der Provinz S<sup>ao</sup> Pedro do Rio Grande do Sul*, 1852.
- Mapa 05.2:** Versão completa de *Carte der Provinz S<sup>ao</sup> Pedro do Rio Grande do Sul*, 1852.
- Mapa 06:** Detalhe de *Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul*, 1877.
- Mapa 07:** Detalhe de *Das Rio Grande do Sul der Kolonisten*, 1924.
- Mapa 08:** Mapa de elevação do terreno da Bacia Hidrográfica do Rio Guaíba.
- Mapa 09:** Mapa topográfico do centro de São Sebastião do Caí.
- Mapa 10:** Planta do centro urbano de São Sebastião do Caí em 1940.
- Mapa 11:** Anteprojeto do porto de S. Sebastião de José da Costa Gama. 1897.
- Mapa 12:** Planta de reforma do cais do porto, João Diehl Junior, 1901.
- Mapa 13:** Detalhe de *Planta da Cidade de Caí*, de José da Costa Gama, início do séc. XX.
- Mapa 14:** Detalhe de *Planta da Cidade de Caí*, de Alceu Masson, 1940.
- Mapa 15:** Região do cais do porto. Google Maps. 2020.
- Mapa 16:** Rio Caí, trecho: do Pôrto dos Pereiras a São Sebastião do Caí.
- Mapa 17:** Rio Caí - Barragem Rio Branco - Mapa de situação. 1982.
- Mapas 18 e 19:** *Plantas de Navio à Vapor e caldeira*, Bromberg & Co, 1911.
- Mapa 20:** Detalhe do “*Mapa do Município de Caí, Rio Grande do Sul*”, 1940.
- Mapa 21:** Planta manuscrita do centro urbano de S. Sebastião do Caí, 1942.
- Mapa 22:** Mapa da enchente de Maio de 1941 em São Sebastião do Caí.

## Índice de tabelas

**Tabela 01:** Evolução Histórica da Cobertura Florestal no RS.

**Tabela 02:** Denominações das ruas de São Sebastião do Caí.

**Tabela 03:** Cheias ocorridas em São Sebastião do Caí entre 1854 e 2020.

## Índice iconográfico

**Imagem 01:** Aquarela de Herrmann Wendroth. Perda do cavalo e da bagagem na travessia do rio Caí, ao vau, c. 1852.

**Imagem 02:** Aquarelas taxonômicas de plantas, por Herrmann Wendroth, c. 1850.

**Imagem 03:** Aquarelas de animais, pintadas por Herrmann Wendroth, c. 1850.

**Imagem 04:** Imigrantes italianos chegando em São Sebastião do Caí, c. 1875-80.

**Imagem 05:** Fotografia do rio Caí, década de 1920.

**Imagens 06 e 07:** Fotografias sem identificação na região de Feliz.

**Imagem 08:** Fotografia de desmoronamento no Morro do Diabo, 1919.

**Imagem 09:** Cais do porto de São Sebastião do Caí, c. 1890.

**Imagem 10:** Cais do porto de São Sebastião do Caí, c. 1890.

**Imagem 11:** Cais do porto de São Sebastião do Caí, c. 1910.

**Imagem 12:** Cais do porto de São Sebastião do Caí, c. 1910.

**Imagem 13:** Perspectiva da barragem do José da Costa Gama. séc. XIX.

**Imagem 14:** Perspectiva barragem com especificações técnicas.

**Imagem 15:** Anúncio n' *A Federação* sobre mostra de modelo da barragem, 1884.

**Imagem 16:** *A Federação*. Patente da barragem de Costa Gama, 1887.

**Imagem 17.1:** Anúncio de compra de pedra grês para construção da barragem, 1895.

**Imagem 17.2:** Anúncio de palestra sobre a barragem, 1895.

**Imagem 18:** Anúncio de balanço fiscal da Companhia Melhoramentos do Cahy, 1899.

**Imagem 19:** *A Federação*, ed. 31 de 1904, p. 3.

**Imagem 20:** *A Federação*, ed. 15 de 1906, p. 3.

**Imagem 21:** Barragem Rio Branco e sua eclusa, 1982.

**Imagem 22:** Barragem Rio Branco, entre 1911 e 1940.

**Imagens 23 e 24:** Especificações de Motor à Vapor e Caldeira, 1911.

**Imagem 25:** Anúncio do vapor Barão do Cahy, 1892.

**Imagem 26:** Horários de vapores entre Porto Alegre e Caí, 1891.

**Imagem 27:** Vapor Lageado em frente ao cais de Montenegro.

**Imagem 28:** Procissão de devotos católicos no Morro do Martim, 1936.

**Imagem 29:** Vapor Lageado em frente ao cais de São Sebastião do Caí.

- Imagem 30:** Vapor Garibaldi ancorado na oficina de L. E. Mabilde, no Guaíba. 1901.
- Imagem 31:** Vapor Garibaldi no cais de São Sebastião do Caí.
- Imagem 32:** Postal do Vapor Corvo (Horizonte) no cais do porto de Montenegro.
- Imagem 33:** Postal do Vapor Otto em São Sebastião do Caí, década de 1910.
- Imagem 34:** Vapor Caixas ancorado no cais de São Sebastião do Caí.
- Imagem 35.1:** Vapor Salvador no porto de São Sebastião do Caí.
- Imagem 35.2:** Vapor Salvador no rio Caí, década de 1930.
- Imagens 36 e 37:** Gasolina São José.
- Imagem 38:** Gasolina Liberal.
- Imagem 39:** Gasolina S. Cruz, propriedade de Mando Dietrich.
- Imagens 40 e 41:** Comboios flutuantes de madeiras sendo levados pelo rio Caí.
- Imagem 42:** Gravura de balsa no rio Caí por Alceu Masson, década de 1940.
- Imagens 43 e 44:** Agência dos Vapores Otto e Boa Vista.
- Imagem 45:** Prédio da União Fluvial do Caí, c. 1932.
- Imagens 46 e 47:** Cotidiano da União Fluvial do Caí.
- Imagem 48:** Postal com vista para São Sebastião do Caí, enviado em 1907.
- Imagem 49:** Postal com Hotel Globo de São Sebastião do Caí, enviado em 1914.
- Imagem 50:** Postal com Igreja Luterana de São Sebastião do Caí, enviado em 1917.
- Imagem 51:** Postal com Hotel Globo de São Sebastião do Caí, enviado em 1917.
- Imagem 52:** Postal com vista do porto de São Sebastião do Caí, enviado em 1918.
- Imagem 53:** Postal com foto de Magda Alden, enviado em 1904.
- Imagem 54:** Postal com vista do rio Caí, enviado em 1913.
- Imagem 55:** Time do Praia Clube na Primeira Regata Amistosa do Cahy, em 1936.
- Imagem 56:** Fotografia de vitória do Praia Clube, 1936.
- Imagem 57:** Lembrança da festa de S. Sebastião, 1913.
- Imagem 58:** Procissão da festa de São Sebastião, 1930.
- Imagem 59:** Procissão da festa de São Sebastião, 2013.
- Imagem 60:** Grupo de escoteiros.
- Imagem 61:** Relatório de excursão de escoteiros realizada em 1917.
- Imagem 62:** Fotógrafo Eduardo Kusminsky e sua família em trajes de banho, 1933.
- Imagem 63:** Estudantes junto ao busto da barragem, déc. de 1950.
- Imagem 64:** Churrasco de funcionários da Prefeitura, déc. 1930.

**Imagem 65:** Crianças cavalgando, 1916.

**Imagem 66:** Perímetro urbano de São Sebastião do Caí, 1928.

**Imagem 67:** “Antigo presídio”. Google StreetView, abr. 2012.

**Imagens 68.1:** Igreja Católica, 1940.

**Imagem 68.2:** Rua Mal. Floriano Peixoto, 1940.

**Imagem 68.3:** Praça em frente à Igreja Católica, década de 1950.

**Imagem 68.4:** Esquina da rua Primeiro de Maio com a rua Tiradentes, 1929.

**Imagem 69:** Fábrica de conservas Carlos H. Oderich & Cia, em 1912.

**Imagem 70:** Amostra de produtos industriais de São Sebastião do Caí, década de 1930.

**Imagem 71:** Interior do “packing house” de laranjas, década de 1930.

**Imagem 72:** Espaço industrial em São Sebastião do Caí, década de 1910-20.

**Imagem 73:** Grupo de pessoas na rua da barca, enchente de 1928.

**Imagem 74:** Grupo de pessoas na rua Cel. Paulino Teixeira, enchente de 1932.

**Imagem 75:** Réguas de medição de enchentes, rua Pinheiro Machado.

**Imagem 76:** Gráfico de cheias do rio Caí, abril e maio de 1941.

**Imagem 77:** Registro de Walter Fuhr do nível de cheias em sua porta.

**Imagem 78:** Vapor Salvador retirando produtos do segundo andar de sobrado, 1928.

**Imagem 79:** Vapor Salvador retirando produtos do segundo andar de sobrado, 1928.

**Imagem 80:** Panorâmica nordeste da enchente de 1928.

**Imagem 81:** Panorâmica oeste da enchente de 1928.

**Imagem 82:** Panorâmica sudoeste da enchente de 1928.

**Imagem 83:** Rua Cel. Paulino Teixeira, enchente de 1928.

**Imagem 84:** Rua Cel. Paulino Teixeira, enchente de 1928.

**Imagem 85:** Fotografia da rua Pinheiro Machado, enchente de 1928.



# Apologia do fluxo,

ou sobre o antropoceno no Rio Grande do Sul e a percepção da paisagem no rio Cai

## Agradecimentos

“Não se termina uma tese, a gente só desiste!” Essas sábias palavras foram-me ditas, no ano de 2012, por Luiz Eduardo Robinson Achutti (UFRGS) durante uma de suas aulas de fotoetnografia no curso de mestrado em Antropologia Social. Mal sabia que, mais de dez anos depois, quem conseguiria finalmente “desistir” de uma tese de doutorado seria eu. No meio deste processo, contei com a ajuda de inúmeras pessoas e instituições.

Quero reconhecer esse auxílio e, por isso, agradeço acima de tudo pelo apoio que recebi de Luan Santos Ott nestes quatro anos de doutorado, especialmente pelo fato de ele conseguir conviver tão graciosamente comigo e com as vozes que habitam a minha cabeça. Por diversas vezes, tive de contar com sua ajuda, seja para revisões gramaticais, leitura cuidadosa, constantes reclamações inúteis e apoio amoroso sempre.

Agradeço ao Prof. Dr. José Alberto Baldissera (UNISINOS) por ter me ensinado tudo o que sei sobre o ensino de história. Sei que ele não vai poder ler estas linhas, mas minha dívida para com ele é incalculável. Além de ter me ensinado lições para a vida, de certa feita ele me deueniu. Agradeço também à minha orientadora, Profa. Dra. Marlise Regina Meyrer (PUCRS), por me ouvir com carinho ao longo desta pesquisa e sempre dialogar para tornar minhas ideias claras. Foi seu olhar cuidadoso que permitiu que esta pesquisa acontecesse. Reconheço nela uma cumplicidade baldisseriana que não havia encontrado na academia até então. Gostaria também de agradecer o apoio de minhas colegas de doutorado, Paula Azevedo (PUCRS) e Adriana Barata Cabral (PUCRS), pela parceria. Preciso também agradecer à CAPES, por ter permitido que eu realizasse este doutorado na PUCRS, com o apoio de uma bolsa CAPES-Prosuc.

O processo de construção desta pesquisa contou ativamente com as opiniões, críticas e direcionamentos dos professores membros das Bancas de Qualificação e de Defesa. Gostaria de registrar meu mais completo obrigado para minha professora de Teoria da História, Profa. Dra. Marluza Marques Harres (UNISINOS). Ela foi uma das primeiras professoras que encontrei na Licenciatura em História, que cursei na Unisinos entre 2005 e 2008. Foi muito especial poder contar com sua leitura cuidadosa. Ainda no campo da história ambiental, foi essencial para o amadurecimento desta tese a leitura e crítica cuidadosa do Prof. Dr. Eduardo Relly (Friedrich-Schiller-Universität Jena). Especialmente na época da qualificação, estava

com muitas dúvidas sobre como seguir a pesquisa e seus comentários ajudaram a recentrar meu foco de atenção. Fica aqui minha eterna dívida. Ainda, desejo agradecer imensamente os comentários e sugestões minuciosas feitas pelo Prof. Dr. Victor Fernandez Nascimento (UFABC). Sua atenção aos detalhes permitiu que eu qualificasse esta tese de uma forma que não seria possível de outra forma.

Agradeço à minha mãe e irmã, Janice Teresinha Flores e Manoella Bueno Flores, pelo apoio e por terem deixado eu participar da vida delas até este momento. Sou muito grato pelos laços sinceros de afeto que temos entre nós.

Ainda, cabe reconhecer que este estudo não foi construído somente por mim, uma vez que vários moradores de São Sebastião do Caí demonstram grande interesse no passado da cidade e buscam compartilhar informações sobre isso em ambientes digitais. Entre os mais entusiastas, encontram-se meus amigos Luciana Kruse Bohn e Renato Klein. Fica aqui meu agradecimento a eles. Gostaria de agradecer também ao município de São Sebastião do Caí. Finalizo dedicando este estudo aos peixes que foram dinamitados, na virada do século, para que os navios ‘do progresso’ pudessem singrar o rio Caí.

I've known rivers:  
 I've known rivers ancient as the world and older than the  
     [flow of human blood in human veins.

My soul has grown deep like the rivers.

I bathed in the Euphrates when dawns were young.  
 I built my hut near the Congo and it lulled me to sleep.  
 I looked upon the Nile and raised the pyramids above it.  
 I heard the singing of the Mississippi when Abe Lincoln  
     [went down to New Orleans, and I've seen its muddy  
     [bosom turn all golden in the sunset.

I've known rivers:  
 Ancient, dusky rivers.

My soul has grown deep like the rivers.  
 (Langston Hughes. The Negro Speaks of Rivers. 1921)

~

Conheci os rios:  
 Conheci rios antigos como o mundo e mais velhos que  
     [o fluxo de sangue humano em veias humanas.

Minha alma se tornou tão profunda como os rios.

Banhei-me no Eufrates quando as manhãs eram jovens.  
 Construí minha cabana ao Congo e ele embalou-me o sono.  
 Olhei para o Nilo e construí as pirâmides sobre ele.  
 Ouvei o cantar do Mississippi quando Abe Lincoln  
     [desceu à Nova Orleans e vi seu turvo  
     [seio tornar-se dourado ao entardecer.

Conheci os rios:  
 Antigos, crepusculares rios.

Minha alma se tornou tão profunda como os rios.  
 (Tradução nossa).

## Introdução

São Sebastião do Caí é uma pequena cidade localizada na margem esquerda do rio Caí, na região nordeste do Rio Grande do Sul. Apesar de já existir uma parca população anteriormente, foi fundada em 1875 para servir como entreposto comercial entre a região da serra gaúcha e a capital do estado. Esta região serrana passava por uma nova onda de imigração europeia, especialmente com o assentamento de italianos em Caxias do Sul (chamada de *Campo dos Bugres* na época). Além de italianos, a região já contava com a presença de imigrantes germânicos que haviam se estabelecido cerca de 50 anos antes.

A partir de 1875, São Sebastião do Caí passou a se urbanizar e a se industrializar rapidamente. O principal fator para a modernização da cidade está na navegação fluvial do porto, que funcionava como a ligação entre a rota terrestre que subia as encostas da serra em direção às colônias teuto-italianas e a rota fluvial que partia dos portos de São Sebastião do Caí e descia em direção aos cais de Porto Alegre. Dessa forma, a cidade integra, em sua constituição, um relacionamento delicado entre comércio, sociedade, industrialização e o próprio rio.

O escopo proposto para esta pesquisa é uma análise histórica da relação entre a sociedade caiense e a paisagem na qual habitava. Observar-se-á, na longa duração (BRAUDEL, 2016), o impacto do processo "civilizador" (ELIAS, 1994) implantado no sul do Brasil na virada do séc. XIX, por intermédio da imigração europeia, e suas permanências ao longo do séc. XX. Dessa forma, busca-se compreender os efeitos da imigração e do assentamento de novas populações migrantes em um processo urbanizador sobre o meio ambiente. Isso porque o rio não se constitui apenas como um limite físico da cidade, mas, sim, como um de seus agentes, uma vez que o comércio da cidade dependia do curso d'água para sua organização econômica. Ainda, os ciclos de regulação do rio (como as épocas de cheias e de seca), de certa forma, estabeleciam normas sazonais para o funcionamento do calendário econômico e social do povoado. A problemática abordada, portanto, lida com as formas com que o rio aparece no cotidiano de São Sebastião do Caí ao longo de sua história. Como este rio se modifica e, se modificando, também modifica a população deste município.

O séc. XIX foi um período caracterizado pelo aumento populacional na região e pelo assentamento de novas populações imigrantes em um processo de “conquista da selva”. Ele pode ser entendido como uma tentativa de antropização dos espaços “não desbravados” (BUBLITZ, 2008 e 2011) em regiões vitais para a manutenção das fronteiras meridionais do Brasil. Para além disso, esse processo civilizador em São Sebastião do Caí se desdobra no fomento à navegação fluvial no estado. O aumento do transporte fluvial para novas regiões coloniais foi impulsionado, especialmente, a partir da utilização de barcos a vapor e “gasolinas”. Apesar de existir um senso comum que fala das instalações arcaicas dos primeiros empreendimentos coloniais no Rio Grande do Sul, ao menos no que toca à fundação de São Sebastião do Caí, esse foi um empreendimento já inserido em um contexto industrial (MENDES, 2010).

Objetiva-se com esta pesquisa estudar as aproximações cotidianas da população que habitou o entorno do rio Caí com o ambiente "natural" onde estava inserida, tendo como escopo a construção social da *percepção da paisagem* desse rio. Para isso, é preciso buscar os significados que "as formas da natureza" adquiriram entre essa população. Além disso, é importante estabelecer novas análises históricas sobre as condições que criam as mudanças climáticas na região do Rio Grande do Sul e, especialmente, quais os impactos que o *antropoceno* (CRUTZEN, STOERMER, 2000) vai impetrar a esse ambiente a partir de diferentes ondas de migrações humanas nos últimos três séculos.

A paisagem de São Sebastião do Caí é constituída a partir do rio. Ele é o principal elemento natural que se destaca na cidade desde o momento de sua fundação. A região geográfica onde o centro urbano veio a se assentar foi esculpida como um baixio, pois era utilizada pelo rio em suas épocas de cheia<sup>1</sup>. Portanto, a própria forma do solo da cidade foi determinada por ser o entorno de um rio. A escolha desse local para erigir a sede do município também se deu pela proximidade com as margens perenes do rio, tendo São Sebastião do Caí sido fundada como um porto fluvial. É por isso que se investiga, neste estudo, como o curso de água do rio Caí é percebido no cotidiano da cidade, pois é nesse ponto focal que se tem o estabelecimento de uma fronteira terra-água onde a interação humano-paisagem pode ser percebida de forma mais concreta.

---

<sup>1</sup> Utilizaremos as palavras “cheia”, “enchente” e “inundação” de forma intercambiável e com o mesmo sentido semântico, uma vez que isso reflete a experiência e forma de fala dos moradores de São Sebastião do Caí.

Como exemplo, pode-se citar o já mencionado fato de que a sede do município foi construída junto a um baixio que recebia (e recebe) inundações frequentes do rio, especialmente durante o outono e o inverno. Isso, ciclicamente, gera comoção social, pois as águas adentram o espaço urbanizado, as casas, as ruas e os espaços de convivência, “deturpando” a organização social que vige cotidianamente.

Para além da morfologia natural do baixio próximo ao rio, a conformação do território urbano da cidade se altera de forma drástica a partir de 1875, pois o estabelecimento do porto e a nova sede de poder municipal implantada em São Sebastião do Caí geraram um aumento da malha urbana e uma diversificação de sua população. O processo de "fazer-se Villa" (MARTINY, 2007) implicou um processo urbano-civilizador que tinha ligação direta com a posição estratégica que o porto ocupava no rio Caí. Essa localização não era ideal, pois tanto as cheias quanto as estiagens geravam problemas no abastecimento e escoamento de insumos.

A fundação de São Sebastião do Caí, porém, foi necessária para criar uma sede política adequada à principal conexão entre a Estrada Rio Branco (que ia até Caxias do Sul e suas colônias italianas) e o curso d'água do rio Caí, que deságua no Rio Guaíba, em Porto Alegre. Além disso, o porto também oferecia um acesso mais fácil de escoamento de produtos agrícolas das comunidades alemãs que já estavam estabelecidas muito a oeste do Rio dos Sinos, como eram os casos de Nova Petrópolis (fundada em 1858) e de São José do Hortêncio (1828). Assim, esta Villa se constituiu como importante via de transporte entre as colônias teuto-italianas e a Capital. O rio dos Sinos, portanto, perdeu a primazia como único transportador de mercadorias da região colonial gaúcha "à nordeste" para a Capital. Ou, ainda, se abriu a possibilidade de uma nova via de comunicação e transporte de mercadorias da região serrana para além do rio dos Sinos.

Com o novo *status* deste porto, houve também importantes alterações da demografia do município, especialmente com o estabelecimento de descendentes de colonos alemães na cidade, sua entrada nas elites locais (como se pode ver em MARTINY, 2010) e na atividade econômica de São Sebastião, que se tornou um importante centro de comércio e de serviços.

Para além das transformações urbanas *em terra*, foram realizadas uma série de intervenções no próprio rio. Entre elas, as remodelações do porto natural existente no final do séc. XIX e a construção de uma barragem, entre as décadas de 1890 e 1900, para o aprofundamento das águas que chegavam até o porto principal do município. Essas

intervenções implicam não só em uma alteração do entorno do rio, mas também na modificação no próprio curso d'água.

Tudo isso foi implementado para a navegação fluvial, o principal motivador da atividade econômica e da circulação de pessoas na região. Essas alterações da paisagem demonstram uma grande interação e dependência do município nas atividades ligadas ao rio, o que mais uma vez remete à necessidade de investigar essa relação entre a população e a paisagem sobre a qual habitava. Essas atividades que desenvolveram maior impacto, no entanto, são decorrentes da navegação industrial, potencializada por barcos a vapor ou movidos por motor de combustão, não de atividades mais tradicionais, como a pesca.

Nesse sentido, buscam-se as diferentes formas possíveis para se compreender um espaço geográfico em sua relação com o fenômeno social. E para isso é preciso levar em conta que o ambiente, ou a “natureza”, é a concretude da realidade, enquanto a paisagem é a forma de percepção visual, sonora, sensorial e simbólica que *fazemos* de nosso entorno, seja ele um ambiente natural, urbano ou abstrato. A paisagem, portanto, é uma categoria utilizada para designar “uma parte do território, tal como é apreendida pelas populações, cujo carácter resulta da acção e da interacção de factores naturais e/ou humanos”<sup>2</sup>. Ao longo desta tese, será utilizada a categoria de “percepção da paisagem”, uma adaptação para estudos que se referem ao passado do conceito de *percepção do ambiente*, do antropólogo britânico Tim Ingold (2000), influenciado pela ideia da geógrafa islandesa Edda Waage (2010) de que a paisagem sempre constitui um *espaço dialético*. Somando ainda a fenomenologia da percepção de Maurice Merleau-Ponty (2018), também explorada por Edgeworth (2016).

“Corpos, espaço, tempo e o vazio não são matérias ontologicamente separadas.” (BARAD, 2017, p. 110). Espaço-tempo-matéria são unidades constituintes da experiência humana e vão passar a ser intrinsecamente experienciadas pela nossa percepção. Ou, ainda, como postula Merleau-Ponty (2018, p. 279):

O pensamento objetivo ignora o sujeito da percepção. Isso ocorre porque ele se dá o mundo inteiramente pronto, como meio de todo acontecimento possível, e trata a percepção como um desses acontecimentos. Por exemplo, o filósofo empirista considera um sujeito X prestes a perceber e procura descrever aquilo que se passa: *existem* sensações que são estados ou maneiras de ser do sujeito e que, a esse título, são verdadeiras coisas mentais. O sujeito perceptivo é o lugar dessas coisas, e o filósofo descreve as sensações e seu substrato como se descreve a fauna de um país distante – sem perceber que que ele mesmo percebe, que ele é o sujeito perceptivo e que a percepção, tal como ele a vive, desmente tudo o que ele diz da

---

<sup>2</sup> Convenção Europeia da Paisagem, Florença 20.X.2000. Disponível em: <https://rm.coe.int/16802f3fb7>. Acessado em: 15/11/2022.



percepção em geral. Pois, vista do interior, a percepção não deve nada àquilo que nós sabemos de outro modo sobre o mundo, sobre os *estímulos* tais como a física os descreve e sobre os órgãos dos sentidos tais como a biologia os descreve.

Segundo Ingold, a *percepção do ambiente* tangencia a divisão entre mundo natural (do fato dado) e universo cultural (imaginado). Ele propõe, para pensar a temporalidade da paisagem, a ideia de *taskscapes*<sup>3</sup> (INGOLD, 2000, p. 154. Sobre este tópico, também consultamos HICKS, 2016A e 2016B, EDGEWORTH, 2016, OLIVIER, 2016). Afirma que essa é uma forma de analisar os padrões e as ressonâncias das atividades de habitação de humanos sobre o ambiente. E, sendo a paisagem um arranjo de características visíveis específicas, *taskscapes* seriam um arranjo de atividades e ações que pode ser analisado a partir de cinco fatores: mobilidade, economia, habitat, espaço público e natureza. Ou seja, para observarmos a transição do tempo sobre um ambiente, cabe analisar as ações que foram desenvolvidas por humanos sobre ele. Essas relações humano-paisagem (ALDRED, 2010, p. 59), as percepções dessas ações e suas significações são o que constituem uma *paisagem*.

Edda Waage vem a colaborar nessa empreitada trazendo a ideia de que *a paisagem é uma conversa*, já que a paisagem deve ser entendida como um espaço *relacional* que é percebido por meio da ação humana no ambiente (WAAGE, 2010). Waage ainda afirma que essa relação ambiental normalmente acontece por meio de percepções estéticas, especialmente no que se estabelece na consciência popular como uma “paisagem natural”. Ela cita, como exemplo disso, que boa parte dos parques e áreas de preservação ambiental estabelecidos no fim do séc. XIX e início do séc. XX foram escolhidos por haver uma percepção de que dito território era válido de ser preservado por ter características bucólicas, grandiosas ou entendidas como “belas”, não importando tanto os componentes do bioma que lá se encontravam.

Mais especificamente, a compreensão que temos do espaço é formada a partir de nossas ações sobre o ambiente. Essas ações estabelecem nossa percepção da paisagem, pois esta se dá em uma conversa permeada por valores estéticos e simbólicos. Dessa forma, não é possível separar a percepção da aparência. É por meio dessa percepção visual e sensorial que se pode acessar as formas de compreensão do mundo ao redor desta comunidade em São Sebastião do Caí.

---

<sup>3</sup> Justaposição das palavras *tasks* = tarefas e *landscapes* = paisagens. A melhor forma que encontrei de traduzir este termo foi “panorama de tarefas”, porém ao longo da tese será utilizada a expressão original.

Entender como o rio Caí se modificou ao longo do tempo e como a população que habita seu entorno se relaciona com as flutuações dele é vital para se poder imaginar futuros planos de remanejamento, estabelecer bases para políticas públicas e, de certa forma, pensar as possibilidades do futuro ecológico do rio. Outro fator importante deste projeto é estabelecer mais uma ponte entre o campo da História e a Antropologia Social (LEMERCIER, 2015), fomentando a já latente discussão conceitual dos estudos sociais da natureza que vem sendo empreendida em conjunção pelas áreas da Ecologia Humana, da Geografia Social, dos Estudos de Percepção e da História Ambiental.

Os historiadores Jo Guldi e David Armitage (2014, p. 64) comentam que muitos estudos que se referem ao passado e ao ambiente têm sido usados por cientistas e por economistas sem a devida aproximação às fontes históricas. Certos dados necessários para realmente conseguir estabelecer relações entre diferentes fatores no tempo são, por vezes, negligenciados. Esse contexto se desenvolve a partir de uma necessidade de maior envolvimento de historiadores, que deveriam conseguir prover relatos sobre o passado que sejam úteis no debate sobre mudanças climáticas. Urgem os autores para que os historiadores estabeleçam bases sólidas de pesquisa que possam ser utilizadas para pensar um futuro possível no que tange às alterações do ambiente (GULDI e ARMITAGE, 2015).

A história ambiental emergiu como um campo de estudos derivado das preocupações alentadas no debate público pelo movimento ecológico contemporâneo a partir dos anos 1960. Porém, esse movimento se origina prioritariamente de padrões científicos clássicos e racionalistas derivados do Iluminismo. Já a sensibilidade em relação ao ambiente (DUBY, 1991) é introduzida na modernidade pela cultura romântica dos sécs. XVIII e XIX (PÁDUA, 2005). Como o debate aqui proposto se acerca da percepção da paisagem e como ela afeta modos de ser e estar no mundo (DESCOLA, 2014) de uma comunidade específica no rio Caí, mais importa notar a conexão entre a herança romântica e este ambiente do que reais noções baseadas na ciência ecológica que se desenvolveu no séc. XX.

Afinal, é no romantismo que se encontra uma “defesa da natureza” sendo feita mais veementemente em meio ao contexto urbano da Revolução Industrial e dos processos de industrialização (MENDES, 2010). Parte disso deriva do individualismo e do transcendentalismo encontrados em diferentes manifestações do movimento romântico (como THOREAU, 2012) e de sua aporia para com a noção de progresso da sociedade

urbano-industrial. É no Romantismo do fim do séc. XVIII e séc. XIX que a natureza surge como objeto em si da exploração estética.

Isso se deve à percepção do movimento romântico de que ela é um fator essencial à transcendência do ser humano e à tentativa de “resgate” de um passado idílico, quando a sociedade humana comungava em unicidade com esta natureza que, ao mesmo tempo, escapa ao jugo humano. O movimento romântico fazia a apreciação de um passado idílico em que o humano e a natureza eram *uno*, reconhecendo as condições de desequilíbrio que a extração de recursos e o “avanço do progresso” geravam no meio natural. Ao mesmo tempo, reconhecia que esse avanço era irrefreável.

O ambiente como campo para pesquisa na historiografia e a consolidação da história ambiental se dá com a realização de um curso de *Environmental History* por Roderick Nash em 1972 (NASH, 2014), na Universidade da Califórnia, em Santa Bárbara, e com a edição especial sobre História e Ambiente da revista *Annales*, em 1974 (LE ROY LADURIE, 1974. PADUA, 2010, p. 82). É claro que os estudos sobre a ação do homem no ambiente não foram ignorados pelos historiadores que precedem a década de 1970. Como a própria tese *La Méditerranée et le Monde Méditerranéen à l'Époque de Philippe II*, (BRAUDEL, 2016), publicada em 1949, bem exemplifica. Apenas há uma intensificação da produção historiográfica sobre o tema ambiental a partir das transformações de contexto do mundo: seja o aumento da ação política ambientalista dos anos 1960, seja o fim da “Era de Ouro” do crescimento econômico capitalista que perdurou de 1945 a 1973, como afirma Hobsbawm (1995, p. 393).

A partir dos anos 1970, há um aumento exponencial do debate público em diversas áreas do conhecimento sobre a *Ecologia* (termo cunhado por Ernst Haeckel, em 1866) e o surgimento de diferentes movimentos políticos e culturais sob este escopo. A tal ponto que se pode dizer que este debate atingiu como nenhum outro a cultura popular, derivando muitos temas que se encontram no léxico das organizações: sustentabilidade, justiça ambiental, ecologismo, movimento ambiental, preservação da biodiversidade, entre outros. O historiador José Augusto Pádua (1991, p. 146) busca estabelecer que existe certa receptividade endógena na sociedade brasileira para ideais ecológicos em face da construção do imaginário do país fundado sobre símbolos como a diversidade de fauna e flora e as belezas naturais (como também pode ser observado em “O motivo edênico no imaginário popular brasileiro” de José Murilo de CARVALHO, 1998, e “Visão de Paraíso”, de Sérgio Buarque de HOLLANDA,

2010). No entanto, também aponta o “dualismo esquizofrênico” que gera um simbolismo nacional baseado nas matas, céus e animais em conjunção com a devastação do meio ambiente empreendida ao longo da história brasileira. Fabiano Rückert (2015A E 2015B) tende a concordar com Pádua (1991) e Carvalho (1998) na existência de um imaginário popular centrado na fauna e flora brasileiras, porém acredita que não é possível considerar esse imaginário uma predisposição para ideais ecológicos ou discursos ambientalistas. Para ele, a “exaltação da natureza no Brasil coexistiu com um desejo de modernidade e de ‘submissão’ do mundo natural aos interesses da sociedade” (RÜCKERT, 2015A, p. 16).

O que leva novamente para certos preceitos do movimento romântico do séc. XIX, que se funda em outro “dualismo esquizofrênico”: a noção de transcendência humana *através* do mundo natural e a impossibilidade de continência deste dentro do domínio humano, além, é claro, da necessidade de sua domesticação para o progresso da humanidade. Como exemplificado por Bublitz (2008) em seu estudo sobre a "conquista da mata" e o estabelecimento de colônias alemãs a partir de São Leopoldo na primeira metade do séc. XIX no Rio Grande do Sul:

Em sua diáspora por novas terras, os homens-fronteira promoveriam não apenas mudanças na paisagem, mas também alterações de ordem econômica e social na província e no Estado. O lócus dessa revolução foi a mata, e o seu objetivo maior, a eliminação dessa vegetação, considerada sinônimo de caos, de selvageria e de atraso. Sintomaticamente, os colonos derrubaram a floresta para tornar a “nova” terra semelhante à antiga. (BUBLITZ, 2008, p. 208)

Este paradigma se altera, no séc. XXI, a partir do momento que o conceito de *antropoceno* (CRUTZEN, STOERMER, 2000) passa a dialogar com as elaborações teóricas de períodos anteriores. Não por ser uma mudança fundamental de paradigma, mas, sim, porque altera de posição certos pressupostos no paradoxo civilizacional de dominação da natureza.

Antropoceno, segundo a proposta original de Crutzen e Stoermer (*Op. cit*, p. 17), seria o nome apropriado para a atual era geológica do planeta. Eles propõem o início desta nova fase, que substitui o Holoceno, a partir do final do séc. XVIII. Nessa época (e os 200 anos subsequentes), nota-se o aumento de concentração de gases de efeito estufa na atmosfera por meio de estudos de amostras de gelo glacial. Além disso, é a mesma época da invenção da máquina a vapor por James Watt, em 1784, um dos pilares da Revolução Industrial. Embora Crutzen e Stoermer também reconheçam que este termo pode ser proposto com outros pontos

de convergência, Lewis e Maslin (2015), por exemplo, argumentam que o Antropoceno se inicia com dois acontecimentos: o genocídio de aproximadamente 50 milhões de indígenas com a chegada dos europeus às Américas e o transporte e a introdução de espécies invasoras a novos biomas ao redor do planeta, como veremos no Capítulo 1 com a introdução da Alfafa no vale do Caí. Alguns autores ainda oferecem outros termos a serem utilizados, como *Chthuluceno*, por Donna Haraway (2015), ou ainda *Euroceno*, por Jairus Grove (2015).

A questão central que se apresenta, não obstante, é a ideia de que a agência humana em escala industrial, aliada ao grande capital e a projetos de poder, acaba por gerar alterações na regulação natural do ambiente e na repetição de seus ciclos. Além disso, este processo não é, necessariamente, planejado, pois a desregulação de um sistema normalmente tende a reorganizar-se, buscando um novo equilíbrio (nesse sentido, entre outros estudos que podem ser verificados, recomendamos: CHARBONNIER, 2017; BUBANDT, 2017; GOLUB, 2016; GROVE e DAMODARAN, 2009; HARRES, 2008; HASTRUP, 2009; HOWE e PANDIAN, 2016; KOHN, 2013; OLIVIER, 2016; SAWYER, 2015; TSING, 2017).

Desde o advento formal da história ambiental, com o volume especial da revista dos *Annales* organizado por Le Roy Ladurie (1974) e do curso de *Environmental History* organizado em 1972 nos EUA por Roderick Nash (2014), nota-se que há um aumento de produções historiográficas sobre este campo e um aprofundamento das epistemologias ligadas aos estudos sociais da natureza. Chakrabarty (2009), ao buscar um resumo de como a questão do Antropoceno (CRUTZEN e STOERMER, 2000. LEWIS e MASLIN, 2015) aparece para a historiografia, aponta que as mudanças climáticas e o aquecimento global foram, de certa forma, ignorados quando deveriam ter emergido no debate acadêmico junto com os estudos sobre a globalização nos anos 1980. Pois, afirma Chakrabarty (2009), globalização e antropoceno são faces da mesma moeda. Nesse sentido, as velhas distinções entre natureza e cultura precisam ser desconstruídas (como também aponta DESCOLA, 2014) para que se consiga fazer uma história que compreenda o *todo*. Segundo ele, não basta pesquisar apenas o universo social/cultural, mas, sim, a relação deste com a natureza, reconhecendo que não há um fora nem um dentro, apenas um todo. Esta mesma noção também pode ser encontrada no paradigma da complexidade de Edgar Morin (2000). Guldi e Armitage (2014) sugerem que, para que isso seja atingido, deve-se recuperar as raízes braudelianas (BRAUDEL, 2016) da longa duração (LAMOUREUX, 2015; LEE, 2018; TOMICH, 2011) e dos grandes estudos de

*World History* (MOORE, 2003; WALLERSTEIN, 2004). Buscar, por meio da estrutura e do tempo alongado, as respostas necessárias aos desafios futuros das mudanças climáticas.

Daí que se alterna a já mencionada percepção da dinâmica humano-paisagem segundo o romantismo. Não é a natureza que necessita ser controlada/domesticada, mas, sim, o *fator humano* que coabita e, ao mesmo tempo, gera impacto sobre esta natureza. Esses impactos, porém, se tornam especialmente visíveis apenas na longa duração, por meio da interação a certo prazo entre pessoas/populações e seu ambiente.

Fala-se de equilíbrio da natureza, mas estas explicações antropogênicas das mudanças climáticas também refletem o colapso da velha distinção humanista entre história natural e humana (CHAKRABARTY, 2009). Novas linhas teóricas como o Perspectivismo, a Virada Ontológica e o Neo-Evolucionismo (como se pode ver em autores como CHAKRABARTY, 2009 e 2018; LATOUR, 2012, 2014, 2018 e 2019; INGOLD, 2000, 2011 e 2016; DESCOLA, 2005 e 2014; BARAD, 2017; BUBANDT, 2017; MATHEWS, 2017; SCHER, 2014; FORTUN, 2014), presentes especialmente na Antropologia Social, apenas reforçam a necessidade de diversificação de ferramentas usadas pelas Ciências Humanas em face de novas conjunturas a serem estudadas ou, ao menos, novas perspectivas a serem consideradas.

É claro que a *histoire événementielle* não consegue metodologicamente dar conta de analisar flutuações e prospectos das alterações do ambiente a partir da agência humana. Ela tem em si uma característica mais efêmera, ligada aos eventos momentâneos (GULDI e ARMITAGE, 2014, p. 17), que refletem mais diretamente a experiência sensitiva humana. A forma de observação do passado utilizada nesta tese se valerá da noção estruturante da longa duração braudeliana aliada à noção de *percepção da paisagem*, pois essa concepção parte da ideia de que agir no ambiente é uma forma de percebê-lo (INGOLD, 2000, p. 9). Como explica Ingold, enquanto para Lévi-Strauss a ecologia significava “o mundo lá fora” e a mente ou “o cérebro” significava “o mundo de dentro”, para Gregory Bateson, a mente e a ecologia estavam situadas *nas relações* entre cérebro e ambiente, sem uma distinção objetiva entre o fora e o dentro (*Op. cit.*, p. 18). Ainda consideramos que, por se tratar de um estudo sobre o que *já passou*, não podemos acessar diretamente a experiência dessa população humana sobre este ambiente.

Restam então apenas as impressões registradas em diferentes documentos históricos, constituindo, assim, uma paisagem, uma vez que essa percepção é indireta. Distinguimos aqui, portanto, as noções de ambiente e paisagem, sendo a primeira mais concreta e a segunda

mais subjetiva. O ambiente pode ser acessado mais diretamente pela nossa compreensão em um dado momento, mas não pode ser diretamente acessado após este momento restar no passado. Já a paisagem permanece como um registro visual, memorizado e sensorial em diferentes formas.

A noção de paisagem emerge como um conceito que representa o espaço relacional entre humanos e natureza (WAAGE, 2010, p. 50). Essa relação, no entanto, se dá em termos estéticos: uma região é reconhecida como exemplo ímpar de natureza em relação a outras regiões por causa de seu apelo estético, por causa de seu horizonte, não apenas por causa da riqueza de biodiversidade que pode ser atestada "cientificamente" naquele local. Não é possível separar objetos de sua aparência, e é por intermédio dessa percepção visual que se faz sentido do entorno. A percepção deste horizonte altera a dinâmica humano-paisagem, ao menos em um sentido estético. Portanto, opera-se com a noção de paisagem como forma de perceber o ambiente por meio da cognição (INGOLD, 2000, p. 153). Ou seja, é possível reconstituir paisagens do passado pela forma com que foram percebidas e registradas, enquanto não há formas de reconstituir o ambiente do passado em estudos históricos.

A própria questão concernente ao Antropoceno e às mudanças climáticas é um problema de percepção, pois, apesar de se apresentar estudos científicos e dados concretos que apontem na direção de mudanças irreversíveis no ciclo regulatório do planeta (CRUTZEN e STOERMER, 2000; CHAKRABARTY, 2009; GULDI e ARMITAGE, 2014; HARAWAY, 2015; GROVE, 2015; HOWE e PANDIAN, 2016; LEWIS e MASLIN, 2015), ainda há um grande movimento negacionista que não *crê* que essas mudanças estejam ocorrendo. Parte deste problema de percepção se baseia no fato de que estes fenômenos são difíceis de *serem vistos*, pois não têm uma aparência física totalizante, apenas visualidades colaterais.

A abordagem pensada para este estudo necessita que as fontes históricas sejam diversificadas. As principais a serem utilizadas, as mesmas que motivaram a concepção do projeto desta tese, se encontram no arquivo do Museu Histórico Vale do Cahy, em São Sebastião do Caí. No caso dos documentos da administração municipal, encontrados no Museu Histórico Vale do Cahy, o principal conjunto a ser pesquisado se encontra no "Livro de Actas da Câmara Municipal da Villa de São Sebastião do Cahy", que conta com três tomos, 1876-1886, 1886-90 e 1892. Essa documentação já foi explorada anteriormente por Carina Martiny (2007 e 2010), que elaborou monografia e dissertação de mestrado sobre o

estabelecimento da elite local e suas relações políticas, familiares e econômicas no Caí. O que interessa para esta tese nas Atas da Câmara é a forma como o poder público exerceu influência sobre a gestão do rio e de suas águas. Nisso se incluem as trocas comerciais, a cobrança de impostos e o fomento às mudanças estruturais no curso do rio com a construção do porto, da barragem e suas manutenções.

Neste sentido, também será utilizada a documentação da pasta “rio Caí” da Biblioteca da Superintendência dos Portos e Hidrovias – antigo Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais –, que possui documentos sobre a construção da Barragem Rio Branco, e o Estatuto da Companhia Melhoramentos do Cahy (de 1895), encontrada no Arquivo do Palácio do Comércio – Junta Comercial de Porto Alegre. Ambos já foram explorados na pesquisa de Dalva Reinheimer (2007) sobre a navegação fluvial gaúcha na República Velha.

Ainda no Arquivo do Museu Histórico Vale do Cahy, outro documento que precisou ser explorado foi a monografia municipalista escrita por Alceu Masson (1940), um servidor da Prefeitura Municipal de São Sebastião do Caí. Esse livro é uma espécie de almanaque que conta com diversos suplementos visuais (fotos e mapas) e uma coletânea de textos sobre a geografia, história, demografia e política do município. Também é utilizada nesta pesquisa a coleção de fotografias do Museu Histórico Vale do Cahy, que oferece o maior acervo de imagens da região. Ainda é utilizado o relato de viagem de Marie van Langendonck (VAN LANGENDONCK, 1862), uma aristocrata belga. Em visita a seus filhos que habitavam o estado em 1862, escreveu e publicou um texto sobre suas viagens, discorrendo sobre quando desembarcou no Porto de Guimarães (nome anterior de São Sebastião do Caí).

Na Hemeroteca Digital Brasileira da Biblioteca Nacional, encontrou-se algumas publicações impressas seriadas do período de que trata esta tese que foram importantes para contextualização e aprofundamento de certas discussões. Entre elas, a mais reveladora foi a *Revista de Engenharia*, publicada entre 1879 e 1891, no Rio de Janeiro. Como o nome desse periódico revela, ele traz as discussões correntes do final do séc. XIX entre engenheiros e seus pares sobre as diferentes obras de infraestrutura em desenvolvimento no Brasil à época. Essa publicação incorpora alguns artigos e correspondências de autoria do engenheiro José da Costa Gama, principal responsável pelas obras da Barragem Rio Branco executada no rio Caí na virada do século, como veremos ao fim do Capítulo 1. Outro periódico cuja coleção se encontra por completo nessa Hemeroteca é o jornal , publicação do Partido Republicano Riograndense, utilizada para contextualizar a discussão pública que se acercava dessa mesma



barragem e também do trânsito de naus entre São Sebastião do Caí e a capital do estado/província.

Entre as pesquisas históricas já realizadas sobre São Sebastião do Caí, destacam-se as de Dalva Reinheimer (2007), Carina Martiny (2007, 2010) e Janice Schröder e Luiz Maroneze (2013). Parte da documentação que será utilizada nesta tese já foi explorada por essas pesquisadoras. Reinheimer (2007) abordou a navegação fluvial do Rio Grande do Sul na República Velha, sua pesquisa trata da região que é escopo deste estudo, porém também pesquisou outros rios, não se detendo apenas na navegação sobre o Caí. Já Martiny (2007, 2010) e Schröder e Maroneze (2013) elaboram seus estudos a partir do território de São Sebastião do Caí em particular, a primeira sobre a formação da elite e da consolidação do município-sede do porto e a segunda escrevendo sobre o impacto das enchentes na memória coletiva da cidade. Não é possível descartar a monografia de Alceu Masson (1940) quando se escreve sobre a história de São Sebastião do Caí. Essa monografia não é em si um trabalho historiográfico, mas traz uma série de informações relevantes que podem ser corroboradas pela documentação original ainda existente.

O Arquivo do Museu Histórico Vale do Caí não oferece apenas documentos que tratam da gestão pública, já que coleciona também fotografias que foram doadas por vários moradores do município desde a inauguração do Museu, em 1991. Explora-se essas fotografias a partir da metodologia iconográfica desenvolvida por Erwin Panofsky (1982).

Existem outros estudos que, apesar de não se referirem ao rio Caí, aportam importante contribuição, pois estão inseridos nas produções de história ambiental sobre o contexto das imigrações. É o caso, por exemplo, de Gevehr e Kaspary (2017), que propõem uma análise do impacto ambiental gerado pela colonização alemã no Vale do Paranhana no séc. XIX, com especial atenção para a biodiversidade modificada da Mata Atlântica. Ou ainda o estudo de Gerhardt (2011), que pesquisa a extração de recursos naturais executada pelos colonos no Rio Grande do Sul. Ele exemplifica o caso da erva-mate nativa e sua subsequente cultivação. Importante insumo da economia dos colonos em parte do séc. XIX, a erva passa a ser mais rarefeita devido à depredação das matas originais. Mais ainda, uma pesquisa do campo da Geografia feita por Wollmann e Sartori (2010) utiliza a categoria de percepção ambiental para analisar as cheias que ocorrem no rio Caí. Na tentativa de elaborar metodologias de previsão de desastres naturais, afirmam que há uma óbvia diferença entre as percepções de moradores do meio rural e do meio urbano de São Sebastião do Caí, pelo fato de que os moradores da

urbe sofrem mais continuamente com os efeitos dessas cheias. Isso ajuda a demonstrar a importância de pesquisar a interação humano-paisagem neste contexto com o saber histórico.

A partir do contexto histórico de formação da cidade e do porto de São Sebastião do Caí e das premissas teóricas e metodológicas enunciadas no subtítulo anterior, a proposta para esta tese busca delimitar, de forma concreta, um estudo utilizando a análise tripartite do tempo proposta por Fernand Braudel (2016), com especial ênfase na longa duração. Junto a isso, temos o escopo da *percepção da paisagem* que alia o pensamento de Tim Ingold (2000) ao de Edda Waage (2010), como uma forma de buscar uma nova perspectiva para os estudos de história ambiental.

O convívio que existe entre o rio e a cidade, em sua totalidade, se constitui como uma estrutura permanente de longa duração no escopo da história caiense. Esta superestrutura de prazo cronológico alargado (BRAUDEL, 2016; GULDI e ARMITAGE, 2015; LAMOUREUX, 2015; LEE, 2018; SAWYER, 2015; TOMICH, 2015) se impõe à compreensão da coevolução entre humanos (caienses) e o meio onde habitam (arredores do rio Caí). E, mais ainda, expande nossa noção a partir da ideia de que todos os eventos (a curta duração, segundo BRAUDEL, 2016) listados e analisados neste estudo – seja a exploração do território sul-rio-grandense e seu eventual assentamento euro-colonizador, seja o trânsito dos vapores e seus acidentes, sejam as construções e intervenções no rio Caí ou até mesmo as enchentes – nada mais são do que pequenos incidentes que compõem a história de uma relação humano-paisagem. Essa relação, outrossim, deriva da escolha dos habitantes que selecionaram o baixio esculpido pelo transbordamento sazonal do rio Caí como local de moradia.

Segundo Braudel (2016, p. 167):

Ora, nesses quadros quase imutáveis, essas lentas marés não são as únicas a entrar em jogo. Essas oscilações das relações entre o homem e o meio no qual vive se somam a outras flutuações, por vezes lentas, porém habitualmente mais rápidas, da economia. Todos esses movimentos se sobrepõem. Uns e outros regulam a vida nunca simples dos homens. Esses últimos só podem construir utilizando conscientemente ou não esses fluxos e refluxos. Dito de outra forma, a observação geográfica do longo prazo nos leva ao conhecimento das mais lentas oscilações que a história conhece.

A história observável por meio das fontes no território caiense ainda é muito recente e, por isso, as grandes flutuações de séculos tendem a ainda parecerem imprecisas. Do que conseguimos identificar, a principal relação que temos é a de um rio, e seu entorno, que passa

a ser habitado por humanos durante esta era antropocênica. Essa nova relação, a partir da habitação humana sobre um ambiente e da percepção da paisagem que estes habitantes vão sentir, e sobre a qual vão agir, é o aspecto principal que identificamos da longa duração.

Temos, ainda, a sobreposição da conjuntura (escala média no modelo braudeliano) e dos eventos já brevemente descritos. Em nosso entendimento, podemos dividir a longa duração caiense em três fases conjunturais que tendem a se sobrepor.

A primeira fase conjuntural pode ser entendida como o período entre o séc. XVIII e a década de 1870, marcada pela fase de exploração das hidrovias do Rio Grande do Sul e os assentamentos que começam a surgir na “Ilha do Rio dos Sinos”. Eventualmente (*sic*), vamos passar a ter o assentamento que se tornará São Sebastião do Caí, à margem esquerda do rio, e sobre o qual este estudo especificamente disserta.

A segunda fase conjuntural pode ser entendida como o período entre as décadas de 1870 e 1940, marcado pela criação da cidade de São Sebastião do Caí e seu processo de industrialização. Esta etapa lida com as alterações no rio e se concentra, principalmente, nas intervenções que são realizadas diretamente no corpo d’água do rio Caí na região próxima à cidade de São Sebastião do Caí, entre as décadas de 1880 e 1900. Podemos observar, também, as alterações proporcionadas pela construção de uma barragem, da construção e reconstrução do porto, da abertura de um canal para redirecionar uma volta do rio muito difícil de ser navegada (canal do Carrapicho) e também do trânsito dos navios à vapor, que vão começar a circular nesse caminho hidroviário. Outro fator marcante desta fase são as modificações feitas no entorno do rio pelas construções que foram erigidas na cidade e da ordenação da malha urbana entre as décadas de 1900 e 1930.

A terceira fase conjuntural pode ser entendida como o período entre a década de 1940 e o momento presente, marcado pelo declínio e colapso comercial do rio e pela estagnação da economia da cidade. Isso não significa que esta fase não seja marcada por modificações na vida de São Sebastião do Caí. Temos a abertura e o fechamento de várias empresas, temos diferentes ciclos políticos que se desenrolam, temos prédios que desaparecem e outros que são construídos em seu lugar (ou não). Porém, esses ciclos temporais mais curtos e seus pequenos eventos não parecem debelar (em um ponto de vista da percepção da paisagem) grandes consequências para a história ambiental. Neste sentido, a grande alteração que vemos nos últimos decênios de São Sebastião do Caí são as consequências ambientais sentidas na cidade, especialmente no que se observa sobre as enchentes.

Para dar conta desta proposta, esta tese foi dividida em três capítulos.

O **primeiro capítulo**, chamado “Um rio no antropoceno”, se concentra na primeira composição da paisagem de São Sebastião do Caí e, especialmente, na interação entre a população e o território que este passa a habitar. O objetivo deste capítulo é localizar a cidade de São Sebastião do Caí nas rotas hídricas existentes no Rio Grande do Sul, explicar o porquê de sua localização e quais obras de infraestrutura foram realizadas, especialmente no rio, a partir da fundação da cidade.

Para tal, o primeiro capítulo se divide em três partes que obedecem tanto a um recorte cronológico quanto a um recorte geográfico. A primeira parte lida com uma descrição densa e uma análise de diferentes mapas dos séculos XVII a XX, nos quais se vê a presença (ou não) do rio Caí e se sua descrição cartográfica foi feita de forma correta. Esses mapas são indícios da presença da colonização euro-brasileira da região a partir da acurácia de suas informações. A segunda parte propõe uma análise sobre as primeiras percepções da paisagem que encontramos no vale do rio Caí, a partir de diferentes fontes históricas. Buscamos trazer impressões sobre a percepção da paisagem menos ligadas à industrialização da região. Já a terceira parte do capítulo lida com os processos de industrialização que ocorrem em São Sebastião do Caí, especialmente no corpo d’água, com a construção do cais, a longa construção e operação privatizada da Barragem Rio Branco.

O **segundo capítulo**, intitulado “Dromologia” (conceito de VIRILIO, 1977), se concentra no processo de aceleração e em um segundo movimento de industrialização da economia caiense. Lida com a conjuntura de São Sebastião do Caí entre sua fundação, em 1875, e o decréscimo da navegação fluvial na década de 1940, quando a cidade perdeu seu local privilegiado na rede de transporte da região. Além disso, aprofunda o cotidiano da navegação fluvial e a ordenação do espaço urbano, analisando o comércio, os fluxos e os tipos de mercadorias transportadas. Entendendo, portanto, São Sebastião do Caí como um pequeno ponto em uma rede mais complexa de relações comerciais. Ainda, este segundo capítulo está focado na configuração paisagística da cidade a partir da análise de suas construções industriais, prédios públicos e configuração das ruas. Faz uma análise demográfica da composição da sociedade caiense, suas redes de relação e suas práticas associativas em ambientes de lazer e de clubes.

O **terceiro capítulo**, chamado “Reciprocidade”, se concentra no tempo do ambiente, das estruturas, da longa duração. Especialmente no que toca à principal interação entre

caenses e rio Caí: o fenômeno das enchentes. Sua preocupação lida com os fatores mais perenes de São Sebastião do Caí: a navegação fluvial existe apenas por um breve tempo e a maior parte do território que era controlado a partir da sede vai ter seu desmembramento político efetivado (podemos contar aqui Caxias do Sul, Nova Petrópolis, Capela de Santana e Portão, entre outras cidades que foram formadas a partir do território original de São Sebastião do Caí). Essa transformação das municipalidades do pé e da serra gaúcha se dá pela mudança da logística de transportes no interior do estado. Passa-se a investir em rodovias e isso causa a morte comercial da navegação fluvial. São Sebastião do Caí tinha uma localização privilegiada por causa de sua posição em relação ao rio e à navegação fluvial; o mesmo não ocorre em relação à malha rodoviária estadual. Então, o que resta?

Resta o rio Caí e o centro urbano em sua margem. Ainda resta algum tipo de relação do rio com a cidade, mas ela não é mais propriamente de natureza econômica. Restam as cheias do rio, constantes todo ano, e resta o rio como um lugar de memória do clima. Acima de tudo, resta uma paisagem. O que este último capítulo aborda, portanto, é uma análise de longa duração, das estruturas que permanecem desde antes da fundação da cidade, em 1875, até o início do séc. XXI.

O capítulo está dividido em três partes, a primeira faz uma análise da constância das enchentes como um aspecto importante da identidade local e da relação entre o rio e a cidade. A segunda parte traz uma discussão sobre a possibilidade efetiva de ver o rio adentrando a cidade, a partir de uma reconstrução imagética de como se davam as enchentes no início do séc. XX. Já a terceira parte busca relacionar a questão da morte comercial do rio com a implementação das rodovias e o impacto que isso teve no comércio e na mentalidade da cidade, especialmente no que toca aos debates ambientais atuais de São Sebastião do Caí e sua relação com o rio.

Ma. You once told me that memory is a choice. But if you  
were god, you'd know it's a flood.  
(Ocean Vuong, *On Earth We're Briefly Gorgeous*. 2019)

~

Mãe. Uma vez você me disse que a memória é uma escolha.  
Mas se você fosse deus, saberia que é um fluxo.  
(Ocean Vuong. *Sobre a terra somos belos por um instante*.  
2019. Tradução de Rogério W. Galindo)

## Capítulo 1

### *Um rio no antropoceno*

Este capítulo busca compreender a fundação da cidade de São Sebastião do Caí no último quarto do séc. XIX e nas primeiras décadas do séc. XX. A acepção aqui direcionada debate o fato de que essa fundação foi um empreendimento de natureza colonial, porém acelerado pela industrialização (MENDES, 2010). Assim, busca-se compreender o espaço da cidade como uma ação industrial antropogênica sobre um ambiente natural anterior. Para isso, este capítulo explora, inicialmente, a parte “mais que humana” (KOHN, 2013; SAGAN, 2011; FUENTES, 2011): a geografia do território nordeste rio-grandense e os rios, desde o rio Gravataí até o Taquari (cujas bacias podemos ver no Mapa 00), que desaguam no rio Guaíba. Também, disserta sobre a paisagem onde se localiza São Sebastião do Caí e aborda sua temporalidade (e os *tasksapes* que ali se desenvolvem) a partir de seus registros históricos em relatos e fotografias. A apresentação sobre esse território aborda, portanto, o ambiente e a paisagem, de forma a compreender o espaço onde se desenvolve a história da cidade. Já a terceira parte do capítulo lida com a intervenção antrópica sobre esse ambiente: a construção da cidade e as alterações que esse empreendimento colonizador ocasionou na região do município.

Existem, porém, diferentes formas possíveis de abordar a fundação de uma cidade. Dependendo do foco, pode-se falar sobre a composição e as ondas de migração que formam a sociedade que a habita; pode-se falar sobre o povoado e os habitantes originais que já lá se encontravam e que auxiliaram no processo de tornar esse local uma sede política; pode-se falar sobre as transformações que “fazer-se vila” (MARTINY, 2007) implicou sobre este espaço, como veremos neste e nos próximos capítulos deste estudo. Esta última faceta, focada na transformação da paisagem, é o objeto principal deste primeiro capítulo, pois o processo de industrialização de São Sebastião do Caí se inicia conjuntamente com o estabelecimento da própria cidade, tendo esse primeiro esforço intervencionista se dado, especialmente, sobre o corpo d’água do rio Caí. Nesse sentido, o capítulo se debruça sobre as intervenções humanas sobre o ambiente, especialmente nos casos do porto de pedra que lá foi construído e da barragem Rio Branco, de acordo com as necessidades de atividades econômicas.

A paisagem em que se desenrola essa história precisa ser vista como uma rede de relações (LATOURE, 2012) que conecta a população de São Sebastião do Caí e seu entorno. Essa rede pode ser compreendida como todos os fenômenos sociais que ocorreram ao longo da história da cidade e, especialmente, no fato de que São Sebastião do Caí será construída, urbanizada e municipalizada como uma cidade comercial. Como já mencionado na introdução desta tese, São Sebastião do Caí vai se constituir a partir da necessidade de um porto na margem esquerda, a leste do rio Caí, e como uma forma de acessar regiões da serra que ainda não haviam sido atingidas pelo porto de São Leopoldo do rio dos Sinos.

O tempo devido para essa análise, portanto, vai se desenrolar tanto de forma curta sobre o fenômeno das edificações que foram feitas, quanto de forma conjuntural, no nível do cotidiano, do trabalho e, especialmente, da repetição. Nesse nível conjuntural (nível do trabalho e da ação cotidiana), observa-se que São Sebastião do Caí é fundada e começa a se estruturar já dentro de um processo de industrialização (MENDES, 2010), pois a empreitada que foi realizada com essa cidade não se dá em um registro colonial de conquista da natureza bravia a ser domada, mas, sim, como uma forma de modernização da economia do estado por meio da utilização de navios a vapor, novidade tecnológica para a época nesta região. Liga, assim, uma rede fluvial de transporte mais rápido de cargas e de pessoas entre Porto Alegre e São Sebastião do Caí. E, a partir de São Sebastião do Caí, continua essa rede por terra, da estrada Rio Branco até a região colonial italiana de Caxias, passando pela zona alemã de Nova Petrópolis e São José do Hortêncio<sup>4</sup>.

Fica claro, portanto, que a relação do rio com a cidade de São Sebastião do Caí pode ser melhor entendida na longa duração. Já que as divisões históricas baseadas em acontecimentos dessa cidade tem um certo tom dúbio, esta pesquisa adota o tempo longo braudeliano (BRAUDEL, 2016), uma vez que se trata de uma pesquisa de história ambiental e que não lida especificamente com o tempo dos acontecimentos da história política. A guia inicial que será utilizada é o ano de 1875, especificamente a Lei Provincial nº 995 de 1º de maio de 1875, que permitirá a municipalização e o estabelecimento da sede urbana de São Sebastião do Caí como um território independente do território de São Leopoldo. Porém, esse ano de 1875, ou mesmo a década de 1870 a que ele se refere, servem apenas para

---

<sup>4</sup> As colônias alemãs começaram a se desenvolver no sul do Brasil no início do Primeiro Reinado (1822-31), com novas ondas de imigrantes chegando ao longo do séc. XIX, fundaram-se várias colônias no RS, incluindo São José do Hortêncio (1828) e Nova Petrópolis (1858). Apesar disso, a fundação de São Sebastião do Caí e de Montenegro estão ligadas a um novo esforço colonizador, ligado à colonização italiana que se inicia em 1870.



compreendermos o tempo dos eventos. Abordar historicamente um rio possui seus desafios, especialmente no fato de que este corpo d'água não é afeito às mudanças dos acontecimentos. O rio se repete e suas ocorrências são sazonais (como as enchentes, as estiagens etc.).

Ao longo desta tese, serão apresentadas essas variações. Mas, antes de compreendermos o empreendimento colonizador industrializante que se desenvolve nessa região, é preciso focar na parte “mais que humana” (TALLBEAR, 2011; KOHN, 2013), que vai construir uma imagem do que são o território, o ambiente e a paisagem de São Sebastião do Caí e do vale do Caí. Para isso, a primeira parte do capítulo busca analisar como o rio Caí aparece em diferentes registros cartográficos entre os séculos XVII e XX. A segunda parte se dedica a explorar diferentes fontes historiográficas para ver a forma como foi percebida a paisagem do vale do rio Caí por meio de relatos, desenhos e fotografias. A terceira parte dá conta de uma elaboração sobre a intervenção humana nessa região e discute a modernização caiense com alterações no corpo do rio, como o porto, a barragem e o que foi feito para que os primeiros vapores por ali circulassem.

## 1.1. Encontrando o rio Caí no sistema hídrico do Continente

O rio Caí existe desde o tempo imemorial, antes do registro da memória colonizadora sobre a qual está se debruçando esta pesquisa, ou seja, o rio sempre esteve lá. Mas, dentro dos registros dos colonizadores e do esforço colonial, é possível encontrar e localizar este rio, especialmente por causa dos intentos científicos e “cientificizantes” que existiram a partir do início da Era Moderna.

A partir do séc. XVI, há o início de uma História Global (GROVE, DAMODARAN, 2009; GULDI, ARMITAGE, 2014; CHAKRABARTY, 2009 e 2018) com a interconexão entre diferentes continentes que ainda não estavam em relação mais direta. Os dois primeiros séculos desta Era, XVI e XVII, fomentaram uma nova sorte de pesquisas realizadas para que se soubesse o que existia no mundo a ser explorado e extraído. O objetivo era mapear rotas e territórios abundantes em recursos para que euro-brasileiros acumulassem capital.

Quando se fala do Rio Grande do Sul, especificamente, é possível perceber que este foi um território que passou a ser ocupado mais tarde do que outros lugares do continente americano. O território que é hoje o Rio Grande do Sul passa a se formar somente a partir do final do séc. XVIII, após o Tratado de São Ildefonso (1777). O tratado lança as bases dos processos de urbanização das primeiras Villas<sup>5</sup> que serão elevadas em 07 de outubro de 1809. Existem, porém, vários registros cartográficos realizados antes do séc. XVIII que já tentam dar conta, ou explicar de forma breve, do que existe nesse terreno para além da costa litorânea. Entrando nos séculos XVIII e XIX, a cartografia e os mapas apresentam mais detalhes desta região a partir do ponto em que ela começa a ser melhor explorada.

Para localizar o vale do rio Caí na Era Moderna, vamos fazer uma exploração de vários mapas históricos encontrados em acervos digitais. Nota-se a formação do território nordeste do Rio Grande do Sul e de seus corpos hídricos especialmente a partir do séc. XVII. Como boa parte dos mapas selecionados se referem ao Brasil, à América do Sul ou até mesmo a *mapas mundi*, por vezes, as informações mais específicas sobre o Rio Grande do Sul, que ainda era um território pouco explorado até o séc. XIX, vão parecer um pouco confusas ou mesmo errôneas. Porém, mesmo a ignorância pode servir de elemento de análise aqui, uma vez que interessa saber o que havia sido identificado até este ponto por esses cartógrafos.

---

<sup>5</sup> Porto Alegre às margens do rio Guaíba, Rio Pardo localizada na deságua do rio Pardo no rio Jacuí, Rio Grande na foz da Lagoa dos Patos e Santo Antônio da Patrulha na nascente do rio Gravataí.

Para não haver confusões, é necessário ter uma noção básica sobre o que é o rio Caí e onde ele se localiza. Portanto, segue uma breve explanação sobre onde reside nossa atenção e quais são as características principais dos mapas. Será feito um percurso imaginário saindo do Atlântico Sul e indo até o rio Caí, um “descobrimento de caminho” (*wayfinding*, na expressão de INGOLD, 2000, p. 242), para que nos localizemos.

O litoral do Rio Grande do Sul é bastante específico em termos geográficos por ser muito alongado, retilíneo e sem muitas entradas de portos e baías naturais. As duas principais entradas navegáveis que existem no litoral gaúcho (e que foram identificadas desde o início pelos navegadores) foram a foz do rio Tramandaí e a foz da Lagoa dos Patos, onde mais tarde vai se localizar o porto de Rio Grande. Entrando pelo porto de Rio Grande, chega-se à Lagoa dos Patos, um dos maiores corpos hídricos da América do Sul. Ao noroeste da Lagoa dos Patos, encontra-se o rio Guaíba, que banha a capital do estado. Ali fica a destinação final da grande região hidrográfica do Guaíba, que detém cinco rios tributários principais e várias dezenas de tributários menores. Os grandes rios tributários do rio Guaíba são: rio Gravataí, rio dos Sinos, rio Caí, rio Taquari e rio Jacuí. O rio Caí é um desses tributários do rio Guaíba e possui seus próprios afluentes menores, entre rios e arroios, sendo o maior deles o rio Cadeia. Portanto, o rio Caí faz sua conexão com o Atlântico Sul pelo rio Guaíba e pela Lagoa dos Patos. Nos mapas a seguir, será investigado se é possível identificar esses corpos hídricos com acuidade e também onde há certa desinformação.



**Mapa 00:** Bacias que compõem a região hidrográfica do Rio Guaíba. Fonte: FEPAM. [Link de acesso](#). Ac. 30/08/2020.

O primeiro mapa é um mapa do continente americano, de 1658, feito pelo cartógrafo holandês Nicolaes Visscher (1618-1679). O mapa se chama *Novissima et Accuratissima Totius Americae Descriptio*. Apesar de não ser tão detalhado e apresentar vários erros,

principalmente em sua proporção, o mapa consta nesta pesquisa porque indica a Lagoa dos Patos como uma entrada e corpo de água vasto dentro do território da América do Sul, um pouco mais ao norte que a entrada do Rio da Prata – o que está correto. Nesse mapa, a Lagoa dos Patos é nomeada como Rio Grande, nomenclatura que difere de um mapa para outro, conforme o local de realização e a época. Além de identificar a Lagoa dos Patos como Rio Grande, outro fato que chama atenção é que esse mapa reconhece a existência de rios tributários que deságuam na Lagoa dos Patos. No entanto, eles não estão nomeados, nem há detalhes sobre as bacias hidrográficas que compõem a Lagoa dos Patos, muito menos o Rio Guaíba. No entanto, é interessante saber que, na metade do séc. XVII, exploradores holandeses já tinham conhecimento da existência da Lagoa dos Patos e de sua localização aproximada.



**Mapa 01:** Detalhe de *Novissima et Accuratissima Totius Americae Descriptio*, por Nicholaes Janzoon Visscher, mapa sem data, estimado ser de 1658. Este mapa pertence à *Geographicus Rare Antique Maps*, compartilhado via Wikimedia Commons. [Link de acesso](#). Ac. 30/08/2020.





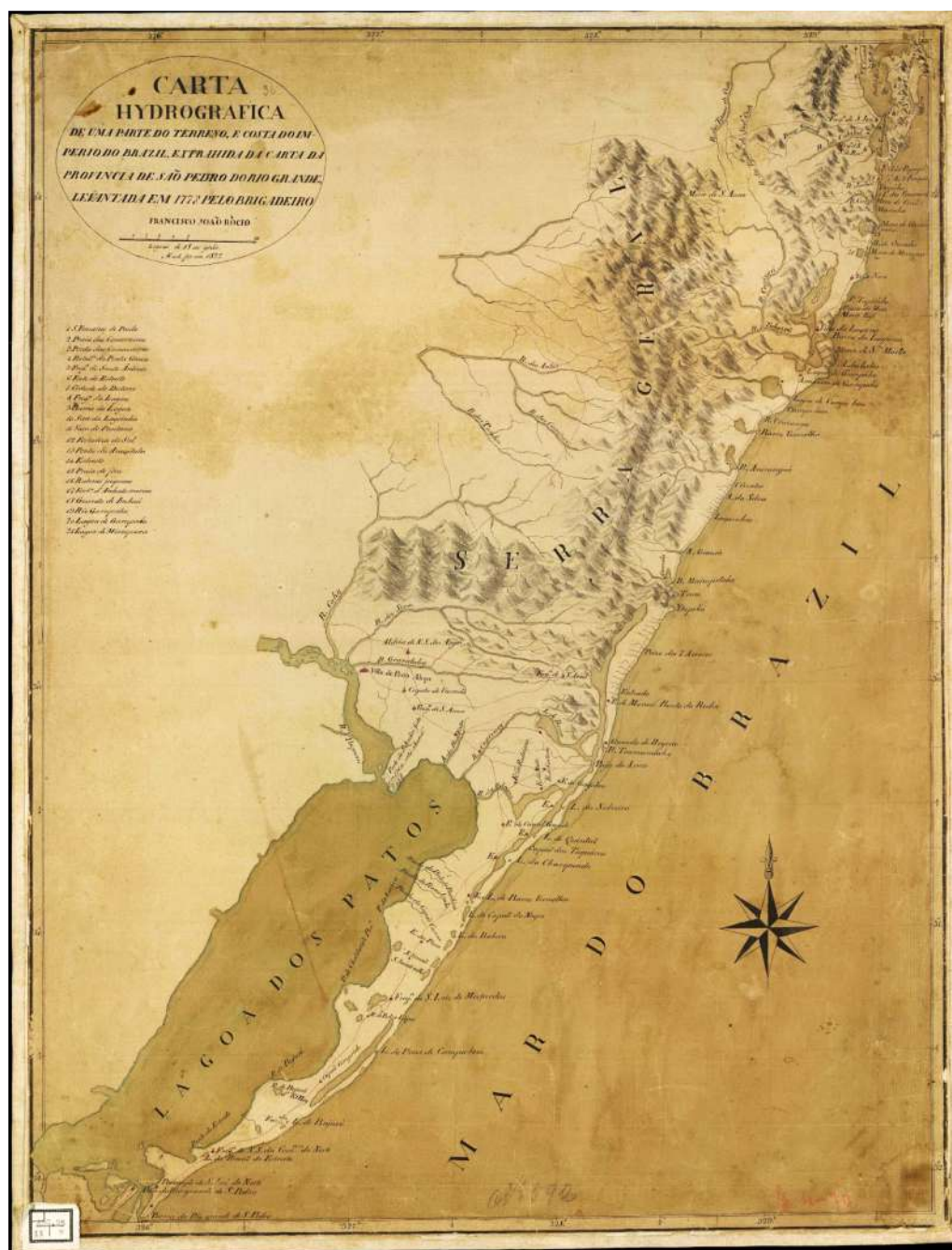
notar que de Fer coloca dois rios tributários no pequeno corpo d'água que seria a Lagoa dos Patos, o *Ygual R.* e *Tibiquari R.* Esses rios tributários não aparecem no mapa de 1658 de Visscher.



**Mapa 03.1:** Detalhe de *Carta Hydrographica de uma parte do terreno, e costa do Imperio do Brazil, extrahida da Carta da Província de São Pedro do Rio Grande, levantada em 1778 pelo brigadeiro Francisco João Rocio*. Disponível no arquivo da Biblioteca digital Luso-Brasileira, Biblioteca Nacional. [Link de acesso](#). Ac. 30/08/2020.

O terceiro mapa, feito em datação imprecisa, chama-se *Carta Hydrographica de uma parte do terreno, e costa do Imperio do Brazil, extrahida da Carta da Província de São Pedro do Rio Grande, levantada em 1778 pelo brigadeiro Francisco João Rocio*. Feito com informações do final do séc. XVIII, foi realizado por este brigadeiro durante o vice-reinado do 2º Marquês de Lavradio (1769-1778). A transição do séc. XVIII para o XIX viu a expansão da ocupação luso-brasileira na região meridional da América Portuguesa. E, no que tange ao

atual Rio Grande do Sul, tem-se a chegada de colonizadores que vão se instalar nas regiões mais próximas do litoral, com vistas a garantir a presença portuguesa nas rotas comerciais em direção ao Prata, especialmente a partir da Ilha de Nossa Senhora do Desterro (atual Florianópolis) e do Forte Jesus, Maria, José (atual Rio Grande).



**Mapa 03.2:** Versão completa de *Carta Hydrographica de uma parte do terreno, e costa do Imperio do Brazil*, extrahida da *Carta da Provincia de São Pedro do Rio Grande*, levantada em 1778 pelo brigadeiro Francisco João Rocio. Disponível no arquivo da Biblioteca digital Luso-Brasileira, Biblioteca Nacional. [Link de acesso](#). Ac. 30/08/2020.

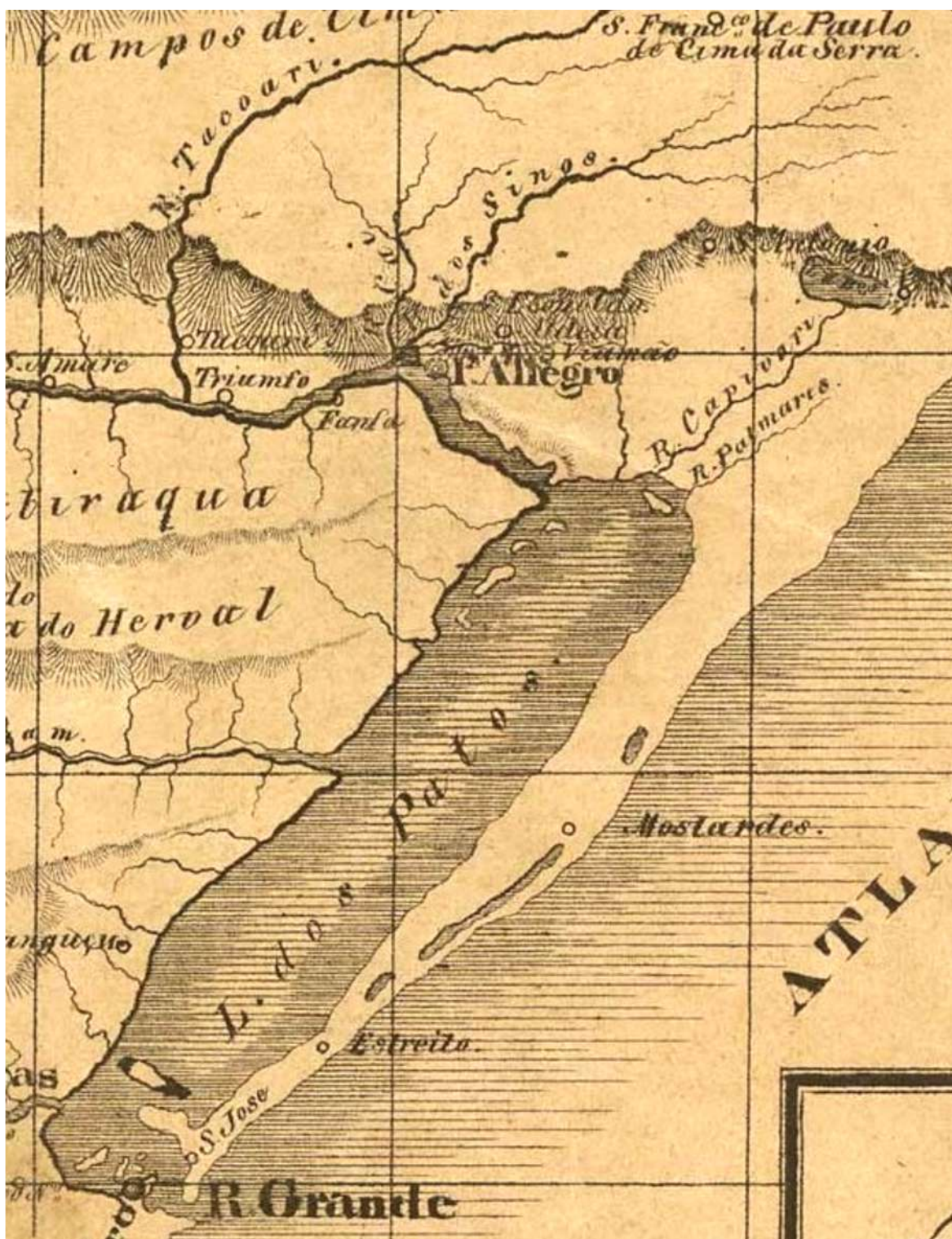
Esse mapa mostra os detalhes dessa região, que está começando a ser integrada e colonizada: a região baixa do nordeste do RS e também a região entre a Lagoa dos Patos e o litoral atlântico. O mapa é bastante detalhado, trazendo os vários vilarejos que existiam na época e também as estradas que interconectam os vilarejos, tipo de informação que não foi encontrada em mapas anteriores. Traz com mais especificidade a hidrografia da região litorânea sul-brasileira, principalmente entre a ilha de Santa Catarina e o Porto de Rio Grande, mas não chega a mostrar a Lagoa Mirim, por exemplo. Mostra o rio Caí em sua extensão e acerta ao precisar que este rio desce da Serra Geral e tem percurso maior do que o Rio dos Sinos. Um outro detalhe que se pode notar é que esse é o primeiro mapa encontrado que nomeia o rio Caí (*R. Cahy*).

Na região sul da Serra Geral, o mapa identifica corretamente o rio dos Sinos, rio Caí e o rio Gravataí e, no encontro desses com o rio Guaíba, mostra-se a vila de Porto Alegre e a aldeia de Nossa Senhora dos Anjos, atual Gravataí, além da Capela de Viamão, mais ao sul. Essas são as únicas “cidades” apontadas na região mais próxima da pesquisa. O rio Caí aparece com uma estrada que leva até sua margem oriental, mas ela não o atravessa nem há nenhuma indicação de para onde a estrada vai. Por mais que se identifiquem os rios, ainda não aparecem centros populacionais na região. A Real Feitoria do Linho Cânhamo (atual São Leopoldo), por exemplo, só foi instalada na região em 1788. O mapa mostra, de forma mais marcante, que as regiões mais próximas do litoral têm mais povoados e estradas e revela que o território sul da Serra Geral ainda não havia sido ocupado densamente em 1778.

Ainda há de se notar que, apesar de o rio Caí estar nomeado e desenhado no mapa, não é nomeado seu principal afluente, o rio Cadeia. Além disso, o traçado da bacia hidrográfica do rio Caí não indica nenhum rio tributário relevante. Como a construção do mapa está voltada para a configuração do território mais próximo ao litoral meridional das posses portuguesas e como o próprio rio Jacuí não é mencionado nem desenhado no mapa, pode-se inferir que o principal interesse do mapa não era catalogar com muita precisão uma região tão afastada do litoral, e que o rio Caí estava no limiar da real necessidade de exploração e ocupação à época.

O Brigadeiro Francisco João Rocio, autor do mapa, era um engenheiro luso-brasileiro nascido em Portugal. Não há registro do ano de seu nascimento, apenas do falecimento em 1806. Ele é mais conhecido por ser um dos responsáveis pela demarcação das fronteiras meridionais do Brasil ao final do séc. XVIII. Também é conhecido por ter comandado o início da construção da Santa Casa de Misericórdia de Porto Alegre.





**Mapa 04:** Detalhe do *Mappa do Theatro da Guerra na Província do Rio Grande de São Pedro do Sul*, autor desconhecido, 1839. Disponível no arquivo da Biblioteca digital Luso-Brasileira, Biblioteca Nacional. [Link de acesso](#). Ac. 30/08/2020.

O próximo mapa se chama *Mappa do Theatro da Guerra na Província do Rio Grande de São Pedro do Sul*. É bastante errôneo, principalmente em relação à identificação, localização e formato do rio Caí. Ele é datado de 1839, período circunscrito à Revolução Farroupilha, e mostra o rio Guaíba em formato alongado, não muito próximo do que é seu formato real. O rio dos Sinos, rio Caí e rio Taquari também estão presentes, além do rio Jacuí, que é o maior rio tributário do Guaíba. Ele não chega a identificar o rio Guaíba por nome, mas localiza Porto Alegre às suas margens já como capital da Província. Apesar das posições corretas dos rios em relação às suas fozes, ao tentar identificá-los, o rio Caí aparece muito menor que o rio dos Sinos, o que não está correto. A configuração do rio dos Sinos e do rio Taquari parece próxima do seu formato real, mas o rio Caí só é reconhecido como um curto curso de água entre os dois primeiros. Isso se refere ao fato de que a região do rio Caí ainda era pouco povoada e, portanto, havia pouco interesse estratégico para os desdobramentos da guerra que estava ocorrendo. Em suma, o Rio Guaíba não está nomeado. O rio dos Sinos é localizado à margem de São Leopoldo, já fundado na época. Também identifica São Francisco de Paula, mas apenas como pertencente ao Vale do Rio Taquari, sendo que a cidade está situada em cinco bacias hidrográficas diferentes: rio das Antas, rio Caí, rio dos Sinos, rio Tramandaí e o rio Mampituba. Não aparecem localizados, nas margens do rio Caí, os primeiros vilarejos que já existiam nessa época, Capela de Santana (Sant'Anna do Rio dos Sinos) e São José do Hortêncio.



**Mapa 05.1:** Detalhe da *Carte der Provinz S<sup>oo</sup> Pedro do Rio Grande do Sul in Brasilien gezeichnet und corrigirt 1856 von F. A. B.*, por Herrmann Rudolf Wendroth, c. 1852. Disponível em STORCHI, Ceres. Centro histórico de Piratini: preservação e valorização. Porto Alegre: Paisagem do Sul, 2012. P. 14. [Link de acesso](#). Ac. 22/07/2021.



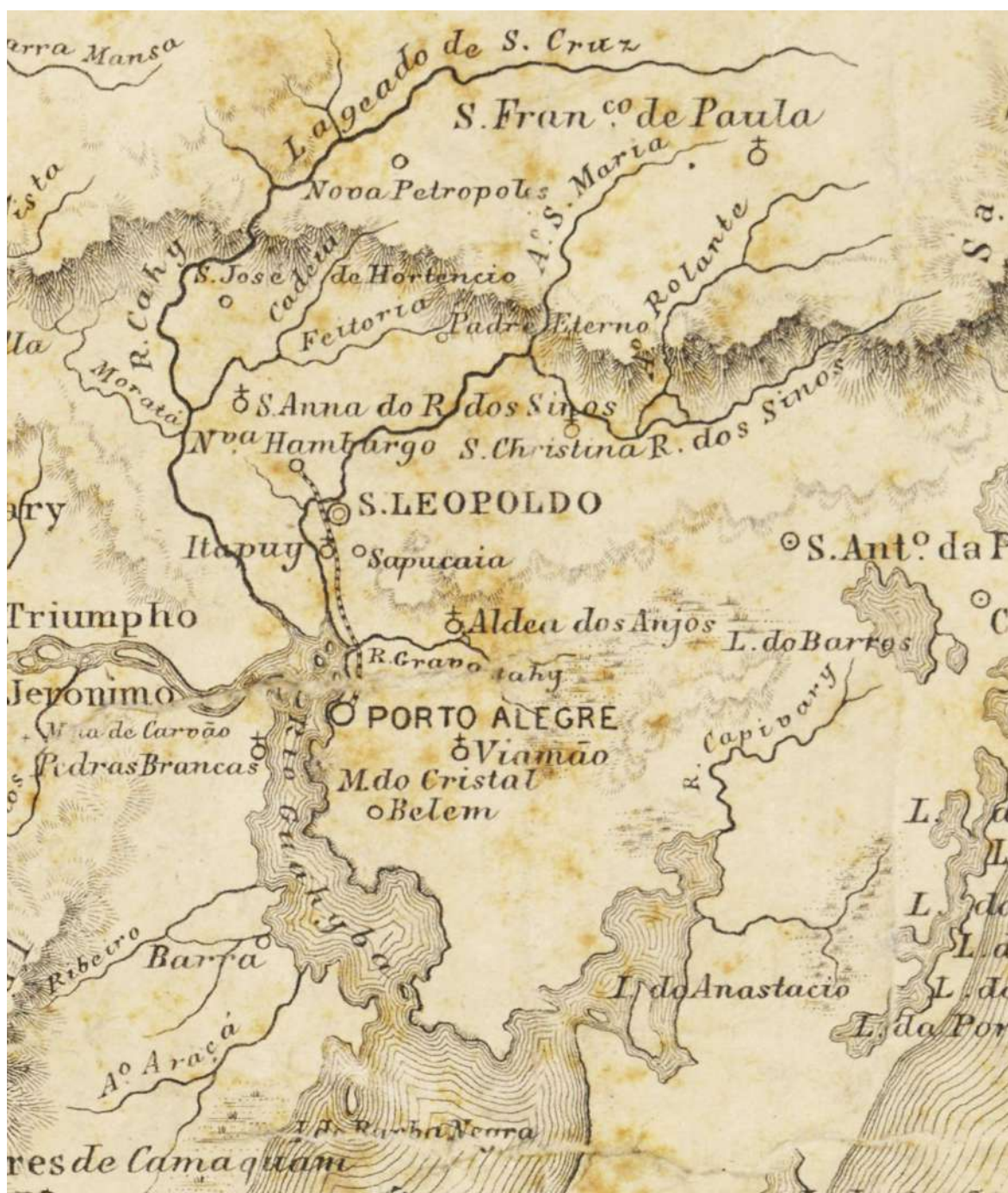


**Mapa 05.2:** Versão completa de *Carte der Provinz S<sup>o</sup> Pedro do Rio Grande do Sul in Brasilien gezeichnet und corrigirt 1856 von F. A. B.*, por Herrmann Rudolph Wendroth, c. 1852. Disponível por Wikimedia Commons. [Link de acesso](#). Ac. 30/08/2020.

O próximo mapa analisado é de 1856, feito pelo explorador alemão Herrmann Wendroth, um mercenário que viajou pelo Brasil na década de 1850 e deixou uma série de ilustrações. Similar ao mapa de Nicolas de Fer, o trabalho de Wendroth dá preferência ao valor estético, prejudicando o cartográfico. Isso se deve principalmente à representação desproporcional do território. Como exemplo, o fato de a Lagoa Mirim, localizada no extremo sul do estado, ter as mesmas dimensões que a Lagoa dos Patos.

No entanto, Wendroth localiza no mapa o rio Guaíba, mas o nomeia como Rio Grande. Não é encontrado, em nenhum dos outros mapas pesquisados, esse topônimo aplicado ao Guaíba. Wendroth também identifica como afluentes do Guaíba os rios Gravataí, dos Sinos, Jacuí e Caí. O traçado aplicado a esses rios dá a impressão de seus percursos, mas não os detalha. Este mapa parece mais uma ilustração do que um mapa cartográfico realmente utilizável e localiza com certa imprecisão as cidades de Porto Alegre e São Leopoldo, mas não há nenhuma indicação a mais sobre outros centros populacionais na região. Supõe-se que Wendroth tenha falecido no ano de 1860, poucos anos após a confecção de suas aquarelas,

cuja autoria foi inicialmente reclamada por F. A. Buhlmann, como mostra o registro inscrito no mapa. Sabe-se, porém, por outras ilustrações de Wendroth, que ele passou pelo vale do Caí durante suas viagens, o que leva a inferir que não havia povoados que considerasse dignos de nota na região em meados do séc. XIX (STICKEL, 2004, p. 616).



**Mapa 06:** Detalhe de Província de S. Pedro do Rio Grande do Sul, atual Estado do Rio Grande do Sul, autor desconhecido, 1877. Disponível pelo Fundo Ministério da Viação e Obras Públicas do Arquivo Nacional. [Link de acesso](#). Ac. 30/08/2020.



O mapa da Província do Rio Grande do Sul, feito em 1877, é o primeiro mais detalhado da região, ainda que careça de algumas informações. Na qualidade técnica, rivaliza com o mapa de 1778, mas é mais claro em relação à ocupação humana. Ao comparar ambos, nota-se que, nos 100 anos que separam o final do séc. XVIII e o final do séc. XIX, tem-se uma ocupação efetiva dessa região do Vale dos Sinos e do Vale do Caí.

Nesse sentido, o Rio Guaíba é identificado pela primeira vez com seu nome corrente. É indicada ainda a presença das cidades de Porto Alegre, Viamão e Aldeia dos Anjos (Gravataí). Além disso, no percurso dos rios dos Sinos e Caí, alguns rios tributários finalmente são contemplados. A leste do Caí, dois deles aparecem na margem esquerda do rio, o Feitoria e o Cadeia. Na margem direita consta o Maratá. Esses são importantes tributários do rio Caí. Além de São Leopoldo e Novo Hamburgo (primeiros núcleos urbanos onde se instalaram imigrantes alemães) estarem identificadas, algumas localidades são registradas pela primeira vez: *S. Anna do R. dos Sinos* (atual Capela de Santana), São José do Hortêncio e Nova Petrópolis.

Essas duas últimas são colônias alemãs que se estabeleceram na região, respectivamente, em 1828 e 1858. Linha do Padre Eterno (que hoje é uma localidade de Santa Maria do Herval) está localizada na nascente do rio Feitoria, e São Francisco de Paula está mais acuradamente apontada entre as nascentes do rio dos Sinos e do rio Caí. Como o mapa é de 1877 e nele não constam São Sebastião do Caí (fundada em 1875) e Montenegro (fundada em 1873) às margens do rio Caí, pode-se inferir que ele deve ter sido produzido com informações anteriores a essa data.

Já no último mapa (Mapa 07), pode-se ver a cidade de São Sebastião do Caí à margem do rio, na região destacada em amarelo. Essa coloração indica uma região de colonização alemã, em oposição à verde, de colonização italiana.

O mapa, de 1924, tem ainda a marcação das vias férreas que passam por toda região, saindo de Porto Alegre e indo em direção a Taquara e Montenegro e, desta última, até Caxias do Sul. Nota-se ainda a presença de vários outros povoados e vilarejos, o que aponta para o aumento da ocupação da região e uma crescente urbanização em pequenos centros populacionais.

Este mapa confirma a dependência que São Sebastião do Caí tinha da via fluvial para escoar sua produção agrícola, uma vez que as vias férreas não atingiam a região central do município, especialmente seu núcleo urbano central.



**Mapa 07:** Detalhe de *Das Rio Grande do Sul der Kolonisten*, 1924. Disponível pelo Fundo Franz Borborema, Arquivo Nacional. [Link de acesso](#). Ac. 30/08/2020.

Pode-se ver que os mapas da região passam a conter mais informações conforme a ocupação humana vai se consolidando. Ao mesmo tempo, é notável a lenta colonização e consolidação desse território ao norte de Porto Alegre do séc. XVII até o XX. Fontes cartográficas são uma forma de observarmos como o espaço geográfico é esquadrihado, catalogado e percebido. Revelam certos pontos de interesse em contexto, e o que elas não abrangem também são formas de informação. Para Ingold (2000, p. 224), mapas são representações que mostram o local onde estamos independentemente do ponto de observação e da mudança deste ponto. Eles propõem uma visão aérea, que não muda conforme nossa perspectiva. Nesse sentido, mapas tentam ser mais imparciais no que mostram, mas precisamos também entender que eles são produtos de perspectivas parciais e, por isso, tendem a apresentar incongruências.

Durante o séc. XVII, existem algumas indicações de que os corpos d'água do Rio Grande do Sul estavam sendo observados e cartografados, mas a região só passou a ser

realmente ocupada pelo esforço colonizador euro-brasileiro a partir do séc. XVIII. Já o séc. XIX vai apresentar em seus mapas a tentativa efetiva de ocupação do estado como um todo, e dessa região ao norte de Porto Alegre em especial. Os mapas 01, 02 e 03 (de 1658, 1705 e 1778, respectivamente) trazem algumas informações sobre a região, mas apresentam muitas inconsistências e erros técnicos. Isso se deve pelo fato de que a área era parcamente habitada por colonizadores. Ainda assim, o Mapa 03 já mostra certa diferença em relação aos dois anteriores por ser mais completo em sua descrição. Isso ocorre justamente porque a região passa a ser ocupada de forma mais perene ao fim do séc. XVIII. Os mapas 04, 05, 06 e 07 (de 1839, 1852, 1877 e 1924, respectivamente) são mais detalhados, ainda que possuam diferenças técnicas entre si. Podemos inferir que essa diferença decorre de seus objetivos, como já foi pontuado anteriormente em suas análises individuais. Esse maior detalhamento é fruto da ocupação dos vales fluviais rio-grandenses e do “sucesso” dessa empreitada colonizadora. Os mapas não mostram tudo o que havia nesta região, mas pontuam fatores importantes, como: o surgimento de diversas cidades, as estradas que foram construídas entre elas, as vias férreas e fluviais que surgiram e uma densa presença de populações sedentarizadas e arroladas em municípios que alteraram a presença humana na região.

Isso se mostra nos mapas por meio de pontos e linhas que buscam representar uma forma do “espaço geográfico”, porém a constituição do ambiente colonizado e a percepção dessa paisagem também podem ser observados pelo estudo iconográfico da região que cerca São Sebastião do Caí por meio de relatos, imagens e descrições. Assim, espera-se compor uma imagem mais clara da construção histórica dessa região.

Enquanto o ambiente se refere ao entorno em seu aspecto físico, a paisagem vai dar conta desse mesmo entorno enquanto uma composição visual, que é percebida pelo espectador. Neste sentido, a cartografia explorada até aqui apresentou uma forma abstrata de esquadrihar esse território. A análise de imagens e relatos a seguir dará conta da paisagem enquanto uma percepção mais individualizada desse mesmo ambiente para, com uma escala menor de observação, conseguir entrar na região do vale do Caí e compreender o terreno onde vai se compor essa cidade ao fim do séc. XIX.

## 1.2. Percepção da paisagem no vale do Caí

O vale do rio Caí se localiza na região sul da Serra Geral e em sua extensão possui níveis diferentes de declive do terreno, sendo categorizado em Alto, Médio e Baixo Vale. Já o município de São Sebastião do Caí situa-se na região do Baixo Vale, assim como sua cidade-irmã, Montenegro. Os dois portos, inaugurados como sedes municipais ao final do séc. XIX (1875 e 1873, respectivamente), estão ao fim da região plana (Baixo Vale) dos arredores do Guaíba. Os pontos de construção foram escolhidos para que o rio Caí fosse navegável da capital até seus cais.

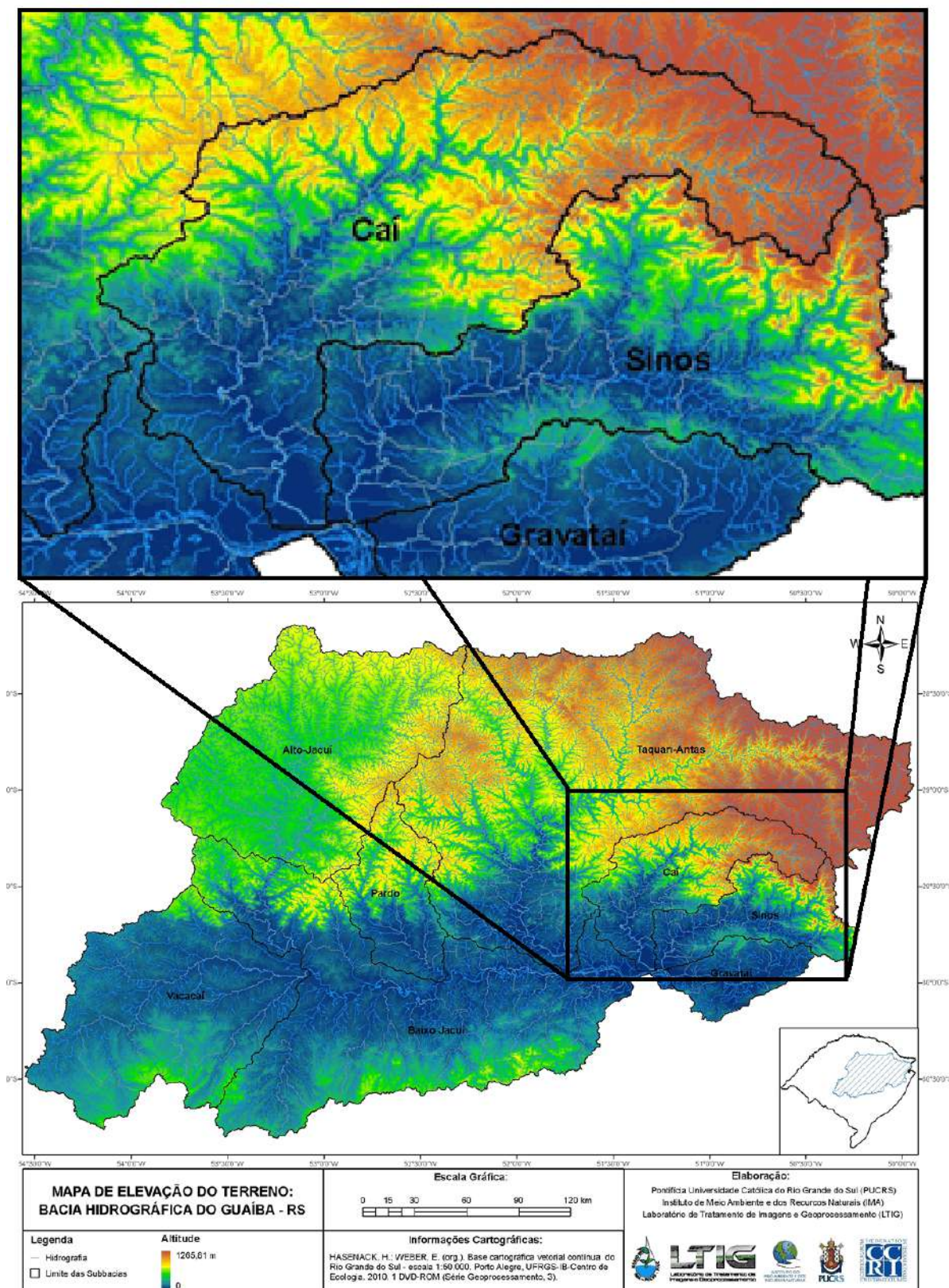
Por mais que o percurso do rio Caí vá desde os campos de Cima da Serra, passando pela Serra Gaúcha (parte sul da Serra Geral) e chegando até a região de planície ao redor do Rio Guaíba, vamos nos ater ao Baixo Vale do rio Caí, pois é a única região navegável. Podemos ver no Mapa 08 (*Mapa de elevação do terreno da bacia hidrográfica do Guaíba*) que o rio Caí tem três densidades de elevação do terreno: uma mais alta localizada ao redor da região de São Francisco de Paula; uma região intermediária onde aos poucos o rio vai começar a descer a serra gaúcha; e uma região baixa que compreende a planície já mencionada.

Ao extremo norte do Baixo Vale do Rio Caí, no último ponto onde este ainda era navegável, vai ser fundada a cidade de São Sebastião do Caí. E, como veremos adiante, São Sebastião do Caí não era completamente acessível por rio durante todas as épocas do ano, o que então já demonstra a dificuldade de acesso a esse porto.

O centro urbano de São Sebastião do Caí se localiza à margem leste do rio e este terreno foi escolhido para estabelecer a cidade por já haver um porto natural nessa “barranca”. A elevação da área da cidade apresentava um declive naturalmente já predisposto para a utilização de embarque e desembarque de navios. O próprio rio vai ser utilizado inicialmente para os primeiros esforços de colonização. Assim, desde o início do séc. XIX, vemos a presença humana colonizadora na região.

Ainda, ao observar o Mapa 07, realizado no início do séc. XX, podemos ver que São Sebastião do Caí se encontra no limiar das regiões de colonização alemã e luso-brasileira. Constata-se, portanto, que essa região, desde o início, se constitui como uma das “fronteiras” étnicas dentro do estado do Rio Grande do Sul.





**Mapa 08:** Mapa de elevação do terreno Bacia Hidrográfica do Rio Guaíba (detalhe para o Vale do Caí). Instituto do Meio Ambiente/PUCRS. [Link de Acesso](#). Ac. 11/10/20.

Esses assentamentos colonizadores foram se desenvolvendo em diferentes frentes e com diferentes modelos de ocupação do território. Uma vez que a municipalização de São Sebastião do Caí vai ocorrer apenas no último quarto do séc. XIX, seus arredores já estavam assentados por colonos anteriormente, quando de sua fundação. E vemos que esse território ocupado possuía características diferentes entre si, baseados no perfil cultural e étnico.

Já ao norte de São Sebastião do Caí, ocorreu a divisão e os assentamento de imigrantes alemães em pequenas porções de terra organizadas em “picadas” (BUBLITZ, 2008, p. 209), a partir de 1828 (fundação do assentamento de São José do Hortêncio). No território ao sul, encontramos assentamentos em porções de terra latifundiárias, invariavelmente de populações luso-brasileiras, alguns obtidos ainda dentro do sistema sesmarial português no séc. XVIII.

A área a leste do rio Caí, com limite no rio dos Sinos, foi chamada, no fim do séc. XVIII e início do XIX, de *Ilha do Rio dos Sinos* (KLEIN, 2019). Esse nome deriva do fato de que, para as pessoas da região, esse território estava compreendido entre dois cursos d’água (dos Sinos e do Caí) e, portanto, era uma ilha. Essa confusão também deriva do fato de que o território do Vale do Caí não havia sido muito explorado na época e não se compreendia a configuração total do terreno. Isso nos traz a ideia de que, então, uma das primeiras percepções da paisagem se dá pela delimitação pelos cursos d’água do Caí e do Sinos (nesse sentido, ver ANDERSON, 2016).

Por isso, dá-se o nome para o primeiro centro populacional da região de *Sant’Anna do Rio dos Sinos*, pois se constituiu a partir da capela dedicada a Santa Ana (atual Capela de Santana). Essa localidade foi concebida por população luso-brasileira e afrodescendente ao longo do séc. XVIII. Já a segunda povoação mais importante, que se aproxima do território do centro urbano de São Sebastião do Caí, foi São José do Hortêncio (terceiro centro de colonização alemã, após São Leopoldo e Novo Hamburgo), criada a partir de 1828 e elevada à condição de Paróquia em 1849.

Esta região da *Ilha do Rio dos Sinos* tem, portanto, importante papel no estabelecimento das colônias alemãs e também na ocupação luso-brasileira ao norte do rio Guaíba e seus afluentes. É importante, no entanto, salientar que São Sebastião do Caí também desempenhou importante papel na colonização italiana do final do séc. XIX, já que a emancipação de São Sebastião do Caí está diretamente ligada ao aumento da população italiana que se dirige, a partir de 1870, para o (sic) *Campo dos Bugres*, atual Caxias do Sul.

Como não era possível ir pelo rio Caí até a região de Caxias do Sul, pois nesse trajeto o seu percurso é muito acidentado e conta com vários desníveis e cachoeiras, o trajeto entre São Sebastião do Caí e Caxias do Sul era feito por terra, pela Estrada do Rio Branco. Por causa disso, o porto fluvial de São Sebastião do Caí deve ser entendido como um ponto em uma rede de trocas entre as colônias do nordeste do estado do Rio Grande do Sul e Porto Alegre. O ponto que São Sebastião do Caí representa nessa rede é, especificamente, a ligação entre os trajetos fluvial e terrestre, reforçando, assim, o intento enunciado nesta pesquisa de investigar as interações entre as pessoas dessa região e seu entorno ambiental.

Fica claro, portanto, que São Sebastião do Caí acabou se desenvolvendo no último quarto do séc. XIX à margem oriental do rio Caí entre duas povoações mais antigas: São José do Hortêncio e Capela de Santana. A criação dessa nova sede política não foi realizada sem protesto nas povoações mais antigas, especialmente no caso de São José do Hortêncio, que foi alijada de sua importância política com a transferência da paróquia. Porém, no momento do estabelecimento da nova sede municipal em São Sebastião do Caí, algo que encerrou a questão foi sua ligação fluvial com a capital do estado. O território que compõe São Sebastião do Caí vai ser desmembrado de São Leopoldo a partir de 1875, como uma forma de aumentar a presença de população colonial nesta região e de facilitar a administração do território. Ao mesmo tempo, o que mostra a efetiva ocupação do Baixo Vale do rio Caí é a municipalização de Montenegro em 1873, na margem oeste do rio. Assim, a fundação dessas duas cidades se torna um esforço conjunto de ocupação e desenvolvimento nas duas margens do rio.

Esta pesquisa se concentra no centro urbano de São Sebastião do Caí e seu entorno imediato. Não nos deteremos em toda a área do município, uma vez que isso abrangeria outras cidades hoje emancipadas de seu território. O recorte proposto permite uma análise focal a partir do conceito de longa duração. Outro ponto também é o fato de que é no centro urbano de São Sebastião do Caí que existe o limite entre os trajetos por terra e por água que descem das colônias da serra em direção a Porto Alegre.

Além disso, a análise desenvolvida nesta pesquisa está interessada em compreender como, ao contrário de São José do Hortêncio, Nova Petrópolis, Capela de Santana e também São Leopoldo, São Sebastião do Caí vai ser fundada dentro de um processo industrializante (MENDES, 2010). Ao contrário dos casos citados acima, que iniciam a ocupação de seus territórios ainda com processos de manufatura tradicional para produção de bens e serviços, São Sebastião do Caí se estabelece a partir da inserção de máquinas e de processos

automatizados que aceleram as formas de produção. Porém, antes de falar dessa industrialização, precisamos nos ater à paisagem sobre a qual esse processo ocorrerá. Neste sentido, iremos analisar a seguir algumas percepções da paisagem que se apresentam no Baixo Vale do rio Caí.

O livro de Alceu Masson (1940) aponta para o fato de que, mesmo antes de 1875, a região de São Sebastião do Caí já era utilizada como um porto fluvial. Ele localiza, em 1846, o território como parte do município de São Leopoldo, nomeado nessa data como *Porto do Mateus*. Já em 1853, ele menciona o local com novo nome: Porto dos Guimarães.

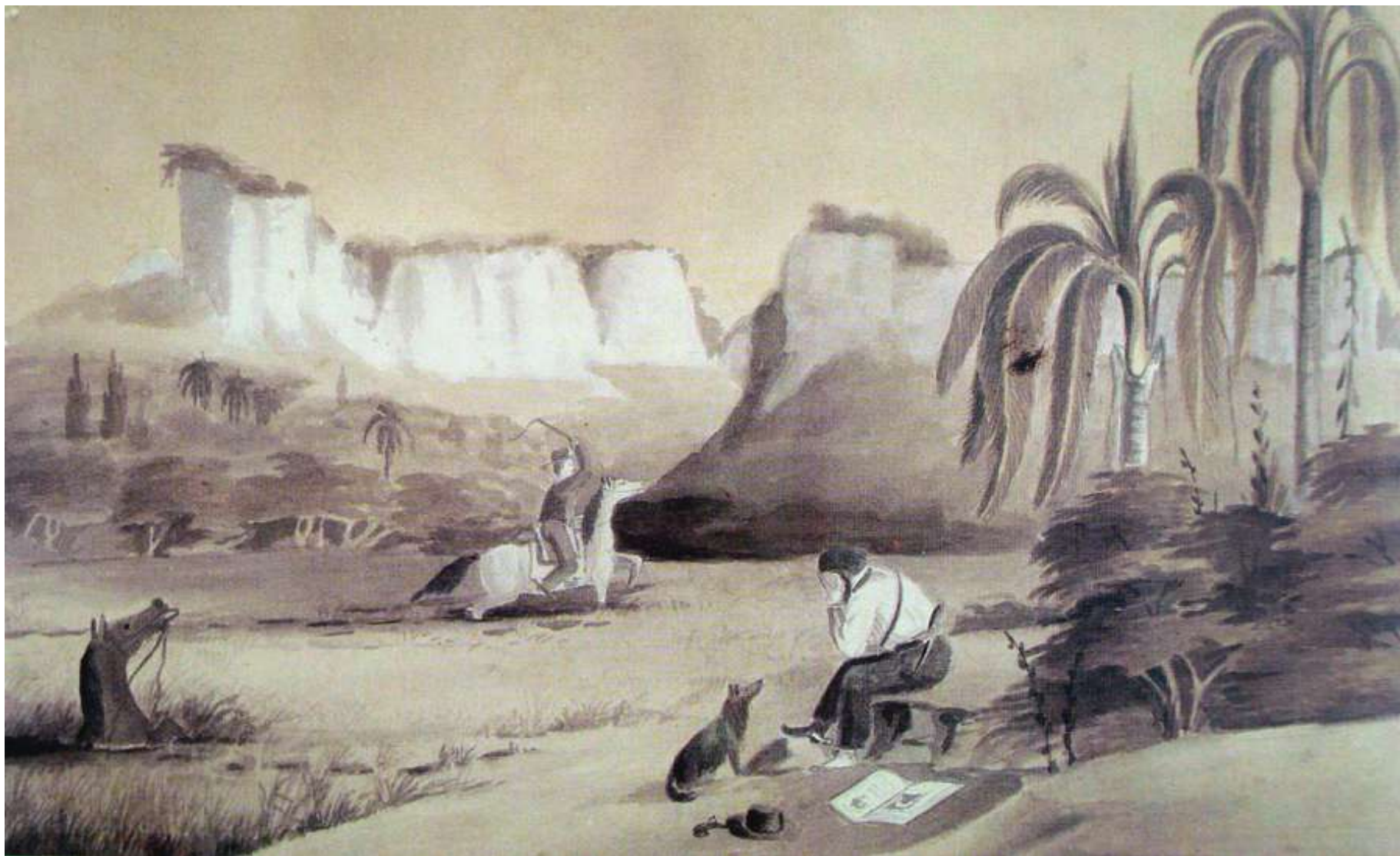
Essas denominações decorrem dos donos das terras, uma vez que inicialmente pertenciam a um certo Bernardo Mateus. Uma década depois, parte dessa mesma região foi vendida para a família Guimarães. O santo padroeiro da paróquia, São Sebastião, foi escolhido na década de 1870 pelo Bispo da Diocese de São Pedro do Rio Grande do Sul, D. Sebastião Dias Laranjeira (1820-1888). A escolha influencia na nomeação do município.

É difícil encontrar fotografias da região de São Sebastião do Caí de meados do séc. XIX. Também é difícil encontrar ilustrações ou outros tipos de imagens do vale do Caí do período anterior a sua municipalização. Da pesquisa realizada, destaca-se uma imagem realizada por Herrmann Wendroth, chamada *Perda do cavalo e da bagagem na travessia do rio Caí, ao vau*, uma aquarela feita em 1852 (Imagem 01).

A imagem ajuda a visualizar a região do baixo vale do rio Caí e pode ajudar a entender um pouco o território antes da formação da cidade. Para melhor analisar a aquarela, iremos realizar um estudo iconográfico a partir da metodologia proposta por Panofsky (1982).

Aplicando essa metodologia à pintura, vemos que seu conteúdo primário mostra ao chão um homem sentado com as mãos ao rosto. Com uma série de objetos aos seus pés, ele é observado por um cachorro. Ainda neste primeiro plano, mas mais à esquerda, se encontra um cavalo à beira da morte. Apesar de não claros, os traços apontam para uma região alagadiça, espécie de pântano, onde o corpo do cavalo ficou preso.





**Imagem 01:** Herrmann Wendroth, *Perda do cavalo e da bagagem na travessia do rio Caí, ao vau*, c. 1852. Aquarela. (ALVES, TORRES, 2020, p. 24).

A linguagem corporal do homem à frente reflete a sensação a partir dos acontecimentos que discorrem em primeiro plano: não há formas de salvar o cavalo. A imagem revela que ele perdeu seu meio de transporte, acarretando perda financeira pela morte do animal e pela bagagem atrelada a ele. Em segundo plano, outro homem monta um cavalo e atravessa a região alagadiça. No entanto, aparentemente, ele está avançando até a margem com sucesso. Ainda no terceiro plano da imagem, encontramos a elevação do terreno, característica do limite sul da Serra Geral, e a presença de vegetação aos pés dessa formação. Essa representação de paisagem é um tema recorrente nas imagens de Wendroth, assim como de outros viajantes oitocentistas.

Outro tema repetido nas pinturas dos artistas-viajantes do século XIX foram as montanhas e recortes do relevo, que constituíram uma visão topográfica da paisagem. Nas aquarelas de paisagens naturais de Wendroth, a topografia da região é marcada pelas colinas e pelos chamados cerritos comuns no interior do Rio Grande do Sul. (ZUBARAN, 2002-3, p. )

O significado intrínseco ou iconológico da imagem (PANOFSKY, 1982) que pode ser atestado é que se trata de uma passagem autobiográfica (ZUBARAN, 2002-3, p. 51) de Herrmann Wendroth, que perde seu cavalo e sua bagagem ao atravessar um baixio do rio Caí. Essas travessias de vadeio mostram a precariedade da infraestrutura de transportes da época. Parcamente habitada, a região do Vale do Caí ainda não possuía zonas de trânsito muito bem estabelecidas.

Caso houvesse maior presença humana na metade do séc. XIX nessa região, haveria barcas, balsas e, possivelmente, pontes que, mesmo precárias, facilitariam o transporte ou a transposição das pessoas no terreno. Esse fato nos remete novamente ao Mapa 03, de 1778, que aponta a existência de uma estrada que ia até a margem oriental do rio Caí, porém não detalha a região e não aponta onde havia transposições via passos que poderiam ser usados para atravessar o curso d'água. Além disso, podemos notar que Wendroth está vestido com roupas de campo, com direito a esporas e punhal, tendo ainda ao seu pé, e jogados ao chão, seu cachimbo (ou revólver?!), caderno de desenhos e chapéu. Possivelmente, a imagem mostra que esses objetos foram jogados à sua frente como uma forma de expressar a frustração em que se encontrava ao perder o cavalo. E, como o título da aquarela aponta que a ilustração se passa no vale do Caí, é possível perceber que havia regiões alagadiças nesse vale e que isso constituía um problema para o trânsito de pessoas pela região.

Além disso, em terceiro plano, nós podemos ver alguns montes do início da Serra Geral. Junto ao fundo, com sua elevação do terreno, temos a composição de vegetação típica da mata atlântica, representada de forma bastante fechada, a tal ponto que, na visualização do autor, essa mata passa a ser apenas um borrão indiferente, o que nos leva a pensar que era impenetrável para Wendroth. A percepção do artista também reverbera na pesquisa de Bublitz (2008), em sua investigação sobre a percepção da “selva” pelos colonos alemães do estado. Segundo ela:

Além dessas árvores de maior porte, cujos troncos exibiam um emaranhado de cipós e trepadeiras, difundia-se uma densa vegetação rasteira e arbustiva, composta de milhares de espécies, quase impenetrável e às vezes repleta de espinhos. Para completar, tamanha biodiversidade se difundia ao longo de grandes vales, morros e escarpas rochosas – marcas, enfim, de um relevo na sua maior parte acidentado. Tratava-se, em geral, de uma área de difícil acesso para os colonos. Era uma região, além de tudo, entrecortada por rios caudalosos e encachoeirados em sua maior parte. (BUBLITZ, 2008, p. 209)

Ainda em destaque no canto direito da ilustração, vemos duas mudas de jerivá (*Syagrus romanzoffiana*), mais comumente chamada de “coqueiro”, muito comum na região até hoje. Além disso, notamos a presença de arbustos característicos da região, especialmente se levarmos em conta que a Mata Atlântica do vale do Caí contém maricás (*Mimosa bimucronata*) e outros tipos de plantas de baixa e média estatura que tendem a se emaranhar, dificultando que pessoas adentrem espaços de mata fechada com facilidade. Além disso, é interessante salientar que o maricá, uma árvore espinhosa, se desenvolve principalmente em regiões alagadiças, solos úmidos ou brejosos. Wendroth captura, de certa forma com precisão, a natureza que se encontra na região. E, na metade do séc. XIX, essa área contava com pouca infraestrutura humana, dada a sua baixa ocupação e o pouco interesse em sua colonização. Ainda, Wendroth captura esses aspectos, reforçando-os como causadores de sua perda. Opõe-se, assim, as facilidades da “vida civilizada” ao ambiente natural. Este ambiente precisa ser domesticado para que se consiga explorar todo o seu potencial.

Existiu, ao longo do séc. XIX, a noção de que se deveria tornar o ambiente produtivo. Essa foi a base do empreendimento colonizador: tornar as grandes extensões de terra do Brasil meridional frutíferas. Há, portanto, uma relação entre economia e meio ambiente já desde a concepção da ocupação colonizadora.

A ilustração de Wendroth serve para reforçar a ideia de que o ambiente, tal qual ocorria no Rio Grande do Sul antes e durante o séc. XIX, não tinha em sua configuração original o que era necessário para o desenvolvimento econômico do Império. Portanto, o esforço de ocupação do território se dedica a modificar a paisagem e o ambiente de forma a torná-lo mais produtivo. Essa ordenação do ambiente configura um processo de domesticação do espaço, no qual certos tipos de plantas e animais precisam ser inseridos e outros, retirados. Essa percepção não foi uma novidade, como vemos neste exemplo da Inglaterra do séc. XVII:

Por certo, todos concordavam que eram necessárias reservas de madeira, e que os bosques eram úteis para combustível e outros propósitos. Mas as árvores deviam ser cultivadas em terra inferior, em matas plantadas para corte ou para extração de madeiras nobres, regularmente cortadas e limpas. Para matas de qualquer outro gênero não havia lugar. Na década de 1680, John Houghton escreveu um ensaio para provar como seria bom que não houvesse nenhuma árvore num raio de 32 quilômetros de qualquer rio navegável. Em 1712, John Morton observava, com prazer, que havia muito poucas matas em Northamptonshire: “Num lugar habitado por gente civilizada”, as árvores não “podiam crescer. Deviam dar lugar a campos e pastagens, de uso e de interesse mais imediatos para a vida”. (THOMAS, 2010, p. 278-9)

Portanto, derrubar as árvores era um exercício civilizacional. E para uma terra ser civilizada, ela precisaria ser “limpa” das árvores selvagens que não eram frutíferas e úteis. Elas deveriam ser substituídas por campos ou por árvores plantadas de forma “organizada”, em um ambiente bastante controlado. Chega-se mesmo ao ponto de considerar, conforme os escritos de Bublitz (2008), que caso esse trabalho não fosse realizado, os colonos se tornariam (*sic*) “escravos da terra”. Ou seja, eles precisavam garantir a propriedade da terra a partir de seu desmatamento, uma vez que “os colonos que dentro do prazo de dois anos não tiverem cultivado ao menos a oitava parte das terras concedidas, não residirem nelas e não edificarem, perderão o direito às mesmas” (Pedro Kleugden, *apud op. cit.*, p. 212).

Segundo Ingold (2000), agir sobre o ambiente também é uma forma de percebê-lo. Sendo a paisagem um conjunto de características relacionadas em mutação constante, o *taskscape* é um conjunto de atividades relacionadas. Ou seja, estamos falando de um território que se transforma no tempo, a partir de um conjunto de atividades relacionadas construídas socialmente sobre um conjunto de características relacionadas ao ambiente. Portanto, a paisagem vai ser percebida pelo engajamento dos sujeitos nas alterações necessárias a serem realizadas sobre esse ambiente.



Algo que nos parece interessante é o fato de que existem alterações drásticas realizadas sobre o ambiente do Vale do Caí, com foco específico no ordenamento dessa paisagem. Na próxima parte deste capítulo, iremos discutir as alterações industrializantes que serão realizadas sobre São Sebastião do Caí, porém ainda é necessário compreender esse território em sua configuração original, anterior ao surgimento da cidade. Esse ambiente sofreu drásticas transformações ao longo do último quarto do séc. XIX, e essas alterações apenas vão se acelerar com a entrada do séc. XX. Especialmente no que tange aos eixos de natureza e mobilidade, que junto a habitat, economia e espaço público formam o conceito do *taskscape* ingoldiano (2000, p. 190).

Bublitz (2008, p. 209) menciona que, ao mesmo tempo em que a “natureza” da floresta é descrita com adjetivos bestiais, é importante notar que, na visão europeizante, todos os elementos que compunham a mata do Rio Grande do Sul eram vistos como inimigo. Essa forma de se referir à natureza é, na verdade, apenas uma corroboração da mentalidade da época, reforçando novamente essa questão de sua domesticação (ver também KLUG e SANTOS, 2002).

Algo notável nos relatos reunidos pela autora menciona que a mata era fechada, com árvores gigantescas, cipós e arbustos baixos e espinhosos, que tinham uma tendência a emaranhar-se nas pessoas que tentavam cruzá-la. Ainda, segundo relato de Bublitz, os próprios indígenas detinham nomeações e adjetivações características da “selvageria”, da “selva”. O texto dela deixa perceber que existe uma equiparidade entre os animais e os povos indígenas para os colonos. Todos eram a alteridade a ser aniquilada.

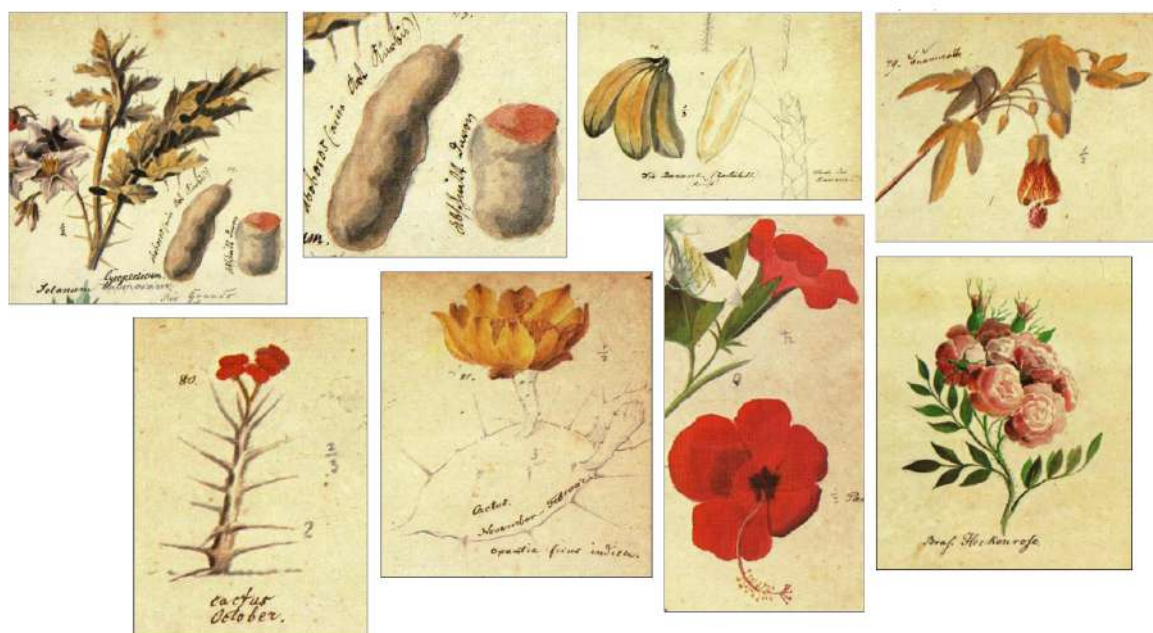
O desmatamento, nesse sentido, vai ser uma ferramenta para a dominação do ambiente e para a transformação dessa paisagem. Isso porque esse desmatamento vai ser utilizado para tornar esses campos agricultáveis, tal qual os campos europeus antropizados desde, ao menos, a Idade Média.

No imaginário romântico dos séc. XVIII e XIX (PADUA, 2005, 2010), as florestas e as matas são os locais do oculto, do mistério e do “não controlado” pela civilização. Cabe ao esforço civilizador acabar com esses ambiente impróprios para o “convívio” pacífico das pessoas “civilizadas”.

Isso não significa que a matéria bruta existente nessas matas não possa ser utilizada para o impulso colonizador, já que as primeiras atividades econômicas desenvolvidas dentro da colonização serão a madeireira e as olarias, que se utilizam da lama dos rios, da terra, das

pedras e da madeira para construir casas, galpões, oficinas, telhas e outros itens necessários para configuração dos territórios urbanizados. Um exemplo próprio disso, que se encontra às margens do rio Caí, é a Olaria Berwanger, que, mesmo no início do séc. XIX, já produzia tijolos e telhas para a construção de estruturas na região. Essa olaria, pelo que consta em Masson (1940), se localizava próximo ao desembarcadouro junto ao Rio Maratá e é um dos mais antigos empreendimentos encontrados nos registros pesquisados.

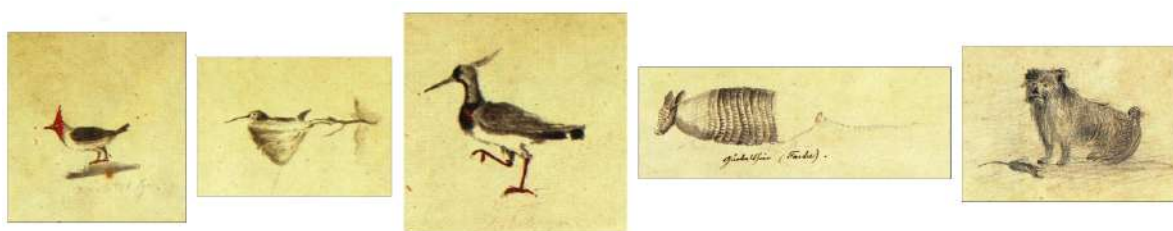
A pesquisa de Alves e Torres (2020, p. 229-254) sobre as ilustrações de Herrmann Wendroth traz uma excelente análise sobre as plantas e os animais registrados pelo mercenário. Não vamos nos ater tanto aos detalhes, pois o próprio trabalho deles pode ser conferido, mas ainda assim cabe um pequeno comentário. Wendroth faz uma série de ilustrações botânicas, tentando seguir os princípios taxonômicos para que as plantas sejam reconhecíveis em seus detalhes. Nós encontramos exemplos como o tomateiro, uma planta originária do continente sul-americano e que possui vários gêneros presentes no Rio Grande do Sul, alguns comestíveis, outros venenosos. Encontramos também a batata da terra, que mesmo no séc. XIX já tinha grande presença no estado. Sendo que a batata originária do território próximo ao lago Titicaca, nos Andes, e, principalmente após a colonização espanhola do Império Inca, vai ser espalhada por vários continentes.



**Imagem 02:** Aquarelas taxonômicas de plantas, pintadas por Herrmann Wendroth, c. 1850. Fonte: Alves e Torres, 2020.

Além disso, temos Wendroth documentando bananeiras e uma série de flores, como a flor-de-sino (*Abutilon pictum*), natural da região da Mata Atlântica. No entanto, também encontramos espécies exóticas, como a coroa-de-cristo (*Euphorbia milii*), uma planta originária de Madagascar e introduzida aqui durante o período colonial. Ainda temos a figueira-do-diabo (*Opuntia ficus-indica*), uma espécie de cacto de regiões semiáridas, originária do México. E, ainda, o hibisco (*Hibiscus rosa-sinensis*), que é uma flor originária do sudeste asiático e do Oceano Pacífico. Há também, no registro de Wendroth, a roseira (*Rosacea*), que, segundo Alves e Torres (2020, p. 254), é originária da Ásia e se espalhou por todo mundo antigo, tendo sido introduzida pelos Jesuítas no território sul-americano entre 1560 e 1570.

Ainda consta nos trabalhos de Alves e Torres (2020, 232-7) alguns animais que foram registrados por Wendroth dentro desse princípio taxonômico, ou seja, sendo desenhados de forma separada, embora ele também tenha ilustrado diferentes animais em suas paisagens naturais. Entre os catalogados, encontramos: o cardeal-de-topete-vermelho (*Paroaria coronata*), ave originária das regiões de Argentina, Bolívia, Paraguai, Uruguai e Brasil; o beija-flor (*Trochilidae*) em um ninho, espécie bastante difundida por vários continentes e que tem presença no Rio Grande do Sul. Também temos o quero-quero (*Vallenus chilensis*), ave bastante característica da América do Sul. Wendroth ainda chegou a fazer um desenho não terminado de um tatu (*Daypus novemcinctus*), outro animal muito presente na mata atlântica.



**Imagem 03:** Aquarelas de animais, pintadas por Herrmann Wendroth, c. 1850. Fonte: Alves e Torres, 2020.

Além de nativos, também temos a presença de animais exóticos, como o cão ratoneiro (*Canis familiaris*). É importante observar nas ilustrações de Wendroth que, mesmo na metade do séc. XIX, já havia plantas e animais nativos habitando um ambiente com uma série de animais exóticos que foram trazidos para cá de diferentes formas. O exemplo mais óbvio disso é o cão ratoneiro, mas sem esquecer a presença do gado, introduzido no Rio Grande do Sul pelos jesuítas durante as primeiras reduções missionárias.

Essa mistura entre plantas e animais nativos e exóticos será um dos primeiros pontos para se compreender a relação dos agentes ou dos seres que habitam essa paisagem que *vemos* em São Sebastião do Caí.

Não falamos, especificamente, de casos que se relacionam somente com o território da cidade, pois não há relatos ou documentação específica apontando para essa região. Porém, São Sebastião do Caí está localizada ao pé da Serra Geral, em uma zona que antigamente era coberta de mata atlântica, tanto que boa parte das plantas pintadas por Wendroth em seus passeios pelos biomas do Rio Grande do Sul também existia nessa época na região.

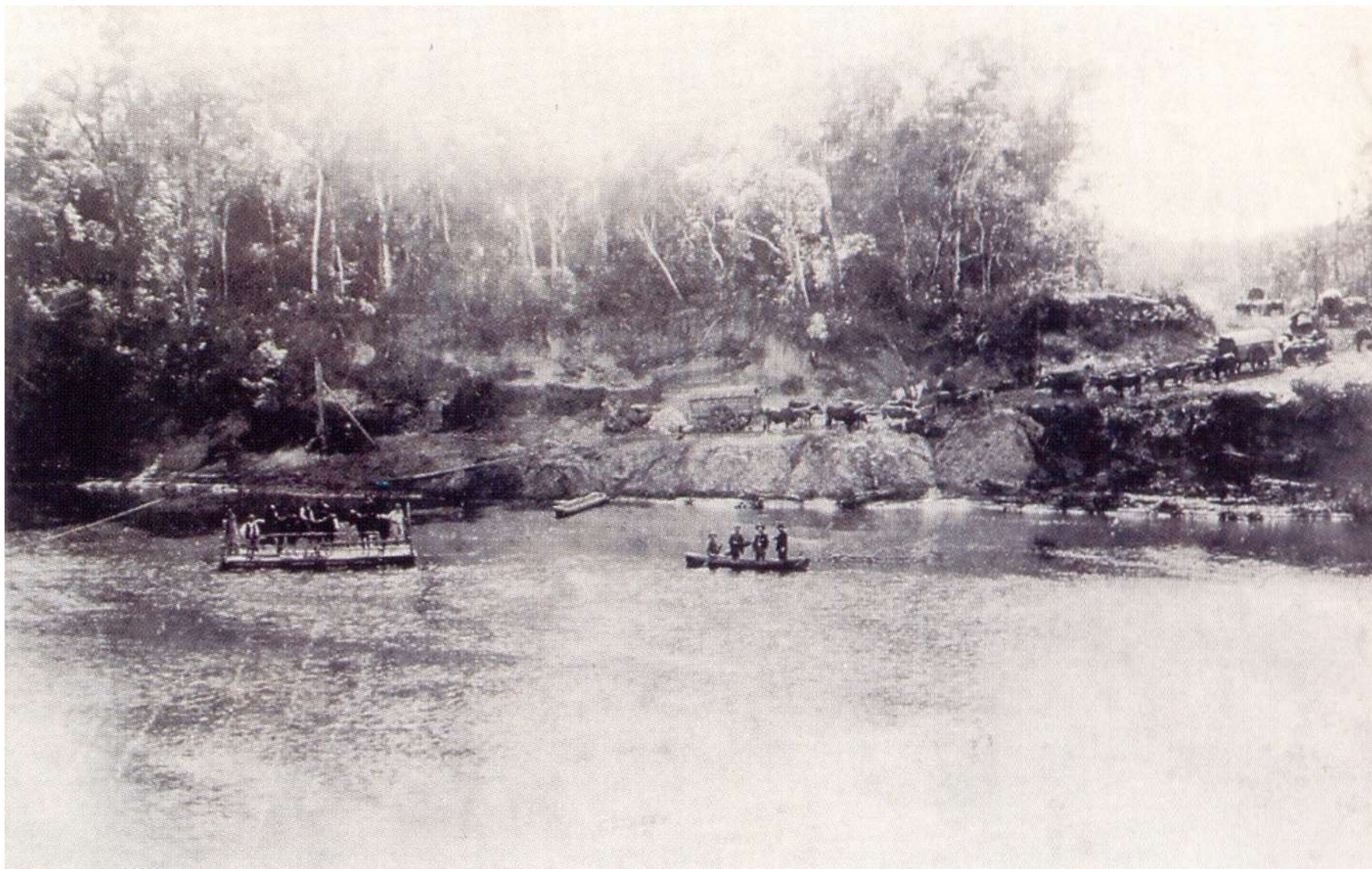
Ao mesmo tempo, as ilustrações de paisagens naturais de Wendroth, nas quais ele busca apresentar não plantas isoladas e sua taxonomia, mas, sim, a impressão do ambiente geral, ou seja, a paisagem em sua composição, mostram a realidade de como essas plantas e esses animais interagiam entre si. Infelizmente, não temos mais nenhuma ilustração do rio Caí que tenha sido feita por Wendroth além da já apresentada, mas podemos precisar o que existia a partir de outras imagens e relatos.

Vale ressaltar que o esforço colonial se traduz, primeiramente, como um esforço de desmatamento.

Esta primeira fotografia (Imagem 04) não tem data precisa de execução, mas mostra o rio Caí. Ao centro, há um pequeno barco, com quatro pessoas encarando o fotógrafo. Ao lado esquerdo dele, vemos uma balsa que está atravessando o rio. Na margem oposta, aparece um barranco onde pode se ver uma estrada rudimentar repleta de carretas puxadas por bois e jumentos, carregando o que parece ser alfafa e outros conteúdos. O que chama mais a atenção nesta foto, na verdade, é a mata que se encontra logo atrás da estrada, que foi recortada na terra para fazer um leve declive em direção à folha da água.

Logo após esse declive, encontramos um barranco e, acima deste, uma mata fechada. A fotografia, por ser feita com uma técnica de revelação relativamente rudimentar, não permite que vejamos a mata com mais clareza. Porém, fica bem evidente que as árvores são grandes e imponentes, especialmente em comparação com as pessoas que se encontram na estrada.





**Imagem 04:** Imigrantes italianos chegando em São Sebastião do Caí, c. 1875-80 (TRENTO, 2000). [Link de acesso](#). Ac. 13/10/20.

Já a segunda fotografia (Imagem 05), localizada no início do séc. XX, mostra um outro contexto da ocupação colonial. Feita no rio Caí, mostra em primeiro plano um *caíco*, tipo de barco pequeno de madeira muito utilizado na região. Já na margem oposta desta fotografia, aparece um barranco bastante erodido pela ação da água. Esse fenômeno de erosão da margem fica especialmente claro nas linhas que aparecem marcadas neste barranco, na terra solta exposta, assim como na forma do seu declive.

Justamente pelo barranco ter erodido com ação da água, ele vai criando uma descida mais suave em direção a ela. Ao fundo, depois desse barranco, nós temos algumas casas e algumas árvores baixas. Existe a presença de alguma vegetação, porém muito baixa, especialmente quando comparada com a primeira fotografia (Imagem 04). Isso mostra que a ação humana ao longo das primeiras décadas de ocupação do rio Caí acabou, então, por “limpar” as margens do rio. E já vemos uma reação, nesse primeiro momento, de que sem a presença das árvores ciliares, o rio vai erodir as suas margens. Obviamente, essa erosão tem vários efeitos, entre eles o assoreamento do rio e sua perda de profundidade.



**Imagem 05:** Fotografia do rio Caí, década de 1920. Acervo do Museu Histórico Vale do Caí.





**Imagens 06 e 07:** Fotografias sem identificação, possivelmente na região de Feliz. Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy.

A partir da fundação dos portos de Montenegro e de São Sebastião do Caí, o rio passa a ser o principal ponto de comunicação e transporte entre as sedes urbanas dessa região e a capital do estado. Ele vai transportar não apenas pessoas, mas também cargas, como madeira desmatada nas regiões próximas ao rio e produtos agrícolas plantados no local dessas mesmas árvores cortadas.

Como as primeiras ocupações dentro do baixo vale do rio Caí são locais relativamente planos, não há grandes desafios para a composição dos espaços urbanos. As planícies e platôs vão ser as primeiras a serem abertas, ocupadas pela população e, o que vai se tornar um padrão que se vê na região até hoje, os cumes de morros, por sua maior dificuldade de acesso, vão reter parte de sua vegetação original. Enquanto isso, as planícies vão ser utilizadas especialmente para agricultura.

Esse tipo de campo, limpo e aberto para criação de animais ou para plantação de lavouras, vai se tornar o padrão da região, como conseguimos observar nas imagens acima (Imagens 06 e 07). Esses campos desbastados vão se tornar o ápice do intento civilizatório, uma vez que essa configuração da paisagem lembra, de certa forma, os campos antropizados na velha Europa. Ao mesmo tempo, é importante reconhecer que essas alterações drásticas da paisagem vão se dar nos primeiros 50 anos de existência da cidade de São Sebastião do Caí.

Na verdade, o desmatamento é iniciado de forma mais contundente antes da fundação da cidade em 1875, já que as colônias de São José do Hortêncio, Nova Petrópolis e Feliz, por exemplo, já haviam se estabelecido quando São Sebastião do Caí surgiu como sede municipal.

Como pode ser observado pelas fotografias anteriores (Imagens 06 e 07), as regiões planas vão ser aos poucos desbastadas para se tornarem pastagens e campos abertos, assim como as encostas de morros também serão desmatadas. Esse impacto ambiental da colonização no séc. XIX tem um efeito limitado sobre a cobertura vegetal da mata atlântica como um todo no estado do Rio Grande do Sul, uma vez que o grande salto de dizimação desse bioma só se dará entre as décadas de 1940 e 1950, como pode ser observado pela Tabela 01.

Nota-se que o impacto maior sobre essa vegetação nativa só se dará em meados do séc. XX, com a maior dispersão e assentamento da população gaúcha em novas regiões do estado (especialmente na região centro-nordeste). É preciso levar em conta que as populações migrantes, quando se assentaram no território ao longo do séc. XIX, ainda contavam com



pequenos números populacionais. No entanto, é o desmatamento do séc. XIX o embrião do que vai se desenvolver com essa mata no séc. XX.

Ano	Área (ha)	% de cobertura de florestal natural em relação à área do estado
1500	11.202.705	39,70
1940	9.898.536	35,08
1959	2.700.501	9,57
1965	2.539.656	9,00
1985	855.463	3,06
1995	749.667	2,69

**Tabela 01:** Evolução Histórica da Cobertura Florestal no Estado do Rio Grande do Sul. Fonte: adaptado de Relatório da SOS Mata Atlântica e INPE, 1998 (*apud* MARCUZZO et al., 1998).

Dessa forma, vemos que as alterações feitas no ambiente visam a transformação desse território no que ele deve ser, segundo a mentalidade civilizatória. As matas devem abrir espaço para o cultivo de certas plantas e animais. O mundo selvagem (ver conceito de GRAEF, 2016) deve dar passagem ao progresso.

Esse “progresso” tem diferentes significados conforme as décadas se sucedem. Nos anos 1940, por exemplo, o progresso para a região era o plantio de alfafa (*Medicago sativa*). Essa era uma das principais atividades econômicas nesse período, especialmente no distrito de Feliz (atual município de mesmo nome). Masson (1940) salienta diversas vezes em seu livro a importância desse produto para a renda da cidade, incluindo o desenvolvimento de uma *packing house* para embalar da forma adequada as compressas de alfafa no início do séc. XX.

Há, porém, uma necessidade discursiva de buscar uma espécie de pertencimento regional, fazendo soar como se esse produto sempre tivesse sido cultivado tradicionalmente no local. A mesma coisa ocorre hoje com o cultivo de bergamota (*Citrus reticulata*). Uma narrativa reforçada pelo relato a seguir, transcrito por completo, apresenta a “lenda da alfafa”, uma tentativa falsa de justificar o pertencimento do cultivo dessa planta ao vale do Caí.

## F1

1. A. Piraja Weyer
2. SMEC
3. A LENDA DA ALFAFA
- 4.
5. Era no inicio do sec. XVIII.
- 6.
7. Tinham as margens do Cai, a sua taba guerreira, nações invictas do Tapes
8. e guaiacananos.
9. Lá por 1738 a eles vieram juntar-se alguns portugueses aventureiros, os
10. primeiros habitantes europeus no majestoso vale do Rio da Mata.
11. Em 1806, na região em que ficava o porto do rio, havia uma casa apenas.
12. Era a cada da família Santos, perto da Cachoeira Grande”, e que ainda
13. existe.
14. Depois apareceu como proprietário das terras em que atualmente esta a
15. cidade, de Cai, o velho Chico Mateus. Sua casa erguia-se onde hoje se
16. encontra o hospital Sagrada Família, na encosta do morro que existe a
17. leste da cidade.
18. Com o velho Mateus vivia uma sobrinha, que era seu “Ai Jesus”.
19. Um dia quando ele estava ausente, apareceu por lá, em pêlo sobre um cavalo
20. extenuado da longa corrida, um índio guaiacanan, ferido e se esvaindo em
21. sangue.
22. A sobrinha do velho Chico Mateus o recebeu na casa do tio, tratou-lhe os
23. ferimentos e fê-lo descansar.
24. Enquanto o selvícola dormia, apareceram diversos homens brancos mal-
25. encarados, perguntando a donzela se não havia visto ali um bugre fugitivo.
26. E a moça valente gauchinha, se colocou em frente da porta, como a vedar-lhes
27. a entrada, dizendo que ali ninguém havia passado,
28. Salvou assim a vida do guaiacanan, que, ao acordado sono profundo em que
29. caíra, levantou os olhos amedrontados.
30. Queria fugir, mas a moça sossegou-o, contando-lhe que os seus perseguidores
31. já haviam ido embora.
32. E ele lhe contou:
33. “Eu sou Tapirape, o cacique guaiacanan. Fui atacado traiçoeiramente por
34. alguns brancos e em dura peleja matei tres dos meus assaltantes. fui ferido
35. em combate e, esvaindo-me em sangue, confiei-me ao meu cavalo, que me trou-
36. xe até aqui.”
37. A donzela pediu que descansasse, pois ali estaria a salvo da perseguição
38. que lhe moviam.
39. E, quando chegou o tio, contou-lhe o ocorrido.
40. Febril, o cacique guaiacanan esteve varios dias entre a vida e a morte, mas
41. a sua compleição robusta fe-lo vencer a fraqueza.
42. Uma bela manha a donzela veio encontra-lo aprontando para partir.
43. E, no momento da partida, chegou-se a virgem branca, que o acolhera tao
44. humanitariamente.

## F2

1. Abrindo uma bolsa de couro de anta, que trazia presa ao cinto do enduape
2. tirou dela duas sementes que entregou á sua salvadora.
3. “É o segredo eterno da tribo dos guaiacananos, que Tupa, um dia, entregou
4. a Jaguareté, nosso pagé, lá na serra do Cairá. É a fatura que Jací, a meiga
5. deusa da noite, destinou a tribo de Tapirapé.”
6. Disse e partiu, ao galopar célere do seu cabayú selvagem.
7. A donzela, durante muito tempo guardou ao pé de um registro de Nossa Senhora
8. as sementinhas com as quais havia presenteado o cacique moço da tribo
9. dos guaiacananos.
10. Um diaq quando orava ao pé do seu oratório modesto, lembrou-se daquelas
11. sementinhas e com todo o cuidado foi plantá-las junto á uma janela do seu quarto.

12. Passou-se o tempo e todas as manhãs, o seu primeiro olhar era para seu
13. jardimzinho florido, onde havia plantado aquela dâdiva de Tapirapé.
14. Assim foi que, uma manha da sua janela, viu que haviam brotado da terra umas
15. folhinhas tenras, em formato de coração.
16. Regou-as cuidadosamente, Rodeou-as de cuidados e desvelos e as plantinhas
17. cresceram.
18. Uma manhã porém, foi encontrá-las devastadas.
19. Fora uma rês que, por ali, havia cortado rente ao solo aquelas plantinhas
20. curiosas, que ninguém sabia o que era.
21. Redobrou os cuidados pelas plantinhas tenras.
22. Regou-as cuidadosamente. Circundou-as com uma estacade de taquaras e as
23. plantinhas, agradecidas de sua benfeitoria, tornaram a reverdecer.
24. Tornaram-se arbustos rasteiros de um verde alegre, que encantavam com sua
25. graça e verdor.
26. Floresceram.
27. Frutificaram.
28. Aquelas novas sementes a donzela tornou a lançar na terra, e, em pouco tempo
29. a encosta do morro se engalanou de verde, um verde alegre, que encanta os
30. olhos.
31. É a alfafa, o segredo eterno dos guaiacananans, a fartura de Jací, com que
32. cobriu o município de Caí, o rio da mata, na língua tupí.

**Fonte:** Relato escrito em máquina datilográfica, em duas folhas de ofício soltas. Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy. A marcação “SMEC” em F1, linha 2, significa que essa é uma cópia feita pela Secretaria de Educação de São Sebastião do Caí.

A alfafa é uma planta originária do centro-sul asiático e foi primeiramente cultivada na região do Irã. Seu nome tem origem do árabe, como boa parte do léxico português e castelhano iniciado com “al”. Os únicos locais onde encontramos a palavra “guaiacanan” ou “guaiacaná” foram na literatura gauchesca (MENEZ, 2015; MOREIRA, 1989).

Essa denominação indígena também aparece em Masson (1940, p. 77) e o nome do personagem Tapirapé foi o nome de um importante Centro de Tradições Gaúchas da cidade, fundado nos anos 1970. Parte da ambientação da narrativa é retirada do texto de Masson, apesar de ter algumas incongruências. A família Santos (Borges) é nomeada como a primeira família de luso-brasileiros a habitar a região, quando é apontado por mais de uma fonte que eles são secundários à família Mateus. Além disso, Masson menciona que a casa de Bernardo Mateus era localizada no Morro do Martim (onde ainda fica o hospital da cidade).

Não sabemos de quem se trata o tal “Chico Mateus”. O nome pode se referir ao filho de Bernardo Mateus, este, sim, o primeiro morador da região onde se localiza o centro da cidade. Ou ainda pode se referir a seu pai, que também se chamava Francisco, mas que nunca morou na região, tendo nascido em Portugal tal qual seu filho. Nenhuma sobrinha dessa família é mencionada nos relatos consultados (MASSON, 1940; RABUSKE, 1985; MARTINY, 2007, 2010).

Fica claro que a narrativa da “lenda da alfafa”, escrita em 1941, foi feita sob encomenda. Seu escritor, Alfredo Pirajá Weyer (1977), foi um radialista e autor de peças de teatro, ópera e programas de rádio. Paranaense, foi muito envolvido com a cena do início do tradicionalismo, tendo sido autor de uma ópera em três atos, patrocinada pela Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul em comemoração ao centenário da Revolução Farroupilha.

Essa lenda encomendada buscava aliar o passado colonial da região de São Sebastião do Caí com o cultivo da alfafa como sua principal e “natural” atividade econômica, já que havia sido herdada do cacique dos (sic) “índios guaiacans” pela bondade da (sic) “moça valente gauchinha, branca virgem”.

Apesar da digressão, o que buscamos explicitar aqui é o fato de que existem plantas exóticas que são introduzidas no ambiente do vale do Caí a partir do esforço colonial. Buscam tornar a exploração econômica da região mais frutífera, aliada com a navegação fluvial e a transformação da paisagem de uma mata fechada em campos abertos de cultivo e pasto.

Entre as áreas desmatadas, as duas que vão gerar mais “respostas” do ambiente, ou seja, repercussões para o convívio humano no local, são as desflorestações de mata ciliar de rios e arroios e das encostas dos morros.

Como já vimos anteriormente, a falta de matas ciliares acaba por fazer com que a correnteza comece a levar a terra solta que se encontra na margem, aumentando a largura dos rios e tornando-os mais rasos (e menos navegáveis).

Enquanto isso, o desmatamento das encostas vai levar a um efeito parecido, porém mais prejudicial, já que o declive faz com que a terra ganhe mais força em sua descida com a água da chuva.

O principal problema se dá quando há acúmulo de água em uma parte mais acima de uma encosta, a tal ponto de a terra se tornar lama. A fluidez da água, somada ao peso da terra, pode ocasionar problemas sérios, como foi registrado na imagem a seguir.



**Imagem 08:** Fotografia com legenda: “Photographia do desmoronamento do morro do “Diabo” no dia 22 de novembro de 1919, às 13 horas, no 7º distrito de S. João do Montenegro. No lugar assinalado, onde foram encontradas as victimas, e que estava situado o predio e demais dependencias. O desmoronamento abrange 1100 metros de comprimento por 250 de largura.” Fonte: Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy.

Essa imagem foi realizada em 1919, no Morro do Diabo, localizado hoje em São Vendelino, que era o 7º distrito de Montenegro, no vale do Caí. O evento ocorreu no início da tarde e acabou deixando vítimas fatais, cujo número não foi informado. Grafado com tinta vermelha, vemos na imagem um círculo. Dentro dele se encontram o desenho de duas casas, um quadrado e cinco cruces.

Embora fique claro pela legenda que ali havia residências que foram soterradas ou levadas pelo deslizamento de terra, não conseguimos precisar se havia apenas um prédio, como diz a legenda, ou mais de um. Fica claro, entretanto, que havia ali algumas estruturas que serviam de moradia e área de trabalho de uma chácara.

O Morro do Diabo conta com alguma cobertura vegetal no topo e na encosta. No entanto, pelo que podemos observar no canto superior esquerdo da fotografia, o declive do morro havia sido desmatado para abrir o campo.

O deslizamento de terra foi resultado desse desmatamento, assim como deve ter sido resultado de chuvas. Saindo do centro superior no alto do morro, temos o início do deslizamento, que correu morro abaixo. O que denuncia sua trajetória na fotografia são os veios brancos, especialmente os que encontramos na base da fotografia. Segundo a legenda, o desmoronamento “abrange 1100 metros de comprimento por 250 de largura”, cerca de 275.000 m<sup>2</sup> de área de terra revolvida.

Também é preciso reconhecer que, de forma muito rápida, vamos ter alterações drásticas no meio ambiente do vale do Caí. Mas esses impactos não ocorrem apenas com as alterações antrópicas, ou seja impostas pelos humanos. Temos situações em que o próprio ambiente desenvolve “respostas” a essas alterações, impactando, assim, o bioma da região de duas formas.

Porém, essas alterações por si só não bastavam para consolidar o projeto colonial. Era preciso construir uma infraestrutura técnica que se colocou especialmente sobre o curso d'água do rio Caí, de forma a permitir que o rio fosse utilizado em seu máximo potencial. Por isso, vamos, a partir deste ponto, falar especificamente sobre as intervenções humanas na construção do espaço urbano da cidade e as intervenções diretas sobre o curso do rio.

### 1.3. Intervenções antrópicas

As transformações do território urbano de São Sebastião do Caí se iniciam na década de 1870 de forma já bastante acelerada. Não estamos aqui vendo um fenômeno que demora 30 ou 50 anos para se consolidar, pois o cotidiano caiense inicia muito mais rápido do que vai vir a se tornar depois. Com a relativa estagnação econômica resultante da diminuição do trânsito no rio a partir dos anos 1940-60, do surgimento de ferrovias e rodovias que não passavam perto do centro da cidade e das municipalizações dos antigos distritos caienses (que hoje incluem cidades como Portão, Nova Petrópolis, Caxias do Sul, São José do Hortêncio, Feliz, Nova Santa Rita, Capela de Santana, Alto Feliz etc.), São Sebastião do Caí vai perder grande parte de suas fontes de imposto, além de ser reduzida em população e importância política e econômica.

Porém, a transformação da paisagem urbana inicial se dá por duas frentes, frutos do mesmo esforço: uma que se caracteriza por alterações no curso do rio Caí e outra por alterações no trecho de terra contíguo ao rio e no desenho das ruas e quadras da cidade, com vistas a otimizar o uso do terreno para o tráfego de pessoas e cargas, pois São Sebastião do Caí vai ser municipalizada justamente por causa da necessidade de aumento do tráfego do rio.

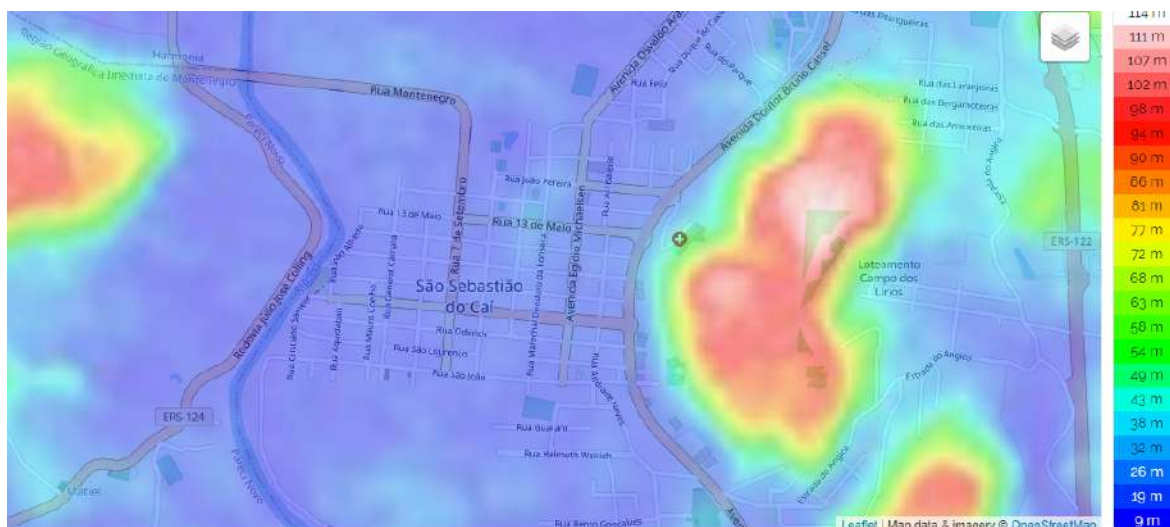
Anteriormente, abordamos o eixo da natureza, primeiro dos cinco eixos propostos por Ingold (2000) para a análise do *taskscape*. Já o trecho a seguir se dedica a compreender outros dois desses eixos: mobilidade e habitat.

O período caracterizado pelo aumento populacional na região ao norte de Porto Alegre e pelo assentamento de novas populações imigrantes nos vales do Caí, Sinos e Taquari, ao longo do séc. XIX, pode ser entendido como uma tentativa de antropização dos espaços “não desbravados” (BUBLITZ, 2008), de regiões vitais para a manutenção das fronteiras meridionais do país. Além disso, esse processo civilizador traz um aumento da navegação fluvial como forma de ligar o interior do estado e a capital. É nesse contexto que se tem a criação de duas cidades: Montenegro, fundada em 1873, e São Sebastião do Caí, em 1875. Ambas novas municipalidades foram criadas a partir de precárias instalações portuárias coloniais, uma em cada margem desse rio. Foram estabelecidas com o mesmo objetivo: o de aumentar a ocupação da região e seu desenvolvimento econômico.

Analisando como o curso de água do rio Caí é percebido no cotidiano de São Sebastião do Caí, vemos que neste local se tem o estabelecimento de uma fronteira terra-água,



onde a interação humano-paisagem pode ser percebida de forma mais concreta. Como exemplo, pode-se citar o fato de que a sede do município foi construída junto a um baixio que recebia (e recebe) inundações frequentes do rio, especialmente durante o outono e inverno.



**Mapa 09:** Mapa hipsométrico do centro de São Sebastião do Caí. As marcações identificam o Morro do Martin, com altitudes entre 114m (branco), 94m (vermelho) e 77m (amarelo), o centro da cidade tem marcações diferentes, mas figura neste mapa em uma média de 16m (azul), apesar de ter algumas partes mais altas (25m, ciano). [Link de acesso](#). Ac. 13/10/20.

Isto ciclicamente gerou e gera comoção social, pois o rio adentra o espaço urbanizado, deturpando a organização social que vige cotidianamente (SCHRÖDER, MARONEZE, 2013). O próprio território urbano da cidade se altera de forma drástica na virada do séc. XIX, pois o estabelecimento do porto e a nova sede de poder municipal implantada em São Sebastião do Caí geraram um aumento da malha urbana e uma diversificação de sua população. O processo de "fazer-se villa" (MARTINY, 2007) implicou um processo urbano-civilizador que tinha ligação direta com a posição estratégica que o porto ocupava no rio Caí, pois foi necessário criar uma sede política adequada a essa conexão entre a Estrada Rio Branco (que ia até Caxias do Sul e suas colônias italianas) e as águas do Guaíba.

Além disso, o porto também oferecia um acesso mais fácil de escoamento de produtos agrícolas das comunidades alemãs que já estavam estabelecidas muito a oeste do Rio dos Sinos, como Nova Petrópolis (fundada em 1858) e São José do Hortêncio (1848). Assim, essa cidade se constituiu como importante via de transporte entre as colônias italianas e a Capital. E o Rio dos Sinos perde a primazia como único transportador de mercadorias da região colonial "ao norte" para a Capital.

Com o novo *status* desse porto, houve também importantes alterações da demografia da Villa, especialmente com o estabelecimento de descendentes de colonos alemães na cidade, sua entrada nas elites locais (como vemos em MARTINY, 2010) e na atividade econômica da região que se tornou um importante centro de comércio e de serviços.

Para além das transformações urbanas, foram realizadas uma série de intervenções específicas no próprio rio. Entre elas, as remodelações do porto natural existente no final do séc. XIX e a construção de uma barragem, entre 1889 e 1901, para o aprofundamento das águas que chegavam até o porto principal do município. Essas intervenções implicam não só em uma alteração do entorno do rio, mas também na modificação do próprio curso d'água.

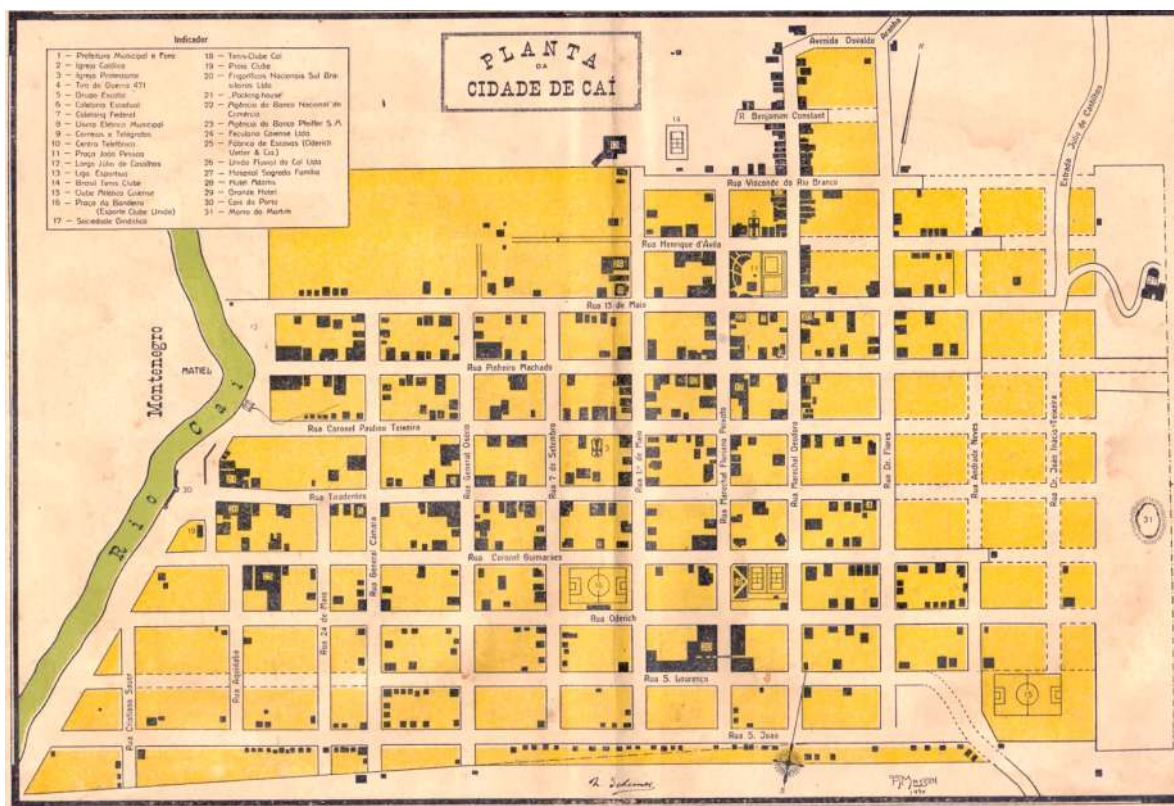
Ainda tendo a navegação fluvial como principal motivador da atividade econômica e da circulação de pessoas nesta região, gera-se uma grande interação e dependência do município nas atividades ligadas ao rio, o que mais uma vez nos remete a buscar compreender essa relação humano-paisagem enquanto uma relação de trocas desiguais (HORNBERG, 2014).

Pelo mapa a seguir (Mapa 10), é possível inferir que São Sebastião do Caí já tinha um centro urbano rapidamente desenvolvido na virada do século. Atesta também para o fato de que, passadas algumas décadas da fundação, o centro da cidade contava com uma multitude de prédios residenciais e comerciais (marcados em preto nos mapas, cada construção teve seu formato/silhueta atribuídos em seus respectivos lugares). Porém, deve ser notado que mais da metade dessa grade urbana estava em áreas de inundação que ocorriam quase todo ano durante a época de chuvas (outono e inverno).

Isso acabou configurando uma forma particular de ver as enchentes (WOLLMANN, SARTORI, 2010; SCHRÖDER, MARONEZE, 2013) como um “evento” em São Sebastião do Caí, mas, de um ponto de vista mais empírico, também atesta a dependência de uma certa proximidade com o rio, mesmo com o empecilho de cheias ocasionais. Para o comércio, era vital estar próximo ao porto, pois era ali que se realizavam as trocas, os carregamentos e os embarques.

A Estrada Júlio de Castilhos (que dividia parte de seu trajeto com a Estrada Rio Branco) parte em direção a norte (na direção de São José do Hortêncio, Feliz e Caxias) no canto direito superior do mapa. A principal função de São Sebastião do Caí como entreposto comercial era fazer a ligação dessa estrada com o rio. Isso era feito por duas ruas: uma que levava até a barca que cruzava o rio em direção ao Matiel (Montenegro), no fim da rua 13 de

Maio; e a segunda via, de maior importância, que terminava no cais do porto da cidade, localizado no final da rua Tiradentes.



**Mapa 10:** Planta do centro urbano de São Sebastião do Caí em 1940, MASSON, 1940, p. s/n entre pp. 34-5. Retomado em 2.3. Urbe como espaço industrial.

A fundação da Estrada Júlio de Castilhos só vai se dar no séc. XX. Ela vai ser construída para substituir a Rio Branco porque esta estrada mais antiga passava por locais que inundavam frequentemente com as cheias do rio Caí. Isso gerava incômodo pela falta de controle humano sobre o momento em que a estrada estaria transitável ou alagada, além de ter um custo maior, pois necessitava de manutenções frequentes por causa da ação da água. As duas estradas seguem a mesma direção geral, porém mais uma vez notamos como o problema das cheias do rio alteraram certos desenhos da malha urbana da cidade.

Os serviços de conservação de estradas são os que mais exigem maiores despesas em todos ou quase todos municípios. Em S. Sebastião do Caí, porém, esses serviços, dispendiosos por natureza, tornavam-se mais onerosos ainda devido à circunstância particular de passar a estrada Rio Branco, uma das principais, pelas zonas sujeitas às grandes e periódicas enchentes do rio Caí. E este foi o entrave que causou dificuldades sem conta às administrações municipais, a começar já pelas primeiras, tolhendo-lhes o natural anseio de realizações, e retardando o surto progressista do município. (MASSON, 1940, p. 115)

Dessa forma, vemos que as cheias do rio sempre apresentaram desafios para o desenvolvimento da cidade, mesmo que o rio em si fosse vital para movimentar sua economia. É importante frisar também que as cheias do rio nem sempre são uniformes; no território de São Sebastião do Caí, por vezes temos cheias apenas no rio Cadeia, por vezes somente no rio Caí e por vezes nos dois. Isso significa que houve situações em que, por exemplo, o porto da cidade conseguia funcionar, mas a Estrada Rio Branco estava intransitável. Com o estabelecimento da Júlio de Castilhos, isso se resolveu (ou ao menos é o que afirma MASSON, 1940, que sempre lemos com um tom de dúvida).

### 1.3.1. O cais do porto

De uma parte, constam reformas e manutenções da infraestrutura avariada pelas enchentes. Por outro lado, foram realizadas obras dedicadas a facilitar a movimentação do tráfego fluvial. Para uma melhor execução, foram feitas reformas do porto ao longo de várias décadas. Ao final do séc. XIX, ele já contava com uma rampa de terra que possibilitava o traslado das cargas feito por carretas puxadas por juntas de boi até a beira d'água (parecida com a que vemos na Imagem 04), mas em 1888 foram feitas reformas e a construção de um cais de pedra (*op.cit.*, p. 109). Esse mesmo cais de pedra foi expandido durante a gestão de Alberto Barbosa (11/08/1920 a 11/08/1921). Masson traz ainda uma nota de rodapé em sua monografia que pode corroborar essa afirmação:

Consta ainda que o cais desabou no tempo em que exercia aquí as funções de juiz de comarca o dr. Caio da Cunha Cavalcanti. Originou-se do fato uma anedota que se tornou histórica, e segundo a qual o dr. Cavalcanti teria comunicado ao governo do estado o desabamento do cais, em telegrama concebido nos termos: “Dr. Borges de Medeiros. Palegre. Caes Cahy cahiu. Caio.” **Se non è vero...** (*op. cit.*, p. 113, grafo do original).

No entanto, com a conclusão da barragem e a elevação da folha d'água, já se faziam vistas para que o porto também fosse modernizado. Constam duas plantas no acervo do Museu Histórico Vale do Cahy: uma feita em 1897 por José da Costa Gama (Mapa 11), engenheiro da Companhia Melhoramentos do Cahy e responsável pela construção da Barragem Rio Branco; e outra mostrada a seguir (Mapa 12), feita em 1901 por João Diehl Júnior, vereador da Câmara Municipal (MARTINY, 2007).

Esta segunda (Mapa 12), até onde pode ser atestado pela observação empírica local, foi executada. A principal diferença entre as duas plantas é o fato de que a de João Diehl contava com duas escadas, enquanto a de José da Costa Gama<sup>6</sup> investia no desenho original do porto com um declive pavimentado paralelo ao rio.

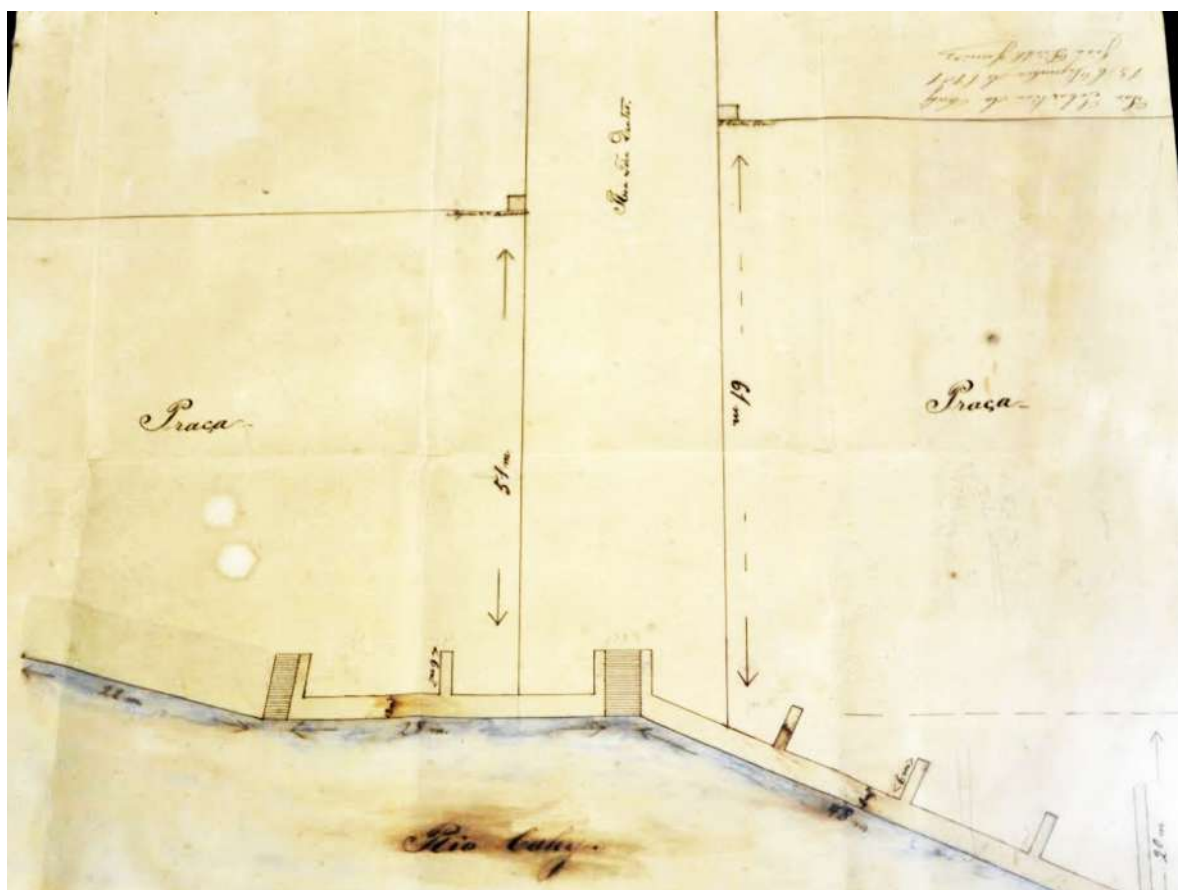
---

<sup>6</sup> Nascido no Rio de Janeiro em 1855 e falecido em 1916, foi professor da Escola de Engenharia de Porto Alegre em sua fase inicial, além de ter sido responsável pelo plano de construção da via férrea entre Porto Alegre e Uruguaiana, pelas obras da barra de Rio Grande entre 1890 e 1893 e pela construção da Barragem Rio Branco. (HEINZ, 2009).





como que o porto em si oferecesse uma forma facilitada para o embarque e desembarque de mercadorias. Ou ainda, segundo Reinheimer: “A terra fértil era um dos fatores, mas possuir condições favoráveis para o escoamento da produção era fundamental para o êxito de uma colônia (...) mesmo diante de obstáculos, as colônias prosperavam se fossem abastecidas por uma estrada líquida e pudessem exportar os excedentes de suas colheitas.” (2007, p. 32).



**Mapa 12:** Planta de reforma do cais do porto, João Diehl Júnior, 1901. Acervo do Museu Histórico Vale do Caí.

Há também outra diferença fundamental: as obras no porto de São Sebastião do Caí eram de natureza pública e financiadas pelas instâncias governamentais, assim como a manutenção das estradas Rio Branco e Júlio de Castilhos. Enquanto isso, a Barragem Rio Branco não o era, já que foi financiada pela iniciativa privada, como veremos mais adiante.

Quanto à ligação da cidade com o rio Caí, ela se dava principalmente por dois pontos: um deles ao final da rua 13 de Maio, onde ficava a balsa; e outro no final da rua Tiradentes. Nesse sentido, é possível observar que a cidade era o porto. Pouco importava se o local onde se construíram as ruas e prédios era assolado por cheias.



O importante era que o terreno fosse plano para facilitar o acesso das carretas ao porto e que o porto em si fosse navegável. É difícil tentar, apenas por estas duas construções (porto e barragem), refazer a relação de São Sebastião do Caí para com seu rio.

Mas este estudo parte da premissa de que agir no ambiente é uma forma de percebê-lo (INGOLD, 2000, p. 9). Dessa forma, o rio Caí e seu porto precisavam se adequar às necessidades de instalação de um entreposto comercial, cujo intento estava na ocupação do território para sua colonização.

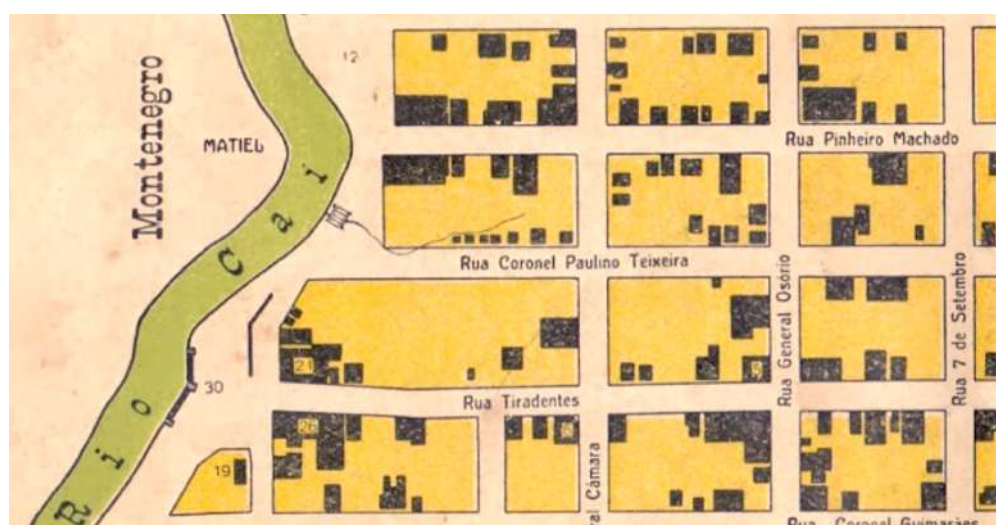
A cidade queria estar ao lado do rio, a princípio por necessidade e, ao longo do tempo, pelo sentido de pertencimento. Porém, também precisava que seu curso d'água fosse mais eficaz no transporte de insumos à jusante e à montante, entre a capital e o interior. E, para isso, usou-se de artifícios e intervenções na própria tessitura do rio. Como a cidade se desenvolveu a partir de um terreno que já tinha propensão natural para ser usado como porto, o que vemos é a adequação desse espaço para otimizar sua utilização.

A questão que se mostra importante aqui é compreender que essas alterações foram feitas dentro de um novo processo de colonização, um processo já industrializado, uma vez que o município passa a se desenvolver apenas no último quarto do séc. XIX. É claro que havia espaço para o labor artesanal, e em muito ele era utilizado, mas os barcos que são utilizados nesse período já são movidos a vapor (e um pouco mais tarde à gasolina); a barragem realizada é feita com um sistema de eclusas de abertura automática, o que era uma novidade na época, além da barragem em si ser móvel. Ou seja, vemos a constituição de São Sebastião do Caí já dentro de um processo de industrialização, que não deve ser confundido com uma “revolução industrial”, como bem coloca Mendes (2010, p. 80-81).

Muito já foi falado sobre o porto de São Sebastião do Caí até este momento. No entanto, é importante termos uma visualização concreta de onde é que se localizava e como estava constituído. Analisando os mapas 13, 14 e 15, temos o porto de São Sebastião do Caí indicado em mapas de diferentes épocas. Apesar de a autoria do Mapa 13 não estar grifada, a caligrafia se assemelha a do Ante-projeto do Porto (Mapa 11), assinado por José da Costa Gama.



Mapa 13: Detalhe de Planta da Cidade de Caí, de José da Costa Gama, sem data, início do séc. XX.



Mapa 14: Detalhe de Planta da Cidade de Caí, de Alceu Masson (MASSON, 1940, p. s/n).



Mapa 15: Imagem obliqua retirada do Google Maps, correspondente à localização das imagens anteriores, 2020.

Ele mostra em detalhes o loteamento das quadras de São Sebastião do Caí, assim como quais desses lotes estão ocupados por construções (em cores). O porto está localizado ao final da rua Tiradentes, mais ao sul do recorte. Nota-se de saída que a rua Tiradentes era, por ser a principal via de acesso ao porto, a mais ocupada por construções ou prédios no início do séc. XX. O desenho em si é claro sobre a distribuição dos lotes dentro das quadras, porém não traz certos detalhes como o contorno específico do Rio, já que ele é indicado apenas de forma retilínea. Além disso, esse próprio mapa não tem nenhuma indicação específica que aponte onde ficava o cruzamento de balsa ao final da rua Pinheiro Machado. Isso também ocorre no Mapa 14.

O Mapa 14 é um detalhe do mapa feito por Alceu Masson para sua monografia de 1940. Tem o mesmo recorte de quadras e de localização. É também mais expressionista do que realista, já que indica o formato das construções, mas não leva em conta a proporção real entre elas e o tamanho das quadras. Na verdade, esse comentário é apenas um detalhe, pois, fazendo a análise das minúcias desse mapa, podemos ver que Masson consegue nos dar várias informações muito importantes sobre a São Sebastião do Caí de 1940. Ao final da rua Tiradentes, temos localizada a indicação 30 que, na legenda, aponta para o cais do porto. Nota-se ainda que o desenho de Masson segue proximamente, mesmo que de forma minimalista, o desenho da planta do porto feito por João Diehl Júnior (Mapa 12).

Masson também utilizou suas legendas para indicar uma série de prédios públicos ou de empresas da cidade de São Sebastião do Caí. Temos, então, um relato de onde se encontravam certos serviços. Ao final da rua Tiradentes, o número 19 nos indica a existência de um Praia Clube à beira do porto. Além disso, na entrada da rua Tiradentes, temos dois prédios: o número 21 aponta a *Packing House*, que preparava e embalava a alfafa para ser enviada; e, no prédio 26, também havia a sede da União Fluvial do Caí Ltda., que era uma das empresas responsáveis pelo trânsito fluvial naquela década. Entrando um pouco mais a leste na rua Tiradentes, localizamos ainda o prédio 6, na esquina da rua General Câmara, que indica a Coletoria Estadual, responsável pela coleta e controle dos impostos no estado.

Na quadra seguinte, mais a leste, na esquina com a rua General Osório, o prédio 5 indica a presença do Grupo Escolar, uma escola da época que depois vai mudar de local e atualmente se chama Escola Estadual Felipe Camarão, apelidada de “Grupo” até hoje. Vemos então que prédios localizados na região próxima ao porto eram invariavelmente ligados a

serviços que lidavam de alguma forma com o trânsito fluvial, seja o local onde se embalava a alfafa, seja a sede de uma das companhias responsáveis pela navegação fluvial.

Algo que precisa ser ressaltado é que toda a área que aparece nesse mapa de 1940 se localiza em região onde ocorrem as cheias periódicas do rio. Mesmo que essas cheias causassem prejuízo e incômodo, mais importante era manter-se próximo da principal zona comercial da cidade. O último mapa, de número 15, é uma imagem de satélite de 2020 (retirada do Google Maps) que mostra como a região está hoje. Pode-se notar que São Sebastião do Caí, ao longo dos últimos 148 anos, acabou ocupando com prédios as quadras que antes estavam vazias no Mapa 13.

Fica evidente também que temos hoje o porto da cidade como uma região periférica, uma vez que não há mais trânsito fluvial, pois este porto perdeu sua influência econômica sobre a cidade no séc. XX, especialmente com o advento das ferrovias e, depois, dos automóveis. A cidade vai passar, a partir daí, a se virar em direção à estrada que fica na base do Morro do Martim, mudando, portanto, o foco de atenção dos serviços e bens públicos e de sua atividade econômica.

A principal diferença que se constata entre estes mapas é que as edificações da cidade vão aumentando com o passar do tempo e com a expansão demográfica, ao mesmo tempo que a região do porto vai perdendo sua ambientação comercial. Automaticamente, vai se perifерizando. Esses mapas não mostram de forma muito contundente as estruturas do cais do porto. Para isso, precisamos recorrer às imagens fotográficas.

Retornaremos às imagens 9 e 10 nos próximos capítulos desta tese. Porém, nos cabe analisar, neste momento, a configuração do terreno no porto de São Sebastião do Caí. A Imagem 09 e a Imagem 10 são um par e fazem parte do Acervo do Museu Histórico Vale do Caí. Contribui para isso o fato de que as duas fotografias foram reveladas no mesmo tipo de papel e com a mesma técnica. Constam no Museu em sua forma original.

As duas fotografias (Imagens 9 e 10) não foram produzidas de forma espontânea, porém sempre é preciso lembrar que as fotografias no séc. XIX necessitavam de um longo tempo de exposição para captar a imagem corretamente. Assim, as pessoas precisavam ficar paradas para que o resultado saísse claro e nítido. Sem esse procedimento, as imagens ficariam borradas, como aconteceu com o rosto das crianças que estão ao pé do sujeito na centro-esquerda da fotografia.



**Imagem 09:** Cais do porto de São Sebastião do Caí, autor desconhecido. c. 1890. Fotografia original do Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy.





**Imagem 10:** Cais do porto de São Sebastião do Caí, autor desconhecido. c. 1890. Fotografia original do Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy.



**Imagem 11:** Cais do porto de São Sebastião do Caí, autor desconhecido. c. 1910. Vapor Salvador acompanhado de chatas de madeira carregando alfafa. Acervo do Museu Histórico Vale do Caí.





**Imagem 12:** Cais do porto de São Sebastião do Caí, autor desconhecido. c. 1910. Vapor Otto visto parcialmente à esquerda acompanhado de chatas carregando madeira. Acervo do Museu Histórico Vale do Caí.

Essas imagens 9 e 10 foram feitas para documentar a forma como se fazia o carregamento e descarregamento de cargas nos vapores no cais do porto de São Sebastião do Caí. A primeira foi realizada olhando em direção ao sul e mostra o vapor próximo à margem, com uma prancha de madeira estendida em direção à rampa de terra do porto. Ao pé dessa rampa, temos um círculo de carroças puxadas por jumentos, trazendo insumos que serão transportados. Enquanto a carroça mais à esquerda está cheia, as localizadas à direita e ao fundo do círculo estão vazias, mostrando, portanto, a forma como o trabalho era feito. É notável essa configuração em círculo quando fazemos um comparativo entre a fotografia e o Mapa 11. No projeto para melhorias no porto de São Sebastião do Caí, feito por José da Costa Gama, também consta uma base circular no final da rampa, justamente para que esse círculo de carroças fosse feito. No entanto, como sabemos, essa planta de José da Costa Gama não foi executada. Continuou-se a usar a rampa de terra não ladrilhada durante o período de funcionamento deste porto no rio Caí. Nota-se ainda que essa rampa de terra (Imagem 09) faz parte de um barranco sem cobertura vegetal e que, por causa disso, sofria de erosão.

Já a Imagem 10, captada do mesmo ponto de localização da Imagem 09 (porém com a câmera virada para outro ângulo), mostra o prédio da União Fluvial do Caí Ltda., prédio construído em 1884, e conta com uma série de pessoas, animais e carretas que posaram para a foto. Nos próximos capítulos, iremos analisar os pormenores da construção dessa fotografia. Mas, por enquanto, o mais importante é saber que o prédio da União Fluvial do Caí ficava ao final da rua Tiradentes. Essa fotografia é o verso da Imagem 09, mostrando a parte alta da rampa de terra que era usada para levar os insumos até os navios.

Já as imagens 11 e 12 foram feitas de pontos de vista similares, do outro lado do rio, onde hoje fica a localidade de Matiel, e mostram a rampa de terra observada nas duas fotos anteriores. Na Imagem 11, captada ao redor de 1910, notamos dois prédios que formam as esquinas da rua Tiradentes: à esquerda, o prédio da *Packing House*; à direita, o prédio da União Fluvial do Caí, que também aparece na Imagem 10. A praça do cais do porto (gramado) apresenta um declive bastante acentuado, possivelmente gerado por processo de erosão. Ao mesmo tempo, podemos notar que esse declive foi aplainado para permitir acesso ao limiar do muro do cais, de modo a facilitar o traslado de insumos e pessoas dos barcos.

Notamos também o vapor Salvador, acompanhado de algumas chatas de madeira carregando alfafa (os pacotes retangulares). O que chama mais atenção nessa imagem é o muro relativamente baixo construído no porto de São Sebastião do Caí a partir da planta feita

por João Diehl Júnior (Mapa 12). Já a Imagem 12 oferece mais detalhes periféricos: o muro do cais do porto foi aumentado tanto em largura quanto em altura. Da mesma forma, nota-se que a praça foi aterrada e aplainada, suavizando o declive do terreno.

Não é possível precisar a datação quando olhamos as fotografias do cais do porto de São Sebastião do Caí, pois o acervo do Museu Histórico Vale do Cahy nunca foi profissionalmente organizado. Por causa disso, uma série de fotografias constam nesse acervo sem a identificação correta e necessária. Nesse sentido, cabe salientar que a maior parte dos estudos históricos feitos sobre este tema podem trazer datações errôneas. As imagens 9 e 10, por exemplo, são geralmente datadas de 1888, quatro anos depois do ano de construção do prédio da União Fluvial do Caí. Não há, porém, nenhuma informação no acervo do Museu Histórico Vale do Cahy que corrobora essa afirmação, já que as fotografias não possuem nenhum inscrito em seu dorso.

Acreditamos que essas fotografias (Imagens 9 e 10) tenham sido produzidas em meados de 1890, uma vez que todos os livros consultados afirmam que sempre houve um porto natural em São Sebastião do Caí, utilizado desde antes da fundação da cidade. Além disso, nas imagens 9 e 10 não aparece nenhuma estrutura em pedra no limite do rio. Caso essas estruturas de pedra existissem, elas estariam documentadas, já que essas fotografias foram encenadas para capturar o “progresso” da região. Sobre as imagens 11 e 12, acredita-se que sejam de cerca de 1910, porém também há certa confusão em relação a essas fotografias, especialmente pelo fato de que seus originais não se encontram no museu da cidade.

Um ponto de comparação entre essas quatro fotografias pode ser feito por meio das árvores captadas. Nas duas primeiras há pequenas árvores raquíticas à frente do prédio da União Fluvial do Caí. Nas outras, existe uma árvore grande e crescida que cobre parte da edificação. Mais importa, no contexto desta pesquisa, saber que existia, já desde o séc. XIX, um ponto de terra com uma rampa que facilitava a transposição da água para a terra e que esse porto vai ser edificado, com um muro de contenção para estancar a erosão da terra, com base na planta proposta por João Diehl Júnior (Mapa 12).

Cabe lembrar também, como já relatado anteriormente, que essa edificação vai ruir em 1921 e que, portanto, o porto edificado que existe hoje foi feito em momento posterior. Pelos comentários encontrados em Masson (1940), em relação ao desgaste que as cheias do rio causam na infraestrutura da cidade, pode-se inferir que as estruturas utilizadas na navegação fluvial eram constantemente avariadas e precisavam de reparos sucessivos.

### 1.3.2. A Barragem Rio Branco

De todas as obras que foram executadas no rio Caí, nenhuma foi tão bem documentada como a Barragem Rio Branco. Isso se deve ao fato de que essa construção possuía um nível técnico mais complexo do que os muros de contenção do cais do porto. E também porque apresentavam mais problemas, uma vez que a barragem estava sendo constantemente reformada. Além disso, o canal no curso do rio passava por reparos regulares para garantir que o calado não entrasse em contato com o fundo do canal, pedras, troncos ou qualquer objeto que pudesse incorrer no risco de danificar essas embarcações

No entanto, o rio Caí apresentava à época, como ainda apresenta hoje, uma grande variação no nível do curso d'água: uma via aproveitável para navegação quando se encontrava no período das cheias (entre março e outubro) e um curso mais arriscado para o período de estiagem (entre novembro e fevereiro).

Mais próximo da virada do séc. XIX, o governo provincial apresentava duas linhas gerais para melhorar as vias de transporte de insumos da região colonial e seu desembarque em Porto Alegre: de uma forma mais geral, a construção de vias férreas feitas por capital estrangeiro no estado e, no caso específico do rio Caí, o estabelecimento de duas barragens com eclusas para que o nível do rio se tornasse mais profundo. É deste projeto que surge a Barragem Rio Branco.

Por meio da lei nº. 1688, de 13 de janeiro de 1888, o engenheiro José da Costa Gama recebeu concessão para a construção de duas barragens (conforme comentário de REINHEIMER, 2007, p. 84) para melhorar a navegação do rio Caí e sua exploração comercial pela cobrança de uma taxa para passagem de embarcações de carga. Costa Gama pretendia batizar as duas barragens como “Rio Branco” e “José Bonifácio”, mesmo sendo partidário do Partido Republicano em São Sebastião do Caí, como aparece várias vezes n’*A Federação*. O período de negociação, acordo e construção da Barragem Rio Branco, porém, acabou por causar atrasos.

Segundo Reinheimer (2007, p. 86), a segunda barragem, que se chamaria “José Bonifácio”, nunca foi construída. Já a Barragem Rio Branco deveria ser terminada até o ano de 1893, mas devido a alguns problemas com a eclusa acabou tendo seu prazo postergado.

Apresentemente, o prazo de entrega da primeira obra foi estendido, já que Reinheimer (2007, p. 86) aponta 1898 como o ano de conclusão.

Apenas em 1899 foi realizado um teste bem-sucedido com o sistema de barragens móveis desenvolvido por Costa Gama (*op. cit.*, 2007, p. 86). E, na dificuldade de se construir a primeira barragem, foi feita uma permuta com autorização da Província em que, no lugar da construção da segunda barragem, foram realizados trabalhos de dragagem, explosões com dinamite e espigões de fundo para aprofundar o leito do rio.

Na Revista de Engenharia, publicada no Rio de Janeiro entre 1879 e 1891, encontramos mais detalhes sobre o projeto e a construção da Barragem Rio Branco. Essa publicação era especializada no campo da engenharia, e encontramos em suas edições uma série de debates feitos pelos engenheiros brasileiros sobre sistemas de barragens, navegação fluvial, construção de estradas de ferro etc.

O engenheiro José da Costa Gama encaminhou para os editores da revista, em 1884, “quatro impressos avulsos, trazendo todos eles título, e contendo os requerimentos memorias explicativas, apresentados por ele próprio á assembléa legislativa provincial”. Esses documentos, propunham “fazer obras de melhoramentos no Rio Cahy, entre o Maratá e a villa de S. Sebastião, para tornar esse trecho navegável durante todo o anno” (REVISTA DE ENGENHARIA, 1884, p. 15).

No momento de envio desses documentos, os editores atestam que eles concordam com a “conveniencia de seriamente cuidarmos de melhorar nossa navegação”, mas que naquele momento não conseguiriam analisar de forma mais precisa os documentos enviados sem “conhecermos o systema de barragens (...) e as condições do rio Cahy.” (*op. cit.*, 1884, p. 15). Já no ano de 1886, Costa Gama encaminhou “dous folhetos em que foram reproduzidos os artigos, que publicou no *Jornal do Commercio* de Porto Alegre, expondo o seu systema de melhoramentos do rio Cahy, e os artigos editoriaes da *Federação*” (*op. cit.*, 1886, p. 62) que foram avaliados, a pedido do editor da Revista, pelo engenheiro Benjamin Franklin de Albuquerque Lima, responsável pelos “melhoramentos” do rio Parnaíba.

Na avaliação de Albuquerque Lima, a proposta de melhorar o rio por meio de barragens “auto-moveis, 13 kilometros daquelle rio em que ha razios ou seccos durante o verão, nos quaes não podem passar os vapores que actualmente fazem sua navegação e que demandam 1m,00 e 1m,10” (*ibid*, p. 62). Apesar de acreditar que o projeto é executável, o engenheiro questiona se este seria o “melhoramento” mais econômico, especialmente pelo

fato de que Costa Gama havia realizado apenas estudos preliminares e, portanto, não definitivos. Além disso, Albuquerque Lima aponta ainda que, se a profundidade desse trecho do rio em época de seca é superior a 50 centímetros, poderiam ser empregados vapores de roda de pipa com fundo de aço, construídos à época por Yarrow & C. No que se refere à teoria por trás da proposta, o avaliador acredita que elas estão a par da ciência hidráulica da época. Mesmo assim, crê que estudos definitivos deveriam ser feitos para que se assegurasse que o efeito desejado sobre o nivelamento do rio seria atingido de forma bem-sucedida. E, frisa ele, de forma econômica.

A partir daí, temos na sequência dessa edição da Revista de Engenharia um relato do próprio Costa Gama apresentando os aspectos técnicos de sua invenção. Ele inicia descrevendo o trecho do Rio Caí que pretende melhorar. Em sua avaliação, o trecho tem 13 km de extensão (vamos encontrar diferenças de números entre as diferentes fontes e pesquisadores) e sua largura varia de 50 m, em São Sebastião do Caí, a 60 m, no Maratá. Ou seja, 50 m no trecho a montante, no limite que alcança o porto, e 60 m à jusante, na região próxima ao local onde gostaria de iniciar a implantação das barragens móveis.

Afirma também que os barrancos do rio são constituídos de barro compacto e “conglomerados de pequeno volume”, ou seja, pequenos cascalhos e seixos. Esses barrancos das margens contam com 11 m de altura na região próxima a São Sebastião do Caí e 9 m de altura na região do Maratá. Ainda afirma que esse trecho do rio está “estabelecido”, no sentido de que há poucas alterações do curso do rio, ao menos no que tinha observado, e que não havia risco de mudar de curso em nenhum local desse trecho de 13 km.

Um dos pontos deste relato que mostra característica de ser apenas um estudo preliminar é a forma com que Costa Gama estima a posição do declive do terreno e do curso do Rio. Sem base matemática, Costa Gama supõe que a declividade do rio é de 23cm por quilômetro. Seu único argumento é de que o fluxo do rio é “quase imperceptível”, ou seja, não se nota suas águas se movendo (o que ocorre ainda hoje, exceto em períodos de enchente, quando o curso dentro do leito do rio fica mais acelerado).

Ele ainda estabelece alguns comentários sobre a velocidade da água em relação aos tempos de seca e aos tempos normais do rio ao longo do outono e inverno. E afirma que, em média, os baixios do rio contam regularmente com 1,20 m de profundidade.

Ainda faz algumas pontuações em relação ao rio Cadeia, principal afluente do rio Caí. Segundo seu relato, tem 25 m de largura e se junta ao curso do rio Caí a 4.600 m de distância

abaixo de São Sebastião do Caí. Anuncia que pretende também realizar melhoramentos neste curso d'água subsidiário, caso o projeto venha a ser instalado. Isso permitiria que o rio Cadeia se tornasse navegável ao menos em um trecho de 20 km acima da sua foz, no rio Caí, abrindo assim uma nova rota comercial. Na época, segundo ele, só era possível navegar pelo rio Cadeia com lanchões, já que os barcos podiam ter no máximo 80 cm de calado.

Ainda, Costa Gama aponta que o solo da Bacia do rio Caí é bastante impermeável, e que por isso toda a água da chuva que desce vai imediatamente para o leito do rio. Afirma também que, mesmo no verão, há enchentes dependendo do volume de chuvas. Nesta questão das cheias, ele ainda aponta para o fato de que algumas enchentes elevavam o nível do rio a até 15 m. Já na época de seca, esse mesmo nível podia atingir apenas 50 cm de profundidade.

O objetivo de sua proposta com barragens móveis seria assegurar, durante todo o ano, a profundidade de 1,20 m. Note-se que é apenas no próprio relato de Costa Gama que temos a proposta dessa profundidade. O que foi mencionado anteriormente pelos editores da Revista de Engenharia e pelo engenheiro Albuquerque Lima varia apenas entre 1 m de profundidade e 1,10 m.

A seguir, Costa Gama aponta para o fato de o Rio Caí não ter tanta largura quanto outros rios da região. Por isso, a melhor proposta seria a construção de barragens móveis, ao contrário de outros tipos de soluções, como a criação de passagens no curso d'água por meio de enrocamentos presos por estacadas ou mesmo pela dinamitação de rochedos em corredeiras, a exemplo do que foi realizado pelo engenheiro Benjamin Franklin Albuquerque Lima no rio Parnaíba.

O rio Caí, mesmo antes da construção da Barragem Rio Branco, era navegável e utilizado durante a maior parte do ano, ficando, porém, inoperante durante as épocas de seca, pois se criavam baixios no trajeto entre o porto de São Sebastião do Caí e o porto de Maratá.

A proposta de Costa Gama rejeita a construção de barragem de alvenaria, já que, durante os períodos de cheia, quando o rio atinge entre 10 e 12 m de altura, a grande pressão da água poderia corroer as bases da construção ou mesmo enfraquecer os flancos em contato com a margem do rio.

Afirma ainda que a construção dessas barragens móveis já era tardia, uma vez que seriam mais módicas e possibilitariam o tráfego em grande parte do interior colonial riograndense, sem ser tão dispendioso quanto a construção de estradas de ferro que, a partir da década de 1880, já estavam em pleno funcionamento no Vale do Jacuí e no Vale dos Sinos.



Fala então Costa Gama que sua proposta de estabelecer algumas represas móveis e seriadas aumentaria em 66 cm o curso do rio, expandindo a navegação por várias léguas, independente das cheias ou estiagem. Ao fim de seu relato, ele propõe que cinco represas deveriam ser erguidas no trecho entre Maratá e São Sebastião do Caí. Fala ainda que esse número poderia ser reduzido, mas

“o systema de barragem que ideiei está intimamente dependente da pequena diferença de nível não só para evitar os choques, como para poder contar com a reação das águas de jusante. (...) Pois exigida a profundidade de 1m,20 estabeleceremos a primeira barragem no ponto do rio que em que nas mais baixas águas sempre haja altura; e d’ahi iremos vencendo a subida do rio de 0m,66 em 0m,66, com successivas barragens, que terão sempre ao lado, junto a uma das margens *passos* formados por estacadas reforçadas, ou alvenaria, constituindo canal de cerca de 30 metros de extensão e 12 de largura. Estes canaes são providos de uma só porta si se quiser permitir a navegação intermitente, como é o nosso caso ou estabelecerão duas, uma em cada extremidade, formando assim uma eclusa, quando se queira da navegação constante. (REVISTA DE ENGENHARIA, 1886, ed. 134, p. 64)

Afirma Costa Gama que o modelo do seu sistema de represas é uma compilação simplificada das barragens inventadas na França por Krantz e Carro. Esta barragem móvel, como podemos ver nas imagens 13 e 14, seria feita a partir de uma sapata fixada ao leito do rio e duas bóias (basicamente duas chapas de metal), que seriam afixadas em ângulo agudo a essa sapata. Essas boias poderiam ser achatadas e ficar rentes ao leito do rio, liberando a corrente da interrupção da barragem. Assim como poderiam ser erguidas, interrompendo o fluxo de água, para que a superfície se elevasse, com a própria força da correnteza mantendo essa barragem móvel elevada (segundo o cálculo de Costa Gama, essa elevação seria de 65 cm, segundo a Imagem 13, ou 66 cm, segundo o relato da Revista de Engenharia).

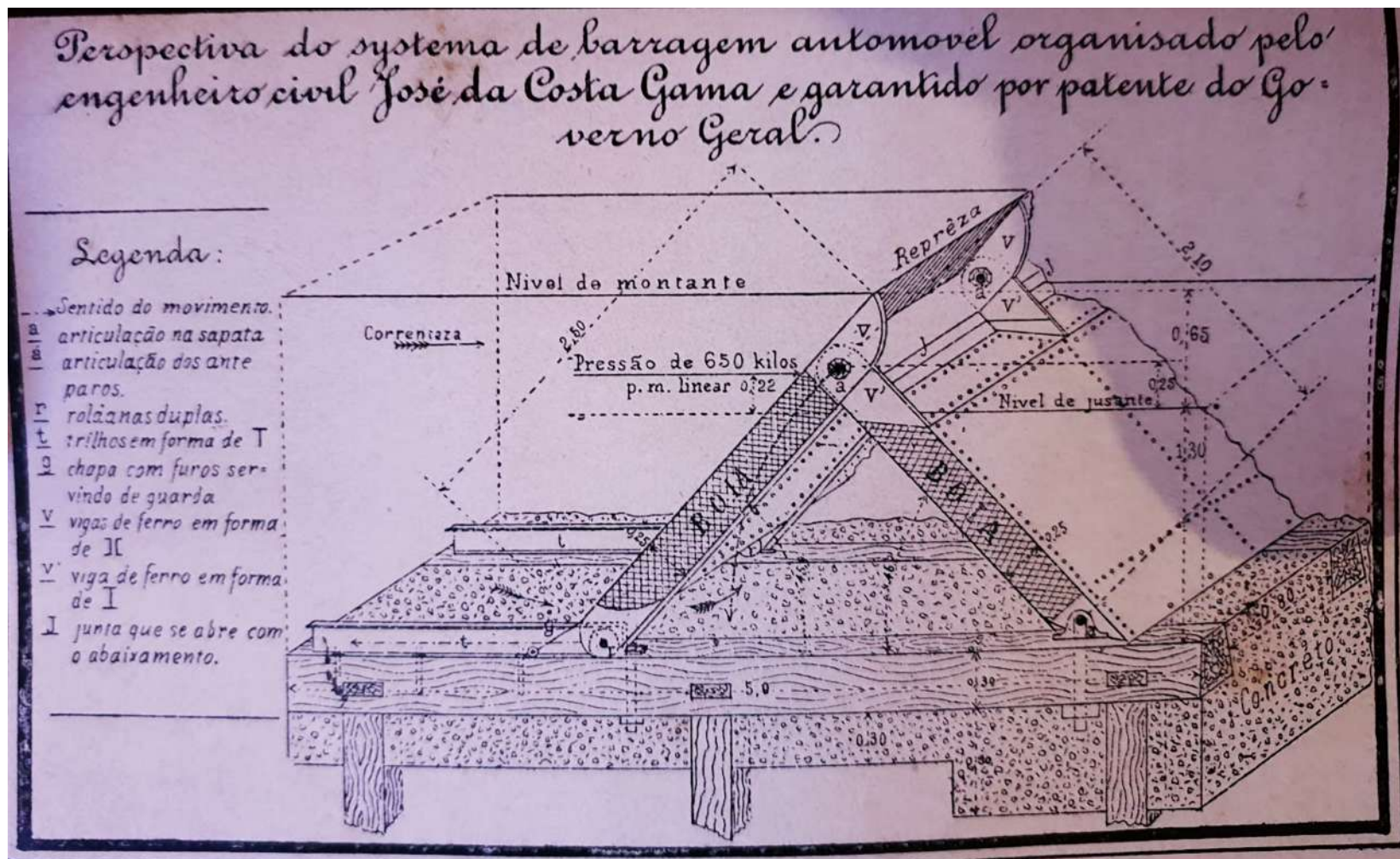
Após a descrição técnica do sistema de barragens móveis e as medições e cálculos necessários para sua proposta, Costa Gama disserta sobre as possibilidades de emprego geral dessa invenção. Afirma ele que sua ideia é própria a ser aplicada em todos os canais e rios, exceto aqueles que têm grande volume de água e largura demasiada, nos quais bastaria apenas aprofundar alguns canais nas partes mais baixas desses leitos. Já em outros casos, como no do rio Caí, Costa Gama afirma que sua invenção seria a melhor proposta a ser aplicada, já que não exigiria a escavação de canais dentro do rio. Bastaria construir esse modelo de barragem com eclusas correspondentes, que poderiam ser utilizadas para cada vez que o rio tivesse um declive de 66 cm.

Porém, é necessário salientar que a proposta original de Costa Gama para o rio Caí era composta de cinco barragens. Quando a Companhia Melhoramentos do Cahy recebe autorização do governo provincial para realizar a obra, são permitidas apenas duas barragens. E, de fato, o que acabou sendo executado foi apenas a construção da barragem Rio Branco. É por esse motivo que encontramos discussões na imprensa sobre obras no próprio leito do rio para aprofundamento do canal por onde passavam as embarcações. Porque apenas uma barragem não era suficiente para elevar o nível do rio de forma a não necessitar fazê-lo.

As imagens 13 e 14, retiradas de Masson (1940), são os modelos que possivelmente Costa Gama enviou para a Revista de Engenharia e para outros locais aos quais apresentou sua invenção. Não são plantas e projeções específicas da Barragem Rio Branco. A Imagem 14, por exemplo, mostra a barragem móvel sendo aplicada em um vão muito mais largo do que aquele que foi efetivamente construído no rio Caí.

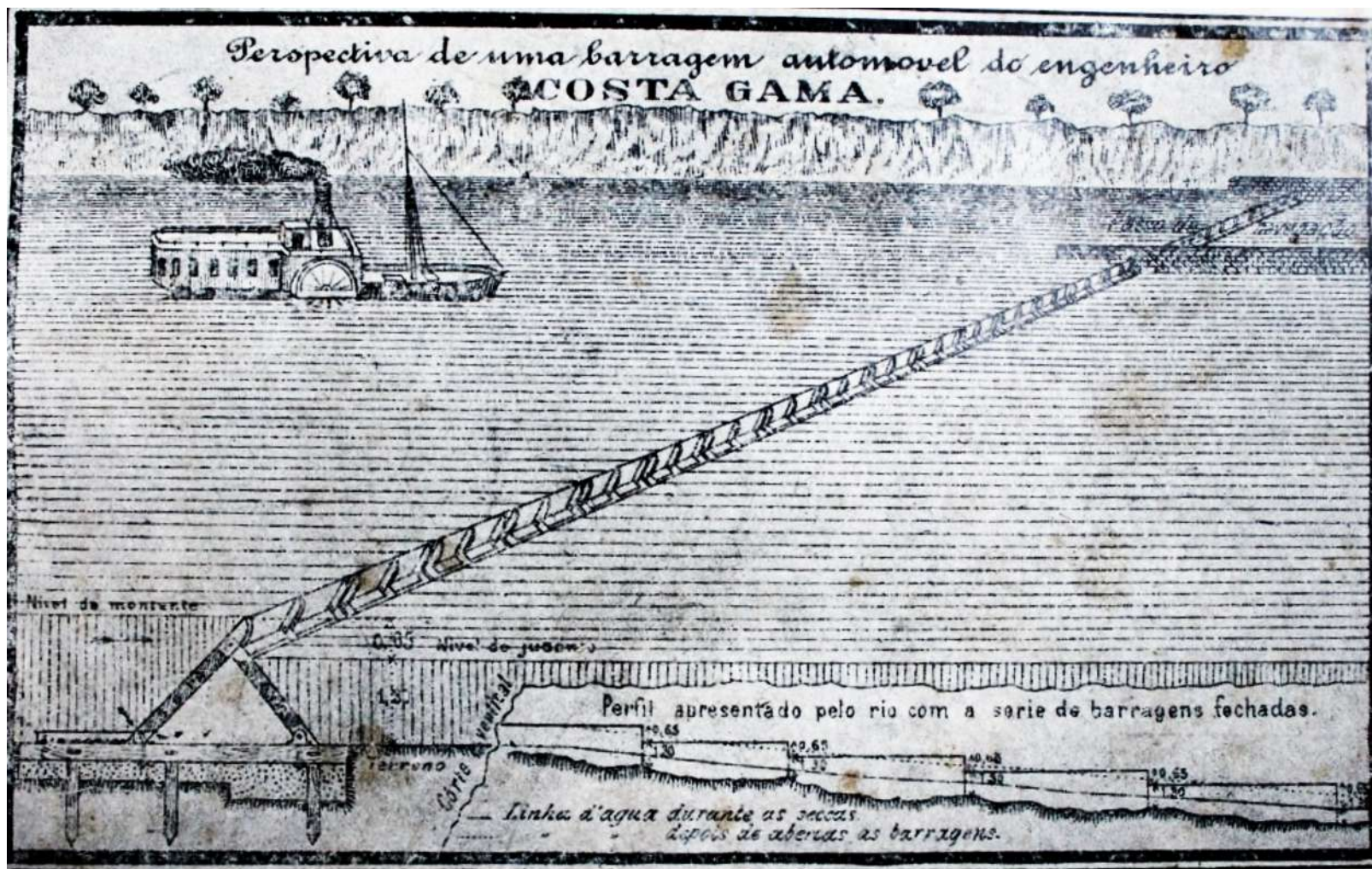
Ao mesmo tempo, a previsão de elevação do nível da água para cada barragem a ser construída seria de 66 cm. Ainda, segundo o próprio estudo preliminar efetuado por Costa Gama (REVISTA DE ENGENHARIA, 1886, p. 62), o trecho de 13 km apresentava uma declividade de 23 cm a cada quilômetro. Ou seja, a cada 3 km o rio apresentava um declive de 69 cm e, portanto, para que as barragens fossem efetivas, elas deveriam ser construídas de forma seriada a cada trecho de 3 km de rio, em um total de 4 ou 5 barragens. Ao menos segundo o desenho original da invenção.

Algumas perguntas que restam, e para as quais não encontramos respostas nas documentações consultadas, se dirigem ao fato de que, quando a concessão foi feita e o projeto começou a ganhar corpo, Costa Gama optou por buscar construir apenas duas barragens (REINHEIMER, 2007, p. 84). Isso foi uma concessão que ele teve de fazer, ou mudou de ideia em sua proposta original de cinco barragens? Ele teve de redesenhar sua invenção para dar conta de uma elevação maior do nível da água com menor número de barragens? Por que ele não fez a construção da segunda barragem planejada (a que se chamaria José Bonifácio)? Segundo Costa Gama, a própria força da água do rio faria com que a barragem móvel se mantivesse elevada, fazendo também com que a eclusa se enchesse e se abrisse quando necessário. Porém, essa mesma força da água que faria o mecanismo operar poderia forçá-lo demais e causar avarias, como veremos adiante.



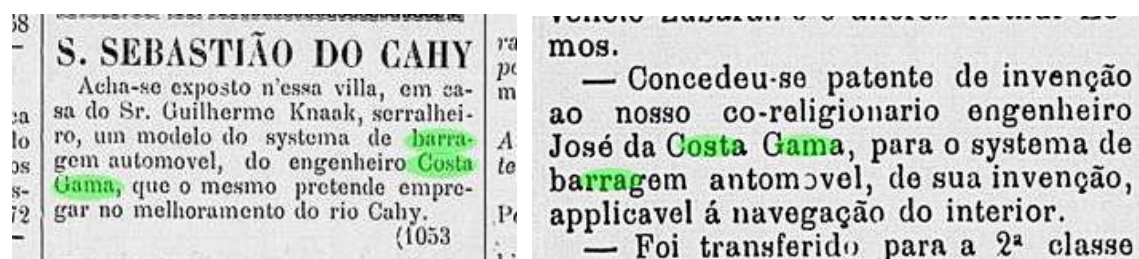
**Imagem 13:** Detalhe de *Perspectiva do systema de barragem automovel organizada pelo engenheiro José da Costa Gama e garantido por patente do Governo Geral*. Ilustração feita por Costa Gama com o projeto do mecanismo de boias para represamento da água, com especificações técnicas e previsões dos níveis à montante e à jusante. Retirada de MASSON, 1940, p. s/n , entre pp. 104-5.





**Imagem 14:** *Perspectiva de uma barragem automovel do engenheiro COSTA GAMA.* Ilustração feita por Costa Gama para o projeto da barragem Rio Branco, com especificações técnicas e previsões dos níveis à montante e à jusante. Retirada de MASSON, 1940, p. s/n , entre pp. 104-5.

Na edição 193 da Revista de Engenharia (1988), temos um pequeno histórico de todo o esforço feito por José da Costa Gama para a implantação da barragem no rio Caí e a primeira conclusão desse esforço. A nota em si é escrita para noticiar que a Assembléia Provincial aprovou a lei nº. 1688, de 13 de janeiro de 1888, permitindo que José da Costa Gama executasse o melhoramento do rio Caí defendido por ele. Ao mesmo tempo, a proposta completa não foi deferida, uma vez que os melhoramentos propostos incluíam a construção de uma via férrea entre São Sebastião do Caí e as colônias Conde D'Eu e D. Isabel.



**Imagem 15 (à esquerda):** Anúncio no jornal *A Federação*, falando que um modelo da barragem pode ser visto em São Sebastião do Caí, na casa de Guilherme Knaack, ed. 253 de 1884.

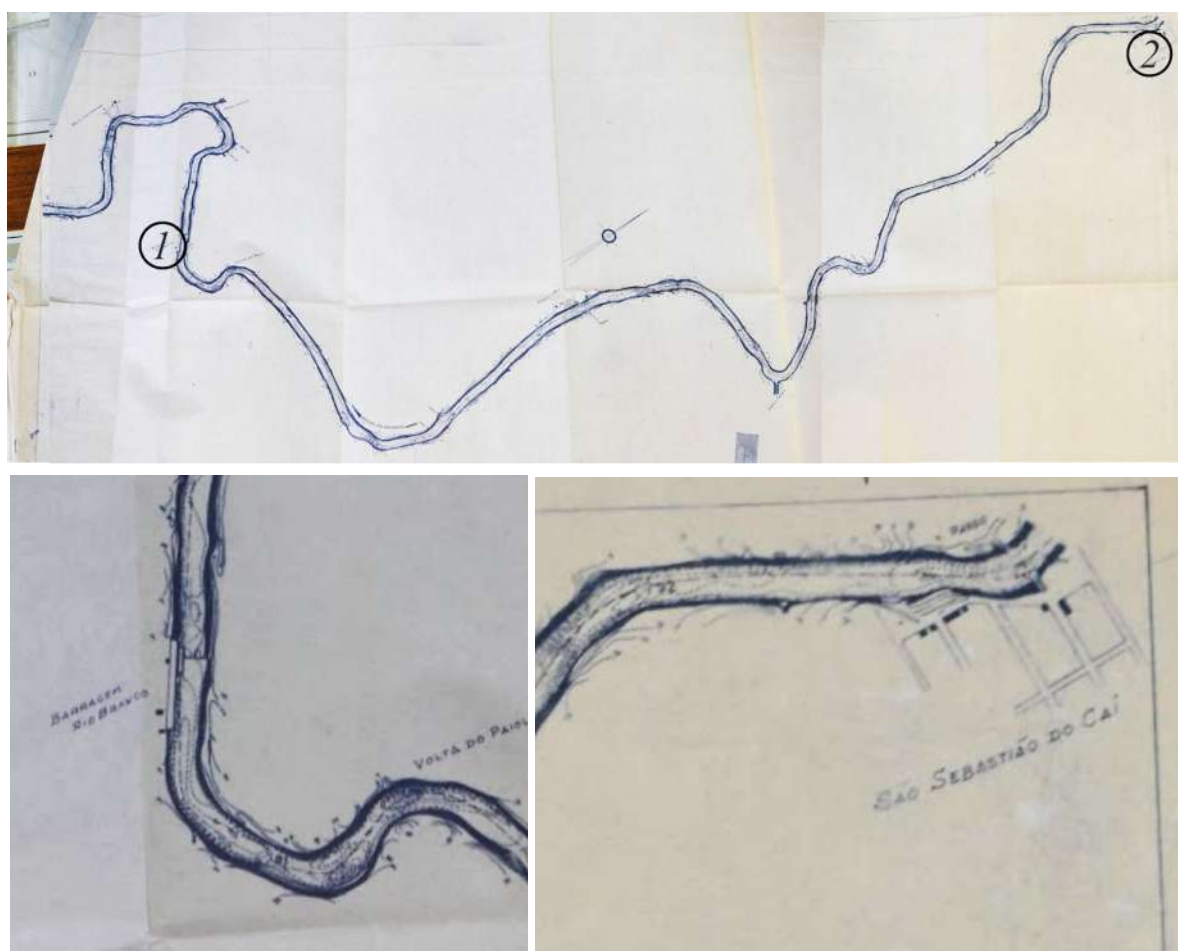
**Imagem 16 (à direita):** Nota no jornal *A Federação* a partir de notícias que chegaram do Rio de Janeiro a Porto Alegre com o vapor Itapuã, concedendo patente de invenção ao sistema de barragem automovel para Costa Gama, ed. 76 de 1887. Coleção Digital de Jornais e Revistas da Biblioteca Nacional.

Portanto, o projeto pensado por José da Costa Gama era, na verdade, uma ligação entre água e terra. As barragens móveis a serem instaladas no rio Caí facilitariam o tráfego fluvial, ao mesmo tempo em que haveria uma ligação por viação férrea entre São Sebastião do Caí e a região colonial italiana. Porém, a Assembleia Provincial decidiu, nesse momento, tomar esse projeto para si. Portanto, naquele ano eles previam a construção de uma via férrea no trecho mencionado por Costa Gama, porém às expensas e para futura exploração da Província. Ainda sobre o pequeno histórico do projeto de Costa Gama que aparece nessa edição da Revista de Engenharia, temos algumas informações relevantes. Afirmam eles que Costa Gama buscava realizar esse melhoramento do rio Caí desde 1881. E que ele se utilizou muito de artigos publicados no Jornal do Commercio e n' *A Federação* para buscar apoio à sua iniciativa. Quando essa tentativa foi bem-sucedida, com aprovação pela Assembleia Provincial, vemos que Costa Gama recebeu por 30 anos a concessão de exploração comercial, podendo cobrar uma tarifa para os barcos em trânsito, excetuando-se embarcações pequenas que tivessem menos de 4,5 toneladas. Porém, segundo o inciso segundo dessa lei, caso a



construção da primeira barragem não fosse iniciada no prazo de três anos e se ela não fosse efetivada dentro do prazo de cinco anos, a concessão seria anulada.

Ainda ao longo do ano de 1884, como parte do esforço para realizar a obra, Costa Gama criou um modelo de seu sistema de barragens que poderia ser visto na casa de Guilherme Knaack. Vemos também, por meio de vários anúncios divulgados n'*A Federação*, que José da Costa Gama, entre os anos de 1884 e 1886, continuou aceitando outras comissões de engenharia que não lidavam com o rio Caí. Isso indica que ele necessitava de fundos financeiros para a construção das barragens. Ainda, nota-se que ele inicialmente morava em São Sebastião do Caí, mas depois se mudou para Porto Alegre.



**Mapa 16:** Mapa elaborado em 1960, intitulado “rio Caí - Folha 5, trecho: do Pôrto dos Pereiras a São Sebastião do Caí – PK76-PK92”. Encontra-se na Biblioteca da Superintendência de Porto e Hidrovias, pasta “Caí”. Abaixo do mapa completo constam dois detalhes que correspondem às marcações 1 (Barragem Rio Branco) e 2 (Porto de São Sebastião do Caí).

No Mapa 16, vemos o trajeto do rio Caí onde o impacto da barragem foi mais significativo. O ponto 1 marca onde foi construída a Barragem Rio Branco e o ponto 2, onde

o município se localiza. Pelo curso do rio, a distância entre eles é de 14,72 km (REINHEIMER, 2007, p. 85). Esse trecho era a finalização de uma hidrovia de 132 km em direção Norte, para o interior do estado (MASSON, 1940, p. 107). Não podemos esquecer de que o plano original de José da Costa Gama previa a construção de outra barragem que ficaria em algum ponto entre a que foi construída e o porto de São Sebastião do Caí, apesar de isso nunca ter sido executado.

Toda a extensão de quase 15 km tinha um trânsito dificultado para embarcações, já que o rio, na época de seca, apresentava um rebaixamento de sua profundidade a tal ponto que corredeiras se formavam em alguns trechos. Outra dificuldade era o deslocamento de terra no leito do rio, que por vezes acabava por tapar os canais mais profundos cavados manualmente com pás (já que não existiam máquinas de dragagem utilizadas no rio Caí).

Companhia Melhoramentos no  
Cahy  
Propostas para serviços  
Recebem-se propostas para os seguintes serviços: extração em grês para a abertura de canaes nos baixios, extração em pedra da mesma natureza para construção, mão de obra em muros de pedra secca, britamento de pedra para concreto e a aquisição de pedra em pedreira proxima do local das obras.  
As propostas serão por unidade de preço e poderão versar sobre cada especie em separado, ou abrangendo todos os serviços indicados. Devem ellas ser apresentadas em carta fechada até o dia 5 de outubro proximo, em nosso escriptorio, á rua do Senhor dos Passos n. 87, onde continuam a ser fornecidos todos os esclarecimentos concernentes aos nossos serviços em geral.  
Porto Alegre, 18 de setembro de 1895.  
O director-gerente, supplente em exercicio  
José da Costa Gama  
s. n. 5-5

Exibição de um modelo  
de barragem automovel  
Convido os meus collegas e as pessoas que se interessam por assumptos de navegação interior, n'este Estado, a comparecerem sabbado (15), ás 4 1/2 horas da tarde, no salão da Praça do Commercio, pnde darei explicações minuciosas sobre o meu projecto e o modo de funcționarem os apparatus.  
12 junho 1895.  
Costa Gama.  
3-2

**Imagem 17.1 (à esquerda):** Anúncio de compra de pedra grês para construção da Barragem Rio Branco. A Federação, ed. 231 de 1895.

**Imagem 17.2 (à direita):** Anúncio de exibição e palestra sobre a barragem automóvel em Porto Alegre, ed. 138 de 1895. Coleção Digital de Jornais e Revistas da Biblioteca Nacional.

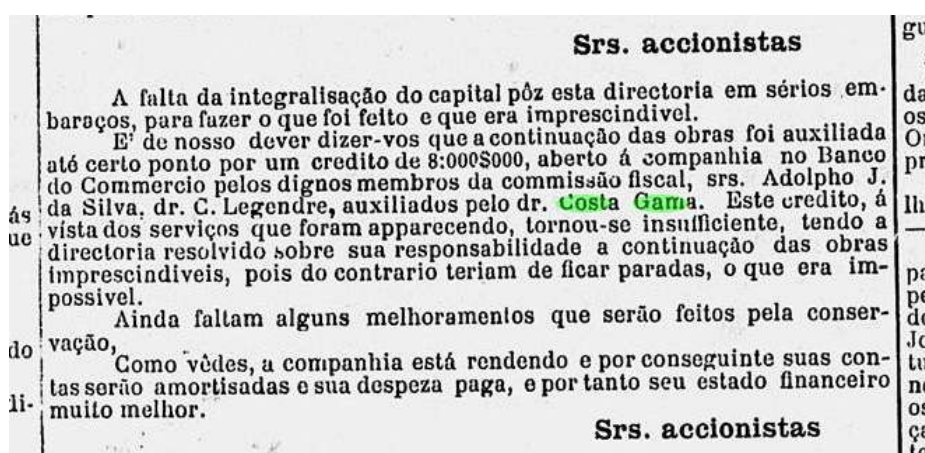
Por esse motivo, as barragens planejadas e a barragem que de fato foi executada não projetavam aumentar em muito o nível do rio. Segundo o projeto encontrado na Imagem 13, a diferença entre o nível de montante e o nível à jusante seria de apenas 65 cm.

Ao mesmo tempo, encontramos vários relatos que reclamam que a Cia. Melhoramentos do Cahy não conseguia manter o nível à montante da barragem com o mínimo de 1 m de profundidade. Outro ponto importante a observar é que essa represa proposta por Costa Gama é móvel, ou seja, ela poderia ser aberta para dar passagem direta ao



rio sem sua interrupção, caso fosse desejado. Ficando elevada e exercendo força contra a força da correnteza, elevava por tabela a profundidade do rio quando acionada.

No entanto, esse modelo de represa deveria ser utilizado de forma escalonada, como previsto na “perspectiva” da Imagem 14. Como já foi dito anteriormente, apenas uma barragem foi executada no rio Caí, em um plano inicial de duas. Nos jornais consultados (A Federação) e nos registros de Masson (1940), é mencionado que o objetivo seria manter a estabilidade de profundidade do rio em, pelo menos, 1 m. Já na Revista de Engenharia (1879-91), os relatórios enviados por Costa Gama constam com o objetivo de atingir uma profundidade média de 1,20 m.



**Imagem 18:** Recorte do anúncio de balanço fiscal da Companhia Melhoramentos do Cahy, *A Federação*, edição 191 de 1899. Coleção Digital de Jornais e Revistas da Biblioteca Nacional.

Entre os anos de 1895 e 1899, Costa Gama estava constantemente buscando formas de efetivar seu sistema de barragens no rio Caí. Para isso, foi necessário criar uma empresa, a Companhia Melhoramentos do Cahy, à qual Costa Gama repassou sua concessão para a exploração comercial do tráfego fluvial. Pelo que é relatado por Reinheimer (2007), a construção da primeira barragem tomou mais tempo do que havia sido previsto: deveria ser concluída em 1893, mas a entrega só aconteceu em 1898. Por causa do gasto extra que isso gerou, optou-se por adaptar o contrato de licenciamento, permitindo que, em vez da segunda barragem, se trocasse esse esforço por uma série de serviços a serem executados no canal usado pelas embarcações dentro do curso d’água do rio.

Podemos notar que, em um primeiro momento, o projeto foi tomado de vários percalços, dificuldades de balancear as finanças e atrair novos acionistas e certa oposição de figuras públicas à construção das barragens (já que ela “privatizaria” a navegação fluvial no

trecho alterado do rio Caí). No entanto, os testes do modelo de barragem foram considerados bem-sucedidos, como podemos ver na Revista de Engenharia:

**Barragem automovel.** – os jornaes de Porto-Alegre se occupam detidamente da barragem automovel, systema de invenção do engenheiro brasileiro Dr. José da Costa Gama, que delle tirou tempo privilegio e de que já se tratou nesta *Revista*. Recentemente o Dr. Costa Gama ffez uma experiência pública do seu systema para demonstrar a respectiva efficacia e como deve s a applicação melhorar a nevegação do rio Cahy, naquella provincia, o qual, na estação calmosa, deixa de ser navegavel. A *Federação* de Porto-Alegre dá notícia dessa experiencia nos seguintes termos:

‘ A’s 2 horas da tarde chegava-se ao termo da viagem e todos os passageiros se encaminharam para o local da experiencia, onde já havia um grande numero de habitantes da localidade, inclusive muitas familias.

‘ Ahi, em uma sanga, achava-se adaptado o modelo do systema de barragem automovel na escala 1 : 2,5.

‘ Tambem estava representada em um de seus detalhes uma das obras que se vão executar no rio Cahy, na escala de 1,10.

‘ Presentes todos os convidados, o incançavel engenheiro poz em acção os simples aparelhos automaticos, dando as explicações precisas para a comprehensão dos seus movimentos e resultados.

‘ O exito da experiencia nao podia ser melhor.

‘ Solta a represa, de nivel elevado e que detinha a agua destinada a avolumar as de um improvisado canal, em occasião precisa, o peso do referido elemento, maior do que o calculado, obrigou o aparelho a abaixar-se facilmente, conservando-se rebatido no fundo do leito do curso d’agua.

‘ Assim que passou a enchente, o esforço de fluctuação das boias do aparelho e tambem da correnteza, em uma combinação prompta, fizeram o aparelho armar de novo, para depois abaixar-se para permitir o escoamento das aguas.

‘ A exequibilidade do projecto, de que depende principalmente a prosperidade da villa de S. Sebastião do Cahy, ficou plenamente demonstrada ás vistas dos menos familiarisados com os principios da hydraulica.

‘ Póde-se affirmar que a grandeza futura daquella villa depende da adopção da barragem automovel no Cahy, rio que então se tornará acessivel em qualquer estação do anno.

O Dr. Costa Gama já obteve concessão para executar os indispensaveis melhoramentos do rio Cahy, fazenda applicação do systema que inventou. REVISTA DE ENGENHARIA, 1889, ed. 206, p. 72).

Mesmo com esse teste considerado exitoso, a construção e o funcionamento da Barragem Rio Branco sofreu vários problemas. Pelo recorte de jornal de 1899 (dez anos após o teste em menor escala do excerto acima) da Imagem 18, para finalizar as obras, a Companhia Melhoramentos do Cahy teve de adquirir um empréstimo de 8:000\$000 junto ao Banco do Commercio. Fora isso, ainda houve falhas nos testes feitos com a própria barragem, algo que não havia acontecido com os modelos em escala menor testados. Conforme Reinheimer (2007, p. 86)

Os trabalhos de fiscalização da barragem Rio Branco foram intensos em 1898, pois, nesse ano, terminava o prazo de conclusão da obra. Quando da expiração de prazo

do contrato, a barragem “Rio Branco” encontrava-se bastante adiantada e a “José Bonifácio” não havia começado. Essa última fora preterida em vista de outras obras que, realizadas no Caí pela Companhia concessionária, como dragagem e espigões de fundo que, de acordo com a responsável pela obra dispensavam a construção da 2ª barragem. (...) No ano limite para o término da obra, 1898, a barragem Rio Branco não iniciou seu funcionamento, pois, nos testes, “os blocos não resistiram ao empuxo da água e se deslocaram[...]”. Em 18 de abril de 1899, ocorreu novo teste, sendo que, as condições do rio não eram as mais favoráveis por não ser época de seca. Mesmo assim, a fiscalização dos técnicos e da diretoria de viação consideraram a obra pronta e em condições de funcionar.

Como vemos, apesar de haver reclamações de que a obra não havia oferecido uma melhoria efetiva na navegação do rio em épocas de seca, houve um teste considerado exitoso em 1899. Porém, naquele ano houve a suspensão da cobrança da tarifa de passagem, o que colocou a saúde financeira da empresa em perigo, uma vez que havia contraído dívidas para fazer a construção da barragem. Esse foi o motivo da reunião da companhia ocorrida em 5 de abril de 1900, e cujo relato se encontra n’*A Federação*, ed. 84 de 1900. Nela, Costa Gama se endereça à assembleia da companhia para dizer que houve “exame decisivo das obras em momento inteiramente anormal, devido a uma secca como não ha notícia no Estado, de não se preencherem as exigencias do contracto com o governo, devendo o rio offerecer plena franquia aos navios de 1m,20 de calado em qualquer tempo” (p. 3). Houve ainda uma falha técnica no mecanismo da barragem que dificultou seu funcionamento. Os consertos necessários foram efetuados, segundo a comunicação da companhia, no dia 28 de outubro de 1899, mas ainda em abril de 1900 não havia sido restabelecida a tarifa. A companhia ainda pede ao estado que o sistema possa ser modificado e atualizado com o uso de uma eclusa com duas comportas, para que assim a navegação passe de intermitente a contínua.

Essa informação é nova, uma vez que os relatos explorados até aqui falam das barragens móveis. Será que o projeto inicial não incluía eclusas de duas portas, mas somente uma, contando que os vapores pudessem apenas cruzar uma única barreira, sem a necessidade de suspensão, com elevação do nível da água, que uma eclusa de duas portas auferire? Sabemos que a Barragem Rio Branco contava com um sistema de eclusas de duas comportas pelas fotografias existentes da década de 1920 e de décadas posteriores, então podemos ver que o início da Companhia Melhoramentos do Cahy e da construção da barragem se deu de forma atribulada e contraindo dívidas sobre dívidas.

**Companhia Melhoramentos no Cahy**  
*Acta da reunião da assembleia geral ordinaria*

Aos 7 dias do mez de janeiro do anno de 1904, reunidos em uma das salas do edificio da Praça do Commercio desta capital, ás 2 horas da tarde, diversos srs. acionistas da Companhia Melhoramentos no Cahy, e verificando-se, pelas assignaturas constantes do livro de presença, a representação de 442 acções, o sr. dr. José da Costa Gama, director-gerente e caixa da mesma, declarou que não se tendo reunido numero legal de acionistas nas reuniões anteriormente convocadas esta funcionará com aquelles que comparecerem e indica o nome do sr. tenente-coronel Lourenço de Almeida Guimarães para presidir-a.

Accoita pela assembleia essa indicação o mesmo sr. assumo a direcção dos trabalhos, convidando para secretarios os srs. Antonio Gonçalves Carneiro e dr. Alvaro Nunes Pereira, ficando desse modo organizada a mesa.

O sr. presidente diz que a assembleia geral foi convocada para resolver sobre os balanços, contas e relatório da directoria, mandando fazer a leitura dos editaes de convocação para esse fim publicados em diversos jornaes diarios.

O sr. secretario lê o relatório apresentado pela directoria e em seguida o parecer da commissão fiscal approvando os balanços e contas relativos aos annos sociais de 1902 e 1903. Foram postos em discussão, cada um por sua vez, os assumptos acima propostos, e não havendo quem sobre elles se manifestasse não unanimemente approvados, deixando porém de votar os membros da directoria presentes.

Nada mais havendo a tratar na sessão ordinaria o sr. presidente declara encerrados os trabalhos da mesma para abrir os da sessão extraordinaria, de accordo com os editaes citados.

Pode a palavra o dr. Alvaro Pereira que abanda em considerações com o fim de mostrar com precisão o valor dos trabalhos projectados pelo dr. Rodolpho Ahrons para a eclusa e obras complementares a realizar-se junto a barragem existente, e é de parecer que, dado o tempo estabelecido no contracto de 5 de novembro p. passando, deve-se começar a execução das obras pela eclusa, e termina votando pelo pedido da directoria para que lhe seja concedida auctorisação para fazer as operações de credito que forem necessarias afim de executar as ditas obras.

Ninguém mais pedindo a palavra o sr. presidente põe a votos esse assumpto, sendo approvado.

Por fim foi tambem approvada unanimemente uma auctorisação á directoria para offerter, ao sr. dr. Arthur Pinto da Rocha, um raimo que traduza o reconhecimento dos membros desta associação áquelle illustre cavalheiro pelos valiosos serviços que abnegadamente lhe tem prestado como seu advogado.

Ninguém mais querendo fazer uso da palavra, sobre assumpto de interesse social, o sr. presidente encerra a sessão, agradecendo a sua indicação para presidir-a.

Do que para constar lavrou-se esta acta que vai assignada pela mesa.

*Lourenço de Almeida Guimarães.*  
*Dr. Alvaro Nunes Pereira.*  
*Antonio G. Carneiro.*

Santa Casa

**SECÇÃO LIVRE**

**Melhoramentos no Cahy**

55 hojetive conhecimento da publicação feita pela *Gazeta do Commercio* em sua parte editorial e na secção livre pelo *Correio do Povo* de informações sobre o estado do rio Cahy, entre S. Sebastião e Mariastinha, tratando-se do vapor *Garibaldi*, do commando do sr. Mathias Gayer.

Posso affirmar ao publico que subindo no dia 11 no vapor *Boa Vista* foi baldada a carga no Maratá (podia ter sido no Pereira) para ser rebocada pelo *Otto* e que este passou perfeitamente em todos os outros baixios e havia ainda 1,º10 (5 palmos) no baixio do Manteiga, em S. Sebastião, que é o de menor profundidade.

E' premissa capital saber-se que a obrigação da companhia *Melhoramentos* é dar 1,º0 d'agua nos canaes, a partir de 5 de abril vindouro em diante, com o auxilio da eclusa em construcção, que vem corrigir a differença apresentada nas *aguas mínimas*.

Como todos sabem, estamos em época de safra e os vapores andam com os contrafeitos das rodas inteiramente imersos e rebocam lanchas de 30 a 40 toneladas, como aconteceu no vapor *Boa Vista* em que chegamos esta manhã. Bráda nos ceus quererem culpar a nossa companhia por não encontrarem actualmente em toda a parte 1,º50 d'agua e ainda por terem de vir os vapores, assim afogados, á meia força !...

Posso garantir ao publico, que me conhece, que mesmo no estado actual do rio, no trecho melhorado, tal é o aprofundamento nos canaes e tantas as barragens submersas, que o rio Cahy, mesmo sem a barragem *Rio Branco* fechada e a respectiva eclusa funcionando, dá como minimo de altura d'agua em S. Sebastião de 0,º75 a 0,º80; com excepção unica dos dias em que venta o Norte, que lhe tira cerca de 0,º20 e mesmo mais, como é sabido por todos os embarceiros.

Essa é a verdade que não se destrõe, depois de tantos annos, com publicações anonymas ou de quem não conhece o rio, como era e o que está.

Não voltarei a outras explicações, porque *ha juizes em Berlim* e eu preciso trabalhar para cumprir o meu Dever, phanal que até aqui me tendo a indispensavel Fé para resistir á campanha systematica contra essa obra de real utilidade, digam o que quizerem os interessados e a seu descredito.

O publico tem noticia, pelo nosso aviso, da redução da taxa de transito nos tres mezes de aguas baixas, espontaneamente offerecida por nós, que, graças aos recursos de que já dispomos, podemos usar dessa medida de equidade; e, agora, compare o nosso procedimento com a inelencencia dos nossos antagonistas...

*Veritas super omnia.*  
 Porto Alegre, 17 de janeiro de 1906.  
*Costa Gama*  
 s. n. — 2 — 1

**Imagem 19 (à esquerda):** Recorte d'*A Federação*, ed. 31 de 1904, p. 3. Coleção Digital de Jornais e Revistas da Biblioteca Nacional.

**Imagem 20 (à direita):** Recorte d'*A Federação*, ed. 15 de 1906, p. 3. Coleção Digital de Jornais e Revistas da Biblioteca Nacional.

Após a reunião mencionada, os acionistas concordaram em auxiliar financeiramente a construção da eclusa, de forma que a barragem pudesse continuar funcionando de forma contínua. Já em 1901, a Companhia Melhoramentos do Cahy recebeu autorização para cobrar pedágio para passagem na eclusa construída, com a ressalva de que também fossem realizadas novas obras no leito do rio para que a navegação passasse de intermitente a contínua. Ou seja, mesmo com a construção da barragem, o rio ainda apresentava dificuldades de trânsito, especialmente na época de seca estival.

A ata de reunião que reproduzimos na Imagem 19 mostra que, ainda em 1904, as eclusas não haviam sido construídas e que esse trabalho deveria ser prioritário, uma vez que era necessário para se cumprir os contratos firmados. Entretanto, apesar disso, com a autorização do estado, em 1901, para se cobrar pela passagem de cargas no rio Caí, a situação financeira da companhia foi restaurada, não tendo sido questionada por nenhum dos presentes. Então podemos inferir que houve melhorias no tráfego do rio, mesmo que não tenha sido o que foi propagandeado no séc. XIX.

Neste sentido, a Imagem 20, que traz uma coluna escrita por Costa Gama em 17 de janeiro de 1906 (ou seja, no auge do verão e da época de secas), é mais elucidativa. Ele afirma que fez o trajeto indo de Porto Alegre a São Sebastião do Caí e que, durante a travessia, fez observações que contrapõem as afirmações de seus detratores. É preciso atentar para o fato de que essa coluna é uma apologia de seu empreendimento.

Nela, Costa Gama narra que houve uma baldeação no porto de Maratá (porto anterior ao ponto 1 no Mapa 16). Isso significa que houve troca de carga entre barcos naquela altura, possivelmente porque eram necessárias embarcações de menor calado para subir o trecho “melhorado” pela sua companhia, uma vez que as obras não estavam conseguindo atingir a profundidade de 1,20 m. Costa Gama ainda afirma que a baldeação poderia ter sido feita no “Pereirinha”, que é um pequeno porto mais acima no rio, portanto em trecho mais raso. Então ele relata que o vapor Otto conseguiu progredir pelos baixios, “mesmo o Manteiga” que, segundo ele, é o baixio mais raso. Salienta que mesmo esse local mais raso, em pleno verão, ainda tinha 1,10 m de profundidade. Ele aproveita este ensejo para salientar que a obrigação da Companhia Melhoramentos do Cahy é de providenciar apenas 1 m de profundidade a partir de 5 de abril (quando já começam as épocas de chuvas).

Ainda pelo relato, fica claro que a eclusa da Barragem Rio Branco ainda está em construção. Outro ponto mencionado por Costa Gama é que a safra colhida naquele momento

deixa os vapores pesados, e por isso eles apresentam a tendência de adquirir maior calado, já que afundam mais por causa do peso extra dos produtos. Os vapores ainda rebocavam lanchas com carga extra (entre 20 e 40 toneladas). Ou seja, a navegação fluvial estava em pleno funcionamento e, caso houvesse algum empecilho, seria fruto de alta demanda e exigência, dada em condições não regulares. Nesse sentido, ele ainda se utiliza de uma falácia, dizendo que seus detratores exigem que o rio tenha 1,50 m de profundidade, um claro exagero.

Ele ainda afirma que, por causa das melhorias feitas no leito do rio, mesmo que a barragem fosse inteiramente aberta naquele momento (no período de secas, é preciso reforçar), ainda se teria profundidades entre 0,75 m e 0,80 m, “com exceção única dos dias em que venta o Norte”. Isso significa que quando o vento vai na mesma direção do fluxo da água, ela tende a se acelerar e a se achatar, tendo menos profundidade. Como forma de terminar, ele diz que, apesar de todos os implementos benéficos realizados por sua companhia, eles ainda diminuiriam a tarifa nos “trez meses de agua baixa”.

Essa coluna reproduzida na Imagem 20 mostra que havia reclamações dos embarcadiços em relação às melhorias feitas pela companhia de Costa Gama. Ao mesmo tempo, é importante frisar que o trecho navegável do rio Caí entre a barragem e o porto de São Sebastião do Caí sofria tributação da companhia tanto na época de cheia quanto na de seca. Essa tributação, até onde os documentos consultados indicam, não foi mais interrompida depois de restaurada em 1901, não importando se as embarcações encontravam problemas ou não para navegar. Claro que as tarifas sofreram alterações, possivelmente como resultado de certas reclamações, mas não foram mais interrompidas.

Entre 1907 e 1908, segundo Reinheimer (2007, p. 90), foram apontados em relatórios de fiscalização do estado que o sistema da barragem não estava funcionando perfeitamente por falta de obras de manutenção mais frequentes. Assim, houve outra renegociação do contrato de licenciamento entre o estado e a Companhia Melhoramentos do Cahy, em 1908.

Já em 1910-11, a barragem Rio Branco foi incorporada pelo estado, no governo de Carlos Barbosa, por iniciativa do Diretor do Departamento de Portos, Faria Santos. O qual acreditava que a viação fluvial e ferroviária deveria ser mantida sob a égide do estado para direcioná-la ao bem público, identificando esta iniciativa com os preceitos positivistas comuns ao governo da época (REINHEIMER, 2007, p. 87-8 e MASSON, 1940, p. 106).

Em 1913, o governo de Borges de Medeiros havia prometido cancelar as taxas de tráfego cobradas em obras públicas. No caso da barragem Rio Branco, o compromisso foi

selado após o término do pagamento da indenização pela encampação paga para a Companhia Melhoramentos do Caí. Entre 1911 e 1923, com a diminuição das taxas cobradas e apesar do aumento do tráfego, a receita total obtida pela barragem continuou a diminuir. Fora isso, restava o fato de que a barragem necessitava de reparos regulares e da manutenção de um corpo funcional técnico sempre presente para mantê-la. Com a queda de receita, esses reparos começaram a gerar déficit e passaram a ser menos frequentes.

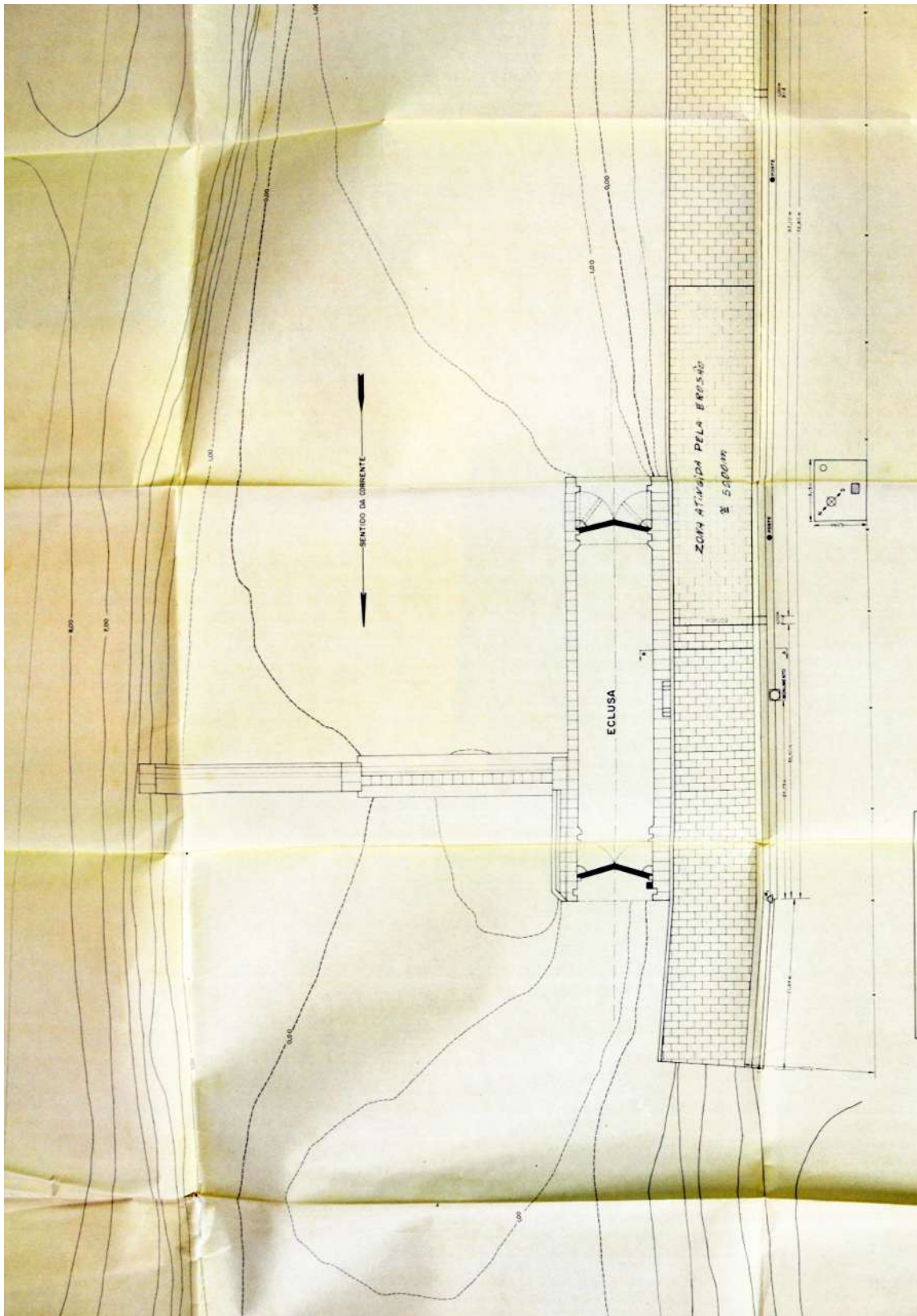
Conclui Reinheimer sobre esta obra:

“A barragem Rio Branco pode ser apontada como a principal obra hidrográfica realizada no Rio Grande do Sul na Primeira República. Desde seu projeto até sua instalação, teve a participação da iniciativa privada, inicialmente de um particular e, posteriormente, de uma empresa. Representou um pioneirismo no Brasil neste tipo de empreendimento. A navegabilidade do rio Caí melhorou significativamente após sua realização, embora tecnicamente apresentasse constantes contratemplos. A encampação da barragem também se destacou, como o primeiro caso de interferência do Estado em uma obra e serviço concessionado a particulares. Nesse processo, a diretoria de viação, através do diretor Faria Santos, atuou de forma explícita, reivindicando a participação direta do Estado no setor. A encampação da obra foi considerada uma medida de socialização dos serviços públicos.” (2007. p. 94)

Tendemos a não concordar completamente com essa afirmação de Reinheimer, uma vez que foi demonstrado pela documentação consultada que essas obras feitas para aprofundar o rio sofreram problemas desde o início. Seja pelo atraso, seja pelo fato de que nenhum dos projetos iniciais foi completamente executado. Primeiro, Costa Gama advogava por cinco barragens no trecho do rio Caí (Imagem 16). Depois, na época da concessão do estado, esse número foi alterado para duas barragens (Rio Branco e José Bonifácio). Por fim, somente uma foi realizada. O sistema de barragens móveis se mostrou uma boa ideia quando discutido na Revista de Engenharia e teve êxito no teste de 1889 (em um modelo de escala menor). Porém, neste mesmo ano, em um teste, a própria barragem apresentou problemas e acabou por sofrer tolhimentos do governo até que, de alguma forma, a Companhia Melhoramentos do Cahy conseguisse restaurar a cobrança de tarifas, apesar das reclamações dos navegantes.

Nossa principal disputa com a narrativa de Reinheimer (2007) se dá nos termos em que esta se refere à barragem como a “principal obra hidrográfica” desenvolvida no RS durante a República Velha. Não por afirmarmos que existe outra obra que mereça a alcunha, mas pelo fato de que a realização não deu certo desde o início. Acreditamos que ela se deixou influenciar pelo tom ufanista da obra de Alceu Masson (1940), que apresenta grande tendência a romantizar o passado caiense.

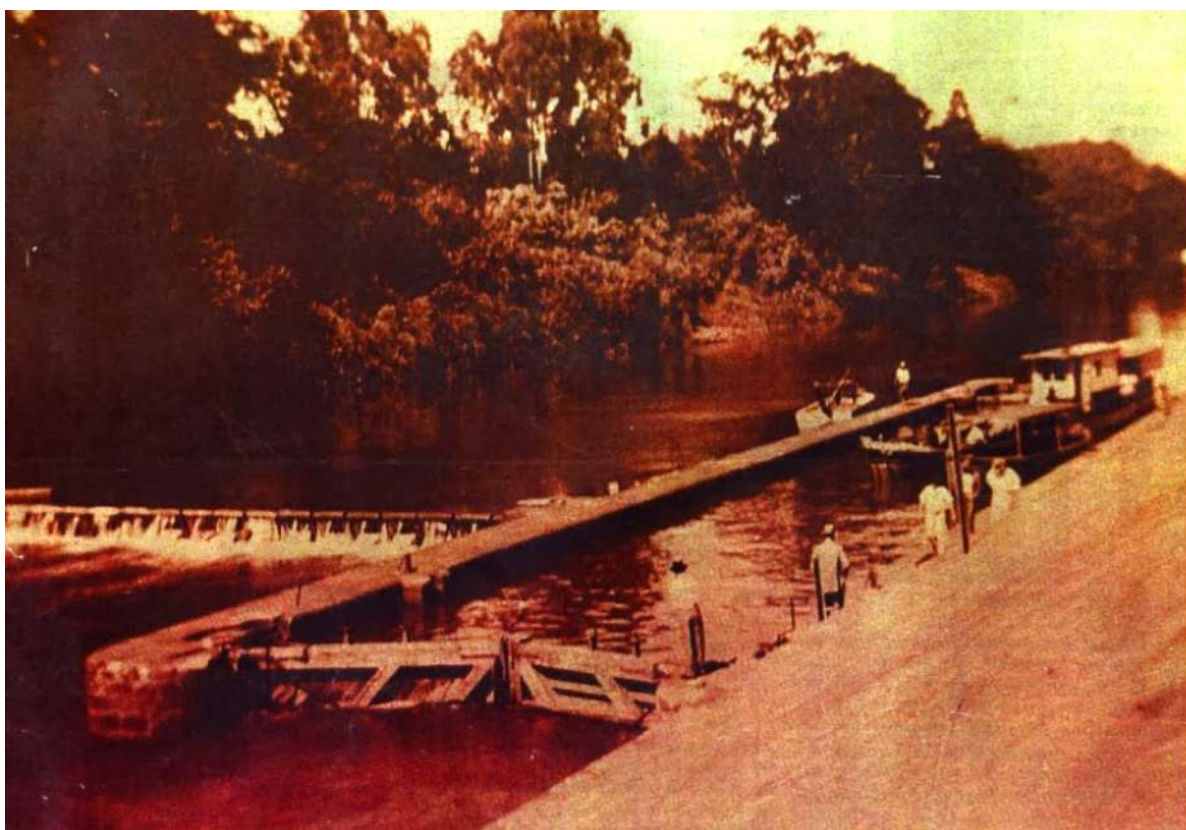




**Mapa 17:** Rio Caí – Barragem Rio Branco – Mapa de situação. 1982. Encontrado na pasta “Barragem Rio Branco”, Biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias do RS. Nota-se a eclusa construída após 1906, um muro de alvenaria mais à esquerda e o local da barragem móvel ao centro.



**Imagem 21:** Fotografia avulsa mirando à jusante, mostrando a eclusa da barragem em destaque. Analisando sua técnica, esta fotografia possivelmente integra o Relatório de 1982 sobre a barragem Rio Branco, encontrado na pasta “Barragem Rio Branco”, Biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias do RS.



**Imagem 22:** Barragem Rio Branco, data incerta (entre 1911 e 1940). Acervo pessoal de Gilberto Kayser.

Em 1928, o então Presidente do estado, Getúlio Vargas, suspendeu a cobrança de tarifas na barragem a partir de pedido realizado pelas companhias de navegação de São Sebastião do Caí. Em 1929, realizou uma visita para averiguar as condições da barragem e ordenar sua reconstrução (MASSON, 1940, p. 106-7). Ainda segundo Masson, essa reforma adequou a barragem, que já se encontrava desde 1918 sem reparos (tendo Costa Gama falecido em 1916), a um (*sic*) “novo nível de qualidade na navegação do rio”. Nos anos 1940, a navegação fluvial até o porto caiense era mantida e utilizada para o embarque de passageiros e de cargas.

No entanto, os planos de viação férrea desenvolvidos na região no início do séc. XX, seja a linha Neustadt no vale do Rio dos Sinos, seja a linha férrea entre Porto Alegre e Uruguaiana, nunca contemplaram uma linha que fosse até o porto de São Sebastião do Caí. Ao final do séc. XIX, o governo da Província tomou para si essa incumbência, mas não a tirou do papel. O transporte de cargas até este porto continuou sendo realizado com carroças e juntas de bois, o que causava atrasos e perda de cargas por tempo de espera ou por problemas técnicos no trajeto de descida da serra gaúcha<sup>7</sup>. Além disso, os atrasos eram também potencializados pela inconstância do nível da água do rio Caí, apesar da barragem. No curto prazo de início do séc. XX, porém, isso não apresentou grandes empecilhos ao comércio da região, mas com o aumento das rodovias para carros e caminhões nos anos 1950 e 1960, isso implicou no abandono intermitente da barragem e do porto da cidade, enquanto o foco do transporte comercial migrava para o asfalto.

Em 1961, o Departamento Estadual de Portos, Rios e Canais do estado do Rio Grande do Sul elaborou um estudo para a reconstrução da barragem Rio Branco, que nunca foi executada, até onde a documentação comprova. Em 1982, outro estudo foi encomendado pelo mesmo Departamento, a pedido da Câmara Municipal de São Sebastião do Caí, e esses dois relatórios foram anexados em conjunto. O último ofício anexado a esse conjunto documental é de 1986, inquirindo se seria realizada a reconstrução concluída nos dois relatórios<sup>8</sup>. Houve a delimitação de uma minuta para licitação pública visando à elaboração de cálculo orçamental

---

<sup>7</sup> Masson (1940, p. 102) afirma que este transporte era feito inicialmente com mulas de carga, mas que depois se apresentou uma “inovação” quando os colonos italianos passaram a ferrar bois que, assim, conseguiam ter melhor tração para andar no terreno acidentado e eram utilizados em pares de modo a carregar carroças mais pesadas pelo trajeto escarpado da serra.

<sup>8</sup> Estes documentos foram obtidos na pasta “Barragem Rio Branco”, encontrada na Biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias do RS.

da obra. Por fim, há um questionamento escrito à mão pelo engenheiro Onildo B. Spolavori, em 1989, pedindo a abertura de um plano de trabalho. Nada veio a ser executado.

Entretanto, face aos ofícios e suas conclusões, fica claro que a reconstrução da barragem Rio Branco não se enquadrava mais em razões econômicas, já que o transporte de cargas na região migrou, nos 40 anos anteriores ao último documento, da viação fluvial para o transporte rodoviário. Apesar disso, é reiterado na documentação que a barragem deveria ser restaurada ou reconstruída para preservar a construção original e que poderia ser usada como atrativo turístico ou local de lazer. Porém, cabe atentar para o relato histórico da construção dessa barragem e de todas as suas falhas, levando a concluir que os custos envolvidos podem, em muito, sobrepor qualquer vantagem que esse empreendimento pudesse ter.

Isso revela um propósito interessante no que toca à percepção da paisagem do rio Caí. Na segunda metade do séc. XX, como está demonstrado por esse debate sobre a reforma ou não da barragem, fica claro que o rio não é mais visto como possível fonte para extração de ganho capital. Mesmo que a barragem fosse refeita, isso ocorreria apenas para a preservação do patrimônio histórico. Isso estabelece de forma clara um aspecto explorado especialmente no próximo capítulo, já que, na longa duração caiense, podemos identificar um período conjuntural (entre as décadas de 1870 e 1940) que lida com sua rápida industrialização. Parte dessa conjuntura pôde ser vista neste capítulo por meio da fundação da cidade, da construção da barragem Rio Branco e do estabelecimento do cais do porto. Outros aspectos que tocam a vida social da cidade e sua infraestrutura são abordados no segundo capítulo.

Antes de 1870, no que toca à região do vale do Caí e sua inserção no Antropoceno desde o séc. XVII, podemos observar as lentas alterações que se iniciam com o esforço colonizador eurobrasileiro na região. Já após 1940, é nosso entendimento que o decréscimo econômico e de inovação industrial na região significa o início de uma nova fase de longa duração, ao menos no que toca às interações entre humanos e ambiente. Nesse período posterior, o que vemos é a busca por um novo equilíbrio ambiental na relação entre o rio Caí e a cidade no seu entorno. Este primeiro capítulo buscou estabelecer como se constituía originalmente a paisagem do vale do Caí desde o séc. XVII e como as novas dinâmicas geraram alterações mútuas ao longo dos séculos, até a virada para o séc. XX.

All the modern things  
Like cars and such  
Have always existed  
They've just been waiting in a mountain  
For the right moment  
And listening to the irritating noises  
Of dinosaurs and people  
Dabbling outside  
(...)  
All the modern things  
Have always existed  
They've just been waiting  
To come out  
And multiply  
And take over  
It's their turn now  
(Björk. Modern Things. 1995)

~

Todas coisas modernas  
como carros e tal  
Sempre existiram  
Só estavam esperando em uma montanha  
Pelo momento certo  
E ouvindo sons irritantes  
De dinossauros e pessoas  
Brincando lá fora  
(...)  
Todas as coisas modernas  
Sempre existiram  
Só estavam esperando  
Para sair  
E se multiplicar  
E tomar tudo  
Agora é a sua vez  
(Tradução nossa)



## Capítulo 2

### *Dromologia*

Pode parecer estranho evocarmos o conceito de dromologia (VIRILIO, 1977) em um estudo que utiliza o conceito de longa duração (BRAUDEL, 2016) e explora as lentas alterações de uma paisagem. Qual relação existe entre o estudo dos efeitos da velocidade sobre a sociedade, conforme elaborados por Paul Virilio (1977), e as estruturas da longa duração no Brasil Meridional? Para responder essa questão, parece-nos adequado buscar compreender como São Sebastião do Caí vai desenvolver sua economia e suas indústrias de forma acelerada entre as décadas de 1870 e 1940. Esse período caracteriza uma estrutura temporal de média duração, chamada por Braudel (2016) de *conjuntura*. Ou seja, um período em que ocorrem alterações que podem ser observadas em um recorte temporal menor do que a longa duração e maior do que o tempo dos eventos históricos.

São Sebastião do Caí tem sua fundação inserida em um processo industrializante, diferente da típica ocupação colonial brasileira baseada no trabalho braçal manufatureiro (geralmente escravizado). A construção da economia da cidade se deu por meio de um processo de industrialização que já iniciou acelerado, especialmente pela navegação fluvial, e apresenta uma expansão crescente até a década de 1910, quando a barragem Rio Branco foi encampada pelo Governo do Rio Grande do Sul, marcando assim o declínio desse processo de industrialização.

A proposição de Mendes (2010 e 2017), dos processos de industrialização como causadores de menores rupturas do que um processo de revolução industrial, estabelece uma distinção entre a industrialização ou o processo de industrialização (um amplo espectro de mudanças conjunturais), que é mais lento, e sua contraparte catártica, a revolução industrial. Não houve uma revolução industrial no Brasil, assim como não houve em Portugal (MENDES, 2017). Houve, claro, um aumento de importação de tecnologias estrangeiras e adaptações ao ambiente local, como é o exemplo apresentado nesta tese, do sistema de barragens desenvolvido e implementado por Costa Gama na barragem Rio Branco.

Essa industrialização caiense precisa ser compreendida como um reflexo das transformações da economia e da tecnologia global do período. Nossa escala de análise é local, mas reflete tendências que chegam nesta região periférica a partir das transformações

geradas no Reino Unido e, depois, na Europa continental, ou seja, a partir da Revolução Industrial do séc. XVIII, pois:

Na realidade, se a sua aplicação ao caso britânico tem sido amplamente aceite – o mesmo se poderia dizer quanto à Bélgica e talvez até ao Japão – após a era do Meiji, iniciada em 1868 –, já em relação a vários outros países não parece adequada, não só pela menor intensidade do fenómeno, como também devido ao seu prolongamento por um período mais dilatado, sem a existência de um verdadeiro *take-off* ou descolagem. (MENDES, 2010, p. 80)

O conceito de dromologia (*dromos* do grego correr/velocidade e *logos* do grego eu digo/estudo/ciência), cunhado por Paul Virilio (1977) no livro *Vitesse et Politique*, vem de encontro a essa leitura sobre a industrialização, uma vez que relaciona o fenômeno social dos séculos XIX e XX à velocidade. Esse fenômeno da aceleração da sociedade se dá também a partir da Revolução Industrial inglesa e se propaga por três séculos ao redor do sistema-mundo. Já os efeitos dessa aceleração vão ocasionar o que Crutzen e Stoermer (2000) virão a chamar de antropoceno.

A contribuição essencial da industrialização para o aceleração da sociedade se dá especialmente nos deslocamentos. Com o surgimento de novas e mais eficientes formas de transporte, há um encurtamento do tempo que dura a transposição de uma região. Assim, a relação das pessoas com o espaço passa a ser outra. Também se modifica a relação das pessoas com o tempo. Dessa forma, há alteração das relações entre tempo e espaço na vida social.

A colonização, o assentamento e a urbanização de São Sebastião do Caí formam um ponto de contato na rede de deslocamento fluvial-terrestre no vale do Caí. A viagem entre Porto Alegre e São Sebastião do Caí durava pouco menos de 12 horas em navios à vapor, algo que anteriormente seria um trajeto de vários dias a cavalo. Na Imagem 01, *Perda do cavalo e da bagagem na travessia do rio Caí, ao vau*, feita c. 1852 por Herrmann Wendroth, podemos constatar que uma viagem de barco a vapor rio acima, mesmo que durasse 12 horas, era um grande avanço na mobilidade de pessoas e cargas no que tocava à cidade de São Sebastião no séc. XIX.

A exceção caiense dos anos 1870-1940 formou uma conjuntura em que ocorreu um processo de acelerada colonização industrializante do espaço por meio da criação da cidade como um porto fluvial para navios motorizados. Dromologia, portanto, reflete a ideia de uma sociedade tomada por uma aceleração incomum. Essa aceleração deriva do processo de



industrialização que se iniciou com a fundação da cidade e vai se aprofundar na mudança da paisagem caiense gerada por esse processo. E conforma, entre 1870-1940, um período conjuntural no qual ocorre uma quebra na lenta progressão de temporalidade dessa paisagem sobre uma longa duração.

Portanto, essa aceleração caiense ocorre em um período circunscrito, por meio de um aumento na mobilidade de pessoas e produtos para que essa região, até então periférica, consiga melhor se integrar ao sistema-mundo capitalista (WALLERSTEIN, 2004, que também pode ser entendido como uma ecologia-mundo, MOORE, 2003).

Nesse mundo economicamente interconectado, “o engenheiro é celebrado como ‘o sacerdote da civilização’” (VIRILIO, 1977, p. 25), pois é principalmente ele que permite o “fenômeno migratório” (*Op. cit.*, p. 16) necessário para o estabelecimento de um proletariado, classe resultante desses processos industriais. O rio Caí, as obras que aparecem na região nesse período e a navegação são direcionados para essa *mobilidade* (esta é uma das categorias do *taskscape* proposto por INGOLD, 2000), enquanto a infraestrutura urbana permitia o habitar desses trabalhadores que geravam os produtos a serem vendidos e transportados. A primeira parte deste capítulo se dedica à vida e morte no rio Caí pela análise dos índices dromológicos encontrados nos deslocamentos de navios e pessoas. Ao mesmo tempo, a construção do espaço humano da cidade por meio de sua malha urbana, de suas edificações, de suas unidades produtoras e de sua vida social será abordada na segunda e terceira partes do capítulo. Esses aspectos se referem diretamente às categorias de *espaço público* e *economia* que finalizam o *taskscape* ingoldiano.

## 2.1. Vida e morte no rio Caí

Como vimos ao longo do Capítulo 1, no séc. XIX havia a necessidade de interiorização do esforço colonial na região do vale do Caí. Esse empreendimento fazia parte das tentativas de ocupação da parte centro-norte da Província de São Pedro para que esta se integrasse de forma mais efetiva à economia imperial brasileira.

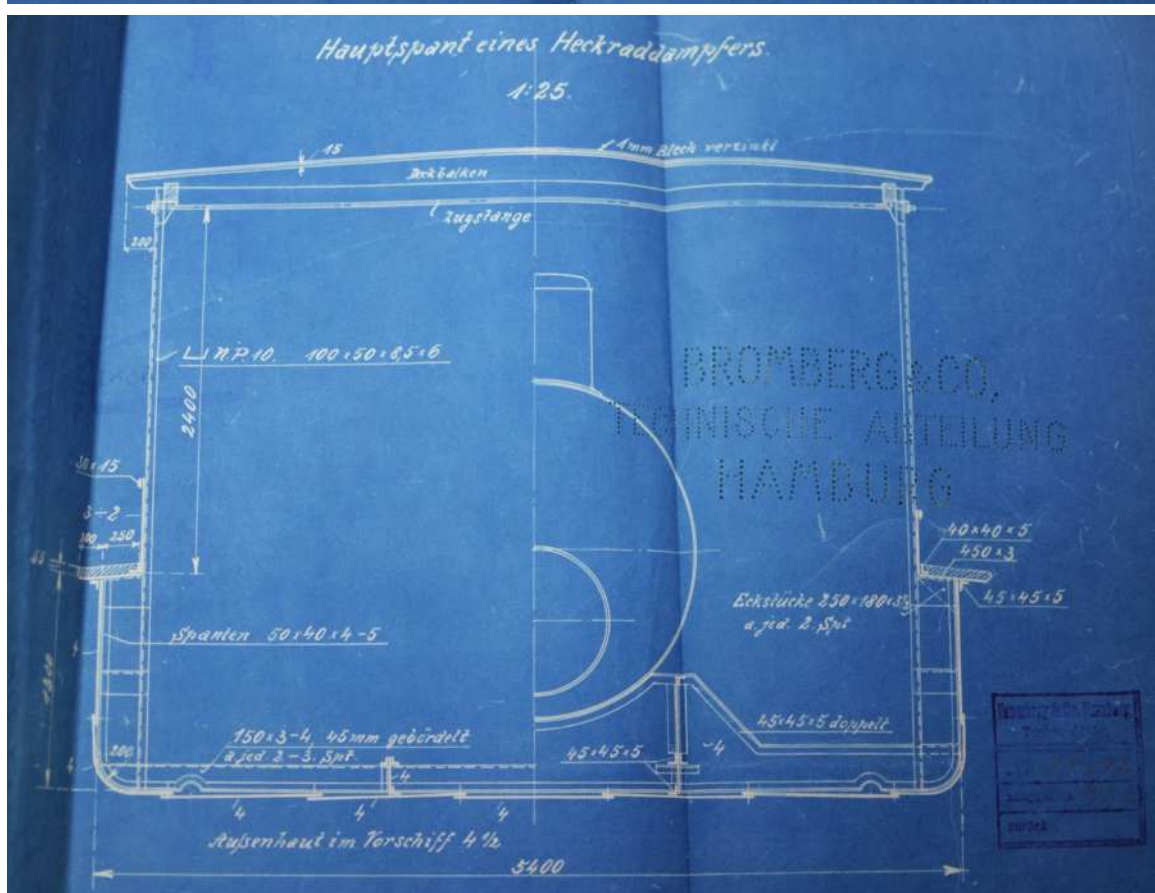
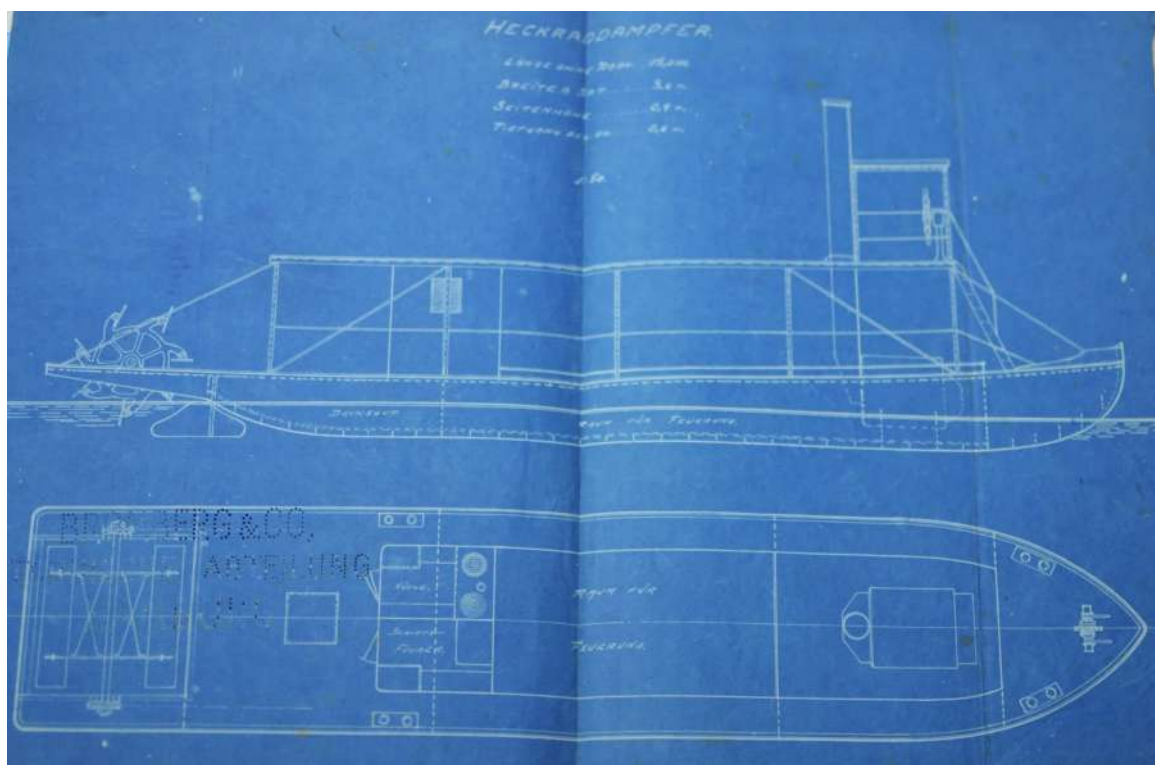
Ao mesmo tempo, é importante retomarmos o que já foi abordado aqui sobre os Mapas 03.1 (1778) e 07 (1927), que mostram as alterações de infraestrutura que foram criadas entre a confecção desses dois mapas. Há um vazio de informações no que toca ao rio Caí no primeiro mapa, com apenas uma estrada que leva à beira desse rio. Já no segundo, vemos centros urbanos, vilas, estradas de rodagem e estradas de ferro.

Antes que se disseminassem na região os caminhos por terra, porém, foram utilizadas as vias fluviais que se encontravam no local. Lembremos da Imagem 01, *Perda do cavalo e da bagagem na travessia do rio Caí, ao vau*, de Herrmann Wendroth, c. 1852. Essa imagem mostra, no Capítulo 1, como era a realidade dos transportes por terra realizados no vale do Caí antes da automação trazida pelos processos industriais que foram importados para a região. A forma que foi encontrada para acelerar e dar maior segurança ao transporte de pessoas e cargas foi, inicialmente, utilizando barcos movidos a vapor.

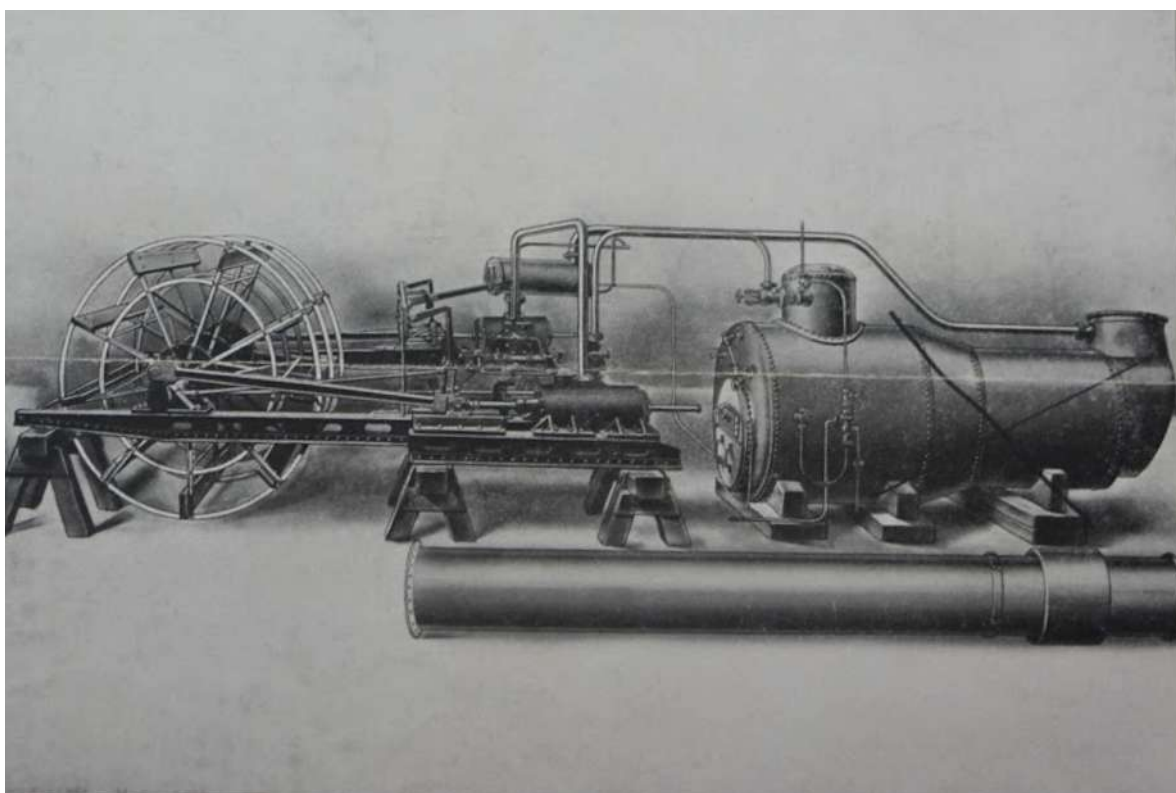
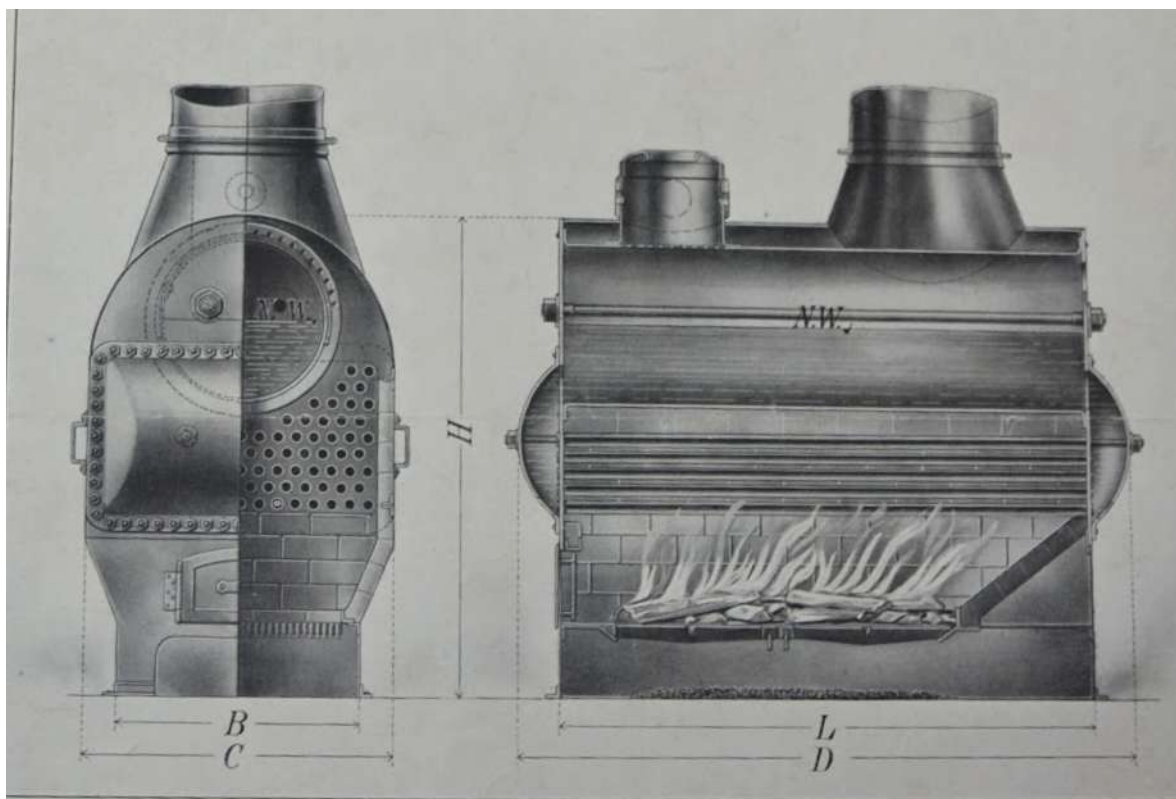
Esses barcos, hoje vistos com olhar saudosista em São Sebastião do Caí, representavam tecnologia nova na região à época, assim como ofereciam um serviço de qualidade sem par na virada do séc. XIX. Como explica Reinheimer (2007, p. 119):

A bordo era servido desde café da manhã até o jantar. Normalmente, as refeições incluíam peixes encontrados nos próprios rios Jacuí e Taquari. As bebidas eram resfriadas com barras de gelo. O refeitório dos barcos possuía bancos estofados em couro fixados nas laterais e ao centro a mesa para refeições. O serviço se equivalia a um restaurante com toalhas, guardanapos, louças e copos de qualidade. O comandante se sentava à cabeceira da mesa e os passageiros ocupavam as cadeiras laterais. Todas as refeições eram servidas por garçons.

Especialmente se compararmos a década de 1850 da pintura de Wendroth com as décadas de 1870-80, quando a região será transformada por essa nova forma de transporte. Assim, para conseguirmos entender a cidade, primeiro precisamos compreender a navegação que a origina.



**Mapas 18 e 19:** Plantas de Navio a Vapor e corte transversal da estrutura que sustenta a caldeira, de Bromberg & Co, Hamburgo, datadas de 02/08/1911. Material Naval n. 1652 e 1653. Caixa 32, Pasta 2. Biblioteca da Superintendência de Porto e Hidrovias.



**Imagens 23 e 24:** Material visual que acompanha as especificações técnicas do Motor a Vapor. Caldeira e sua ligação com pás de movimentação. Material Naval n. 1652 e 1653. Caixa 32, Pasta 2. Biblioteca da Superintendência de Porto e Hidrovias.

Nas imagens das páginas anteriores (Mapas 18 e 19, Imagens 23 e 24), vemos alguns esquemas técnicos encontrados na Biblioteca da Superintendência de Portos e Hidrovias de Porto Alegre. Essas plantas, datadas de 1911, se referem ao esquema técnico para construção de um barco a vapor (Mapa 18) movido com uma única roda de pás localizada na popa do navio. A segunda planta se refere à estrutura que precisa sustentar o motor e a caldeira do barco (Mapa 19, intitulado *Hauptspant eines Heckraddampfers*: Estrutura principal de um navio a vapor de roda de popa).

As duas imagens seguintes são uma caldeira (Imagem 23) e sua conexão com pistões que movimentam a roda de pás (Imagem 24). Na Imagem 24, temos duas inscrições em língua alemã, a legenda impressa com a imagem (*Maschinen-Anlage für leichte Hinterradschiffe*: Sistema de motor para navios leves com rodas traseiras) e uma anotação à caneta (*Kessel nach besonderen Bild*: Caldeira de acordo com a imagem especial).

Trata-se, portanto, de esquemas para a construção de navios a vapor de pequena envergadura. Vapores de maior tamanho usualmente possuíam rodas de pás a bombordo e estibordo, aos lados da embarcação e não na sua popa. A maior parte dos navios que encontraremos a seguir são vapores mais pesados do que os desse projeto.

No entanto, esses esquemas denotam as especificidades técnicas utilizadas na construção dessas embarcações. O navio do Mapa 18 foi projetado para possuir 15 m de comprimento, 3,6 m de largura e 0,6 m de calado. Um barco leve com um calado de 0,6 m faz com que entendamos as dificuldades apresentadas no debate sobre a barragem Rio Branco, pois esta, em geral, não conseguia manter uma elevação constante na folha d'água de ao menos 1 m.

Os navios a vapor maiores que esse exemplar do Mapa 18 possuíam calado mais profundo que 0,60 m. Nas épocas em que o rio não estava em vazante (ou seja, as épocas propensas a enchentes), a navegação era facilitada pelo maior fluxo de água. Porém, em épocas de menor índice pluviométrico e com a diminuição da água encontrada no rio, a navegação se tornava mais dificultada e com maior risco de os navios encostarem em pedras ou no leito do rio. Esses acidentes poderiam ocasionar avarias nos navios, assim como poderiam fazer com que os barcos encalhassem em bancos de areia.

Máquinas a vapor são, talvez, a invenção mais emblemática da Revolução Industrial inglesa. E, no processo de industrialização do rio Caí, ainda foram largamente utilizadas até meados do séc. XX. Mesmo com a introdução do motor de combustão interna alimentado

com derivados de petróleo, continuaram sendo a forma principal de transporte, especialmente de passageiros e cargas.

Isso é paradigmático quando comparado com a esquematização clássica da evolução das Revoluções Industriais (MENDES, 2010 e 2017), segundo a qual o motor a vapor caracteriza a primeira Revolução Industrial, enquanto o motor de combustão caracteriza a segunda, tecnicamente mais avançada. No entanto, o que vemos no caso caiense é a utilização concomitante de barcos a vapor e “gasolinas” (como eram chamados barcos com motor de combustão à época). Esses barcos “à gasolina” eram menores e usualmente utilizados para transporte de cargas menores. Sendo reservado o transporte de passageiros para os vapores, que eram maiores e possuíam maior conforto em seu deck. Segundo Reinheimer (2007, p. 120):

Um barco de porte médio a grande possuía, em geral, 14 funcionários empregados diretamente nas viagens, sendo: um prático, que conhecia bem o leito do rio e pilotava o barco, um motorista, que ficava na casa de máquinas e lidava com o motor do barco, o *marinheiro*, que era um nadador, fazia os serviços dentro da água quando era necessário, o atendente de convés, que assim como o prático tirava uma licença para atuar na profissão. Na cozinha, um taifeiro e um garçom. O número de funcionários em cada função dependia do tamanho do barco, do tempo de viagem e da qualidade da empresa. Além deles havia os empregados nos armazéns e nas oficinas de conserto dos barcos. Um grande número de funcionários trabalhava informalmente nos portos e trapiches como carregadores.

Por mais que a aceleração da sociedade e dos processos que começa a ocorrer em São Sebastião do Caí seja fruto de processos técnicos e da importação de tecnologias, não podemos esquecer que os principais condutores desse trabalho eram pessoas, trabalhadores. Os esquemas de um barco a vapor e de seu motor, que vimos nas páginas anteriores, são apenas a base sobre a qual será construída a relação entre as pessoas, o meio e o trabalho.

Afinal, as mudanças antropogênicas feitas no rio Caí e em seu entorno justificavam-se a partir da exploração econômica e da ocupação desse espaço.

Aos comandantes dos vapores desta Villa: Vapor Barão do Cahy: Sr. Luis Christiano Lauer; Vapor União: Sr. João Antonio Collor; Vapor Maratá: Sr. Carlos Guimarães Schling; Vapor Brasileiro: Sr. Felipe Carlos Trein.

Paço da Camara Municipal na Villa de São Sebastião do Cahy, 18 de fevereiro de 1881.

Ilmo. Sr.

Para esta Camara poder prestar informação ao Governo da Provincia sobre assumptos que muito interessam ao progresso deste município precida que V.S. em qualidade de comandante do Vapor Barão do Cahy se digne de informar-lhe o seguinte:

1. Quanto, liquido, pelo mesmo vapor o cidadão Luiz Manoel Weck, arrematante dos impostos sobre gêneros de exportação deste município no exercício de 01 de julho de 1879 a 30 de junho de 1880;



2. Quaes os gêneros comerciais e industriais, sua quantidade e arrobas, que o mesmo vapor exportou deste município no referido tempo;
3. Qual a força máxima, média e mínima do mesmo vapor em numero de sacas e arrobas, bem como de suas lanchas ou barcaças que o acompanhão;
4. Quantas viagens o mesmo vapor faz por semana e de que porto parte para Porto Alegre;
5. Qual o rendimento e despesa annual do mesmo vapor, bem como quanto por cento tem produzido de dividendo ou lucro aos accionistas devendo V. S. adicionar outras quaisquer informações ou esclarecimentos que lhe occorrerem a respeito.

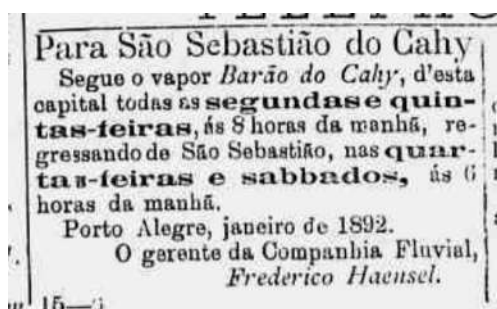
Deos guarde a V. S.

Assinado: Paulino Ignácio Teixeira – Presidente da Camara

Secretário: João Francisco D'Aguiar Junior.

(Transcrição encontrada em BRAMBATTI, 2013, do Livro de Atas da Câmara, Livro 4, 1881, Museu Histórico Vale do Caí.)

Como podemos ver na transcrição acima, o governo municipal mantinha fiscalização regular sobre os produtos que eram transportados e com que frequência isso ocorria. Isso, claro, para adequar a tributação necessária para a manutenção do cofre municipal e também dos fundos necessários para arrumações no porto e em outros locais que recebiam constantes avarias ocasionadas por enchentes e outros fenômenos naturais.



**Imagem 25:** Anúncio do vapor Barão do Caí. A Federação, Ano IX, N. 16, 19/01/1892.

**ENTRE PORTO ALEGRE E S. SEBASTIÃO DO CAÍ**  
De Porto Alegre parte:  
Em todas as segundas-feiras às 8 horas da manhã o vapor *Barão do Caí* (de 50 ton.) — Preço das passagens 4\$000 rs. sem incluir alimentação.

Em todas as terças-feiras às 9 horas da manhã o vapor *S. João*.  
Em todas as quintas-feiras às 8 horas da manhã o vapor *União* (de 50 ton.) — Preço das passagens 5\$000 rs., com alimentação.  
De S. Sebastião regressa:  
Em todas as segundas-feiras o vapor *União* (sem hora certa de partida).  
Em todas as sextas-feiras o vapor *Barão do Caí* idem.  
Em todos os sábados o vapor *S. João* idem.  
Chegam a Porto Alegre às 3 horas da tarde. (Todos estes vapores passam por S. João do Monte Negro para onde levam passageiros.) Passagens a 2\$000 rs., sem alimentação.

**Imagem 26:** Descrição de horários de vapores entre POA e Caí no Anuário da Província do RS, 1891, p. 282-283.

Pelos anúncios acima (Imagens 25 e 26) podemos ver que o vapor Barão do Caí avançava de Porto Alegre para São Sebastião do Caí todas as segundas (nos anos de 1891-2), às 8h, chegando em Porto Alegre às 15h. Já nas quartas-feiras, o Barão do Caí retornava de São Sebastião do Caí para Porto Alegre, saindo às 6h. Nas quintas-feiras, ele refazia o trajeto de POA a S. S. do Caí. Então, retornava a São Sebastião do Caí aos sábados, saindo às 6h. E retomava o mesmo ciclo na segunda-feira. As embarcações faziam e refaziam o trajeto entre São Sebastião do Caí e Porto Alegre várias vezes na semana, dependendo da época e da necessidade, assim como em outros rios do estado. É difícil, portanto, cartografar essa movimentação, pela diversidade de embarcações, empresas, trabalhadores e itinerários.

### 2.1.1. Vida nos vapores

Muitas empresas, muitos barcos e muitas pessoas atuaram na navegação fluvial do rio Caí. A interrelação entre esses atores complexifica o esforço de compilar, de forma organizada, o máximo de informações possíveis. Sem obter algum tipo de base concreta (cronológica e quantitativa), é difícil identificar as embarcações que seguiam o roteiro cotidiano entre São Sebastião do Caí e Porto Alegre, pois as empresas e os navios trocavam deveras de roteiros, propriedade, equipe e trajetos.

Mesmo os vapores, identificados por seus nomes, poderiam ser rebatizados. As empresas e sociedades, que possuíam propriedade dos navios, também mudavam constantemente de nome e de sócios. Além disso, suas áreas de atuação não estavam restritas ao rio Caí (como se pode ver em REINHEIMER, 2007). Uma hora, encontramos uma embarcação fazendo o trajeto entre S. S. do Caí e Porto Alegre para, em outro momento, encontrarmos o mesmo barco fazendo trajetos pelo Guaíba ou pelo rio Jacuí ou Taquari.

Como o texto de Madame de Langendonck deixa claro, já havia navegação fluvial impulsionada a vapor no rio Caí, ao menos, desde 1860 (VAN LANGENDONCK, 1862). Porém, o maior volume de registros do cotidiano dos navios encontra-se na coleção do jornal *A Federação*, publicado entre 1884 e 1937. A coleção completa desse periódico encontra-se disponível no acervo da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional<sup>9</sup>.

Buscamos fazer, na coletânea d'*A Federação*, uma revisão das informações de boa parte dos vapores que atuaram no rio Caí. Mesmo essa lista sendo compreensiva, ela não é final. Já que há vapores como o Harmonia, o São João, o Brasileira, o Janota e outros que não estão listados. Os registros que se encontram a seguir refletem apenas o que consta nas páginas d'*A Federação*, com acréscimos de informações de outras fontes com as devidas referências. Para facilitar a leitura e não tomar muito espaço com informações iguais, optamos por encurtar a referência bibliográfica a cada edição do periódico. Neste sentido, estão suprimidas as informações sobre cidade, ano desde a fundação do periódico e data. Nos atemos às informações mais vitais de nome do periódico, número da edição e ano.

A partir da coleção d'*A Federação*, disponibilizada pela Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, encontraremos informações sobre os vapores que singravam o rio Caí entre os anos 1884-1937. Cabe lembrar que alguns desses navios já atuavam na região antes

---

<sup>9</sup> <https://memoria.bn.br/DocReader/docreader.aspx?bib=388653&pasta=ano%20188&pesq=&pagfis=3564>

de 1884 e que alguns continuaram atuando depois de 1937. A listagem das embarcações a seguir foi organizada cronologicamente e nela encontraremos suas informações individuais.

### **Vapor União**

Ativo entre 1865 e 1916. O primeiro registro encontrado sobre o Vapor União foi na coletânea “Documentos da escravidão: processos crime: o escravo como vítima ou réu”, publicado pela Secretaria da Administração e dos Recursos Humanos do estado do Rio Grande do Sul. Nessa documentação, consta:

Ano: 1865 – Processo nº: 209 Réus: Afonso, solteiro, preto, mais de 40 anos, Moçambique, marinheiro, Sr. José Joaquim de Mello; Outros. Vítima: Boaventura da Costa Torres Júnior. Crime: Roubo. Descrição: Os réus foram acusados de, no mês de março, roubar do vapor União, onde estavam trabalhando como marinheiros, alguns fardos de brim. Conclusão: O réu Afonso foi condenado em 4 anos e 6 meses de galés e multa de 12,5% do valor roubado. (RIO GRANDE DO SUL, 2010, p. 178)

É apenas uma menção breve, dentro de um processo-crime que acusa um trabalhador negro de ter roubado uma mercadoria e sua pena. Ainda assim, o relato traz algumas informações importantes sobre o uso de mão de obra escravizada nos navios a vapor. E as consequências de sua condenação: ser obrigado a trabalhar por quatro anos e seis meses em galés, além de pagar multa sobre parte do valor do objeto furtado.

A mesma premissa das divisões sociais se impõe na primeira notícia que encontramos do Vapor União no jornal *A Federação* (1887, ed. 32), na qual é dito que foram encontrados dois corpos no rio Caí, um do sapateiro Gustavo Fischer, morador do Caí, e outro do “preto Adão”, de 22 anos de idade, marinheiro do vapor União. Ambos morreram afogados. E uma das vítimas não recebe a dignidade de um nome completo.

Em 1890 (*A Federação*, ed. 78), João Antonio Collor vendeu sua parte no vapor a Carlos Guilherme Schilling, que passa a ser seu único proprietário. Já em 1895 (*A Federação*, ed. 35), o vapor aparece no jornal sendo usado no trajeto entre Porto Alegre e São Sebastião do Caí, tendo ainda neste ano (*A Federação*, 1895, ed. 42) necessitado de reparos no casco, obras de madeira e troca de cilindros da máquina. Em 1900 (*A Federação*, ed. 29), um homem chamado José caiu de bordo quando o vapor União fazia o caminho entre S. S. do Caí e POA. Morreu afogado e seu corpo só foi resgatado pelo vapor Garibaldi, que vinha pelo mesmo

trajeto um pouco depois. Trazido a Porto Alegre, a tripulação do União reconheceu seu membro.

Em 1901 (A Federação, ed. 15, p. 2), aparece n’A *Federação* um caso curioso sob a manchete de “Espertalhão”, contando a história de Francisco Paiva Júnior, despenseiro do Vapor União, e José Pinto de Gouveia. Francisco sempre trazia em suas viagens “incumbências dos commerciantes” de São Sebastião do Caí para Porto Alegre. Por vezes, José aparecia quando o vapor estava ancorado em Porto Alegre e fazia serviços para Francisco. Além da venda de “quitandas” que Francisco trazia, era regular haver cartas a serem distribuídas para comerciantes da região (entre os citados, João Baptista Pimenta, Becker & Sperb e “A *Bohemia*, à praça da Alfândega”).

No dia 21 de dezembro de 1900, Francisco recebeu de Emílio Booth uma quantia em um envelope a ser entregue a Sebastião de Barros & C. Francisco pediu a José para fazer a entrega, tendo obtido um recibo nesse momento. Situação similar se repetiu em uma entrega a ser feita de Emílio Booth para Albino & Sperb, enviada no dia 31 de dezembro, recebendo Francisco outro recibo de José. No dia 07 de janeiro de 1901, o vapor União encalhou na região de Pareci Novo, devido à seca regular e problemas com a barragem Rio Branco. E, nesse momento, Francisco ficou sabendo que Sebastião de Barros & C. não havia recebido seu envelope. Francisco foi conferir com Albino & Sperb se havia recebido sua remessa e a resposta também foi negativa. Dadas as circunstâncias, Francisco ressarciu os dois comerciantes porto-alegrenses de seu bolso e comunicou a situação à polícia. José Pinto de Gouveia “poz-se a pannos, dando ás de Villa Diogo”.

Esse relato mostra as relações de cotidiano que sucedem por meio da navegação fluvial. Remessas de dinheiro, informação e trabalho eram regulares no trajeto dos vapores. E, além das relações formais, havia uma miríade de pessoas que habitavam o entorno do comércio dos navios. Além disso, é interessante verificar esses tipos de história, sejam as de crime ou as de acidentes e afogamentos, para dirimir a visão romântica que se criou sobre a era dos vapores.

As passagens que encontramos sobre o vapor União n’A *Federação* se tornam mais breves. Em 1908 (A Federação, ed. 18), Ludovico Sartiri aparece como gerente do barco, ou seja, o agente que fazia as vendas de passagens e contratações para transporte de carga. Em 1910 (A Federação, ed. 22), ocorreu um furto no vapor perpetrado por Alfredo João da Silva, que mais tarde foi condenado a multa. Em 1911 (A Federação, ed. 94), aparece a notícia de

que um funcionário da empresa Bromberg & Co. (a mesma empresa das plantas de vapor dos Mapas 17 e 18), chamado Alfredo Kosack, roubou um bilhete de loteria de Jacob Finger, a fim de cobrar uma dívida, porém esse bilhete pertencia a Ricardo Fischer, maquinista do vapor União. Ainda no mesmo ano (A Federação, 1911, ed. 229), o vapor aparece sendo usado para o tráfego de passageiros entre S. S. do Caí e Porto Alegre.

Já em 1916 (A Federação, ed. 284), aparece a última notícia relativa ao vapor União. Sobre o afogamento de um “moço”, empregado do navio, que estava tentando resgatar um caíque de resgate cujas cordas de amarração se desprenderam do barco. Acabou por se afogar no rio Jacuí, o que nos remete à ideia de que o União estava, nessa época, trafegando por outro trajeto que não fosse a linha para São Sebastião do Caí. O União não aparece em mais nenhum registro depois dessa data.

### **Vapor Gaúcho**

Ativo entre 1881 e 1904. Deste vapor, também encontramos um relato no “Documentos da escravidão: processos crime: o escravo como vítima ou réu”:

Ano: 1881 – Processo nº: 114 Réu: Agostinho de tal. Vítimas: Lúcio, Crioulo, Sr. José Maria Borges de Canto; José Antônio Barbosa. Crime: Dano; Homicídio. Descrição: O réu foi acusado de, na noite de 18 de setembro, provocar a morte do escravo Lúcio ao colidir o vapor “Gaúcho”, do qual ele, réu, era o seu práctico, ao lanchão “Santo Antônio” que vinha conduzido pelo dito escravo, além de causar diversas avarias ao dito lanchão de propriedade de José Antônio Barbosa. Conclusão: Improcedente (RIO GRANDE DO SUL, 2010, p. 230)

O relato traz a morte de Lúcio, homem negro escravizado, após uma embarcação chamada Vapor Gaúcho colidir contra o lanchão que conduzia. O condutor do vapor, “Agostinho de tal”, foi julgado, mas considerado inocente, possivelmente devido à natureza acidental da tragédia. Por certas informações do réu não constarem na documentação, como o sobrenome, é possível inferir que Agostinho era um homem negro. E um homem negro livre, já que não consta o nome de algum “Sr.” ao qual pertencia e por operar como práctico de um vapor, posição de maior hierarquia normalmente negada a escravizados. A causa da morte também não foi documentada. Com a colisão, a embarcação da vítima pode ter naufragado ou derrubado Lúcio de sua amurada, provocando afogamento. Não sabemos em qual rio.

Entre 1884 e 1887, aparecem n’A *Federação* listas de passageiros que chegavam a Porto Alegre pelo Vapor Gaúcho a partir da “Linha da Margem”, o que implica que, nessa época, o Vapor Gaúcho não era utilizado no rio Caí. Em 1894 (A *Federação*, ed. 21), o vapor passa a fazer a Linha Taquary, gerenciada por Oscar Haensel. Já em 1895 (A *Federação*, ed. 05), aparece pela primeira vez fazendo a linha entre Porto Alegre e Montenegro.

Reinheimer (2007, p. 116) afirma que o Vapor Gaúcho pertencia a Jacob Arnt, da Companhia de Navegação Arnt, no ano de 1895. Porém, em 1901 (A *Federação*, ed. 96), o Vapor Gaúcho aparece pertencendo à Companhia Fluvial, quando foram feitos reparos no barco utilizando as oficinas de “Estrada de Ferro”.

Em 1903 (A *Federação*, ed. 280), aparece novamente atuando na Linha Taquary, em direção a Porto Mariante. Em 1904 (A *Federação*, ed. 155), continua fazendo o trajeto em direção ao Porto Mariante, porém logo mais seria substituído nesse trajeto pelo Vapor Monarcha. Não encontramos mais registros desse navio após essa data.

### **Vapor Barão do Cahy**

Ativo entre 1873 e 1904. Em 1873, aparece no jornal porto-alegrense *O Constitucional*, na edição 38 de seu Ano III, uma nota conclamando os sócios do vapor a ouvir o relatório fiscal que seria feito a bordo, o que mostra que esse vapor já estava ativo no ano de 1873, possivelmente antes. Em 1884 (A *Federação*, ed. 84), encontramos a primeira menção ao vapor Barão do Cahy n’A *Federação*, que seria usado em um passeio pelo Club Commercial de Porto Alegre “aos morretes” em 13 de abril de 1884. Já em 1891 (A *Federação*, ed. 295), há relato publicado no jornal sobre as más condições da caldeira do vapor, também reportadas ao Capitão do Porto. Abaixo se encontra a resposta de Frederico Haensel, proprietário da Companhia Fluvial e do vapor, dizendo que ele acabara de comprar o vapor e que era preciso esperar os trâmites documentais necessários para que se pudesse então fazer os consertos.

Em 1892 (A *Federação*, ed. 9), há o anúncio dos horários e dias em que o vapor Barão do Cahy realiza seu trajeto entre São Sebastião do Cahy e Porto Alegre. As mesmas informações também constam na Imagem 25. Já no ano de 1893 (A *Federação*, eds. 69, 70, 71, 74, 75, 77 e outras), encontramos chamada aberta para empresas que possam postular orçamentos para a reconstrução do vapor; Oscar Haensel assina como gerente. Neste ano (A *Federação*, 1893, ed. 38), não estando mais em condições de viajar, o vapor fez sua última



viagem no dia 6 de abril. Em 1895 (A Federação, ed. 10), o vapor aparece sendo usado no trajeto entre Porto Alegre e Lajeado, não havendo nenhuma nota sobre sua reforma. Em 1904 (A Federação, ed. 47), aparece a última menção ao vapor, que estava sendo usado na Linha da Margem em Porto Alegre.

### **Vapor Monarcha**

Ativo entre 1884 e 1917. Em 1884 (A Federação, ed. 61), aparece uma lista de passageiros que chegaram a Porto Alegre a bordo do Monarcha, sem precisar a origem do trajeto. Em 1887 (A Federação, ed. 139), o vapor aparece fazendo a Linha da Margem.

Em 1890 (A Federação, ed. 34), o Vapor Monarcha aparece envolvido no acidente do Maratá, que veremos a seguir, na seção destinada a este vapor. O Monarcha prestou assistência, ajudando a recolher os sobreviventes e alguns corpos que se encontravam na água após o acidente. Em 1894 (A Federação, ed. 124), o vapor aparece fazendo a linha entre Porto Alegre e Lajeado; já em 1895 (A Federação, ed. 05), ele aparece fazendo a linha entre a capital e São Sebastião do Caí.

Em 1907 (A Federação, ed. 68), foi relatada a prisão de um homem com várias notas falsas de 50\$000rs, tendo repassado uma delas ao comandante do Vapor Monarcha, quando este fazia o trajeto entre Cruz Alta e Porto Alegre. Neste ano (A Federação, 1907, ed. 59), o vapor aparece fazendo a Linha da Margem. Em 1909 (A Federação, ed. 42), o Vapor Monarcha foi reconstruído a mando da Companhia Fluvial. Em 1914 (A Federação, ed. 183), ele aparece fazendo o trajeto para o porto de Santo Amaro, no rio Jacuí. Em 1917 (A Federação, ed. 23), o vapor é novamente mencionado quando o revólver de seu maquinista foi furtado por um homem chamado Docilio da Silva Dias. O vapor, nessa época, atuava no rio Jacuí. Esta foi a última menção que encontramos à embarcação. Apenas em 1928 (A Federação, ed. 35) aparece uma notícia relembrando o acidente do Vapor Maratá, ocorrida em 1890 e que contou com a participação do Monarcha.

### **Vapor Maratá**

Ativo entre 1885 e 1890. Os registros encontrados dessa embarcação são de curta duração, porém intensos devido à tragédia que se conta da explosão de sua caldeira em 1890. Em 1885 (A Federação, ed. 130), o Vapor Maratá aparece n'*A Federação* fazendo o percurso regularmente entre São Sebastião do Caí e Porto Alegre. Inclusive, em 1886 (A Federação,

ed. 45), o Maratá substituiu o Vapor União no trajeto, já que o segundo precisava de consertos. Nesse ínterim, as notícias que aparecem do Maratá são usualmente comuns.

Isso, porém, mudou no dia 9 de fevereiro de 1890. O Vapor Maratá, que pertencia a Carlos Guilherme Schilling (MASSON, 1940, p. 108), sofreu uma explosão em sua caldeira logo após ter saído de Porto Alegre com destino a São Sebastião do Caí. O motivo aparente para isso foi a sobrecarga recebida pela caldeira, quando o Vapor Maratá não quis abrir perder a dianteira para o Vapor Monarcha, que havia saído de Porto Alegre cinco minutos depois. A *Federação* noticiou um relato detalhado no dia seguinte, como segue:

### **Horrível catastrophe**

#### **A explosão do "Maratá"**

O espírito da população de Porto Alegre foi hontem dolorosa e profundamente impressionado pela occorrença de um d'esses factos que, por sua triste natureza, attingem a todos os corações, lançando em seu seio a consternação e o desespero.

A lamentavel catastrophe, ainda vagamente conhecida do publico, reveste-se das mais tragicas circumstancias, offerecendo á historia das desgraças humanas uma das mais pungitivas paginas.

A horrível desgraça hontem occorrida no Guahyba é sem exemplo nas aguas d'este Estado e, ao que parece, teve origem no mais condemnavel descuido e indifferença por parte d'aquelles sob cuja guarda se achavam tantas vidas preciosas.

Diversas e contradictorias são as informações divulgadas por toda a cidade, cobendo-nos offerecer aos leitores uma descripção a mais exacta possivel do horrorosa desastre, conforme nos foi elle narrado pelo nosso co-religionario Guilherme Trein, único passageiro que saiu illeso do medonho sinistro.

#### **A PARTIDA**

Ás 7 horas da manhã de hontem sahiu do nosso porto, com destino a S. Sebastião do Cahy, o pequeno vapor Maratá. Succedeu-lhe na partida, apenas com a differença de 5 minutos, o vapor Monarcha, que conduzia para a Volta Grande os socios do Club Veranista.

Á entrada do lugar denominado Furado, seriam 7 1/2 horas, o machinista do Maratá, vendo o Monarcha approximar-se, e não querendo permittir-lhe o adianto que ameaçava tomar, por aposta que, segundo dizem, havia entre os respectivos machinistas, deu pressão superior ás forças das caldeiras não tardando em ver tristemente demonstrada a imprudencia de seu sofrego procedimento.

A operação operou-se immediatamente e parte do vapor, com passageiros, tripolação e carga, voou em estilhaços pelos ares a grande distancia.

Em menos de 5 minutos submergiu-se todo o vapor, voltando momentos depois a tona d'agua a tolda com a camara das senhoras, que ficou em perfeito estado.

#### **SOCCORROS DO "MONARCHA"**

Logo que occorreu a catastrophe, o Monarcha, que ia a insignificante distancia do Maratá, deteve-se incontinentemente e, procurando prestar os soccorros que o caso pedia, conseguiu recolher os passageiros que ainda sobreviviam e o cadaver de Joanna Darrora, que foi trazida para esta cidade.

#### **OUTROS SOCCORROS**

Tendo sido visto da terra a explosão do vapor, o sr. Frederico Bier Sobrinho fez seguir promptamente para o lugar do sinistro os vapores Liberal e Cupy, recolhendo este o cadaver de uma criança vindo ambos depois comboiando o Monarcha.

#### **O DESEMBARQUE DOS CADAVERES**

Desde que pela cidade espalhou-se a noticia, ao ponto do ancoradouro dos vapores que navegam para as diversas localidades proximas á capital affluuiu enorme massa popular.

Triste e na realidade commovente tornou-se o acto de desembarque das infelizes victimas.

O soluçar dolorido dos feridos, soltando suspiros que cortavam o coração, casava-se em lugubre harmonia com o prantear de dezenas de pessoas reunidas no cáes, todas com o semblante annuviado pelo soffrimento que se traduzia no mais sombrio dos olhares como no mais congestionado dos movimentos.

#### FALLECIDOS

Dos 40 passageiros, aproximadamente que levava o Maratá, pereceram:

Alberto Steffano, commerciante na colonia Caxias, homem ali muito conceituado. Levava 3\$000 em dinheiro, alem de grande quantidade de mercadorias, Francisca Darrora, Narcisa Hoff, esposa de Guilherme Hoff e um filho de nome Oscar e outro, Guilherme Dametto Valentim, de 32 annos, operario da fabrica Petersen & Kayser, Judilha Belisario, esposa de Rodolpho Belisario e José, de 3 annos, seu filho, Rosamunda Kley, de 5 annos, filha de Felipe Kley. José da Costa Millano, commerciante em Caxias e a mulher de Dametto Valentim.

Tripolantes: Guilherme Ehlers, dispenseiro, que ia servindo de commandante; patrão Patrício Rodrigues da Silva; João Soares, machinista; Bernardo, foguista; João Antonio Duarte, de 22 annos, solteiro; Francisco, Firmino e Manoel, marinheiros.

Da tripolação apenas salvaram-se duas pessoas, o marinheiro Bernardo e Guilherme Schilling, filho do commandante e praticante machinista, que succumbiu hontem á noite dos ferimentos.

#### FERIDOS

Ficaram mais ou menos gravemente feridos: Luiz de França Almeida e Sá, ajudante da colonia Alfredo Chaves, João Antunes da Cunha Netto, solicitador em nosso, fôro, Thomaz S. Newlands, genro do sr. Carlos Alberto Schilling, Carlos Klinger de Oliveira, caixeiro viajante do sr. C. J. Schilling, que com o sr. Newlands se dirigia a S. Sebastião do Cahy, Giovanni Christofolletti, Guilherme Trein, nosso co-religionário, supplente do juiz municipal em S. Sebastião, onde tem casa commercial; Antonio Magri, Strozza Paulo, João Darrora, Lucia Canicola, Guilherme Schilling, filho do proprietário do Maratá, e que ia na qualidade de machinista, uma mulher de nome Rötter, que se occupa a vender nesta cidade diversos productos coloniaes, Guilherme Hoff, Carlos Felipe Kley, 3o. supplente do subdelegado de policia de S. Sebastião do Cahy.

O número de victimas até agora, conhecido, com o fallecimento de Guilherme Schilling, é de 24, tendo sido salvos 14 pessoas.

#### NOVOS CADAVERES

Para esta cidade foram hoje conduzidos mais os cadaveres de João Antonio Duarte, de 22 annos, solteiro, tripolante do Maratá.

José, de 3 annos, filho de Rodolpho Belisario, e Oscar, de 3 annos, filho de Guilherme Hoff.

#### MAIS ALGUNS PORMENORES

O commandante do Maratá, segundo informam-nos, tinha por costume não seguir aos domingos, entregando o com (ilegível) me já declinamos no decorrer d'esta noticia.

O nosso informante sr. Guilherme Trein, por occasião da explosão, achava-se encostado á camara das senhoras, quando ouvindo o estampido e como que impellido instinctivamente, atirou-se ao rio, immediatamente agarrando-se a uma taboa que tinha o nome do vapor, e da qual, depois de sobrenadar um pouco, conseguiu passar para a parte fluctuante do vapor, de onde foi retirado pelo Monarcha e transportado para terra.

#### INCIDENTES

Na camara, abraçada a uma cadeira, foi encontrado o cadaver de um filha de Guilherme Hoff, de 18 mezes de idade.

Dametto Valentim, que podia considerar-se salvo, por achar-se fluctuante sobre uma taboa, querendo salvar sua mulher que pedia soccorro, foi agarrado pela esposa de Hoff, que tolheu-lhe os movimentos, impossibilitando a salvação.

Foram encontrados os dois corpos.

#### PROVIDENCIAS PRESTADAS

Assim que teve conhecimento do facto, o nosso amigo Dyonisio de Magalhães, desenvolvendo com a maior urgencia as providencias requeridas pelo caso, mandou dois policiaes ao lugar do sinistro, afim de defender o vapor de qualquer exploração criminosa, requisitando em seguida ao dr. chefe de policia força commandada por um official para o desempenho d'essa commissão. Outrossim, requereu aquella autoridade do delegado da capitania do porto, algumas embarcações que auxiliassem o serviço da remoção dos cadaveres e guardassem o vapor, o que não obteve, por allegar o referido delegado falta de pessoal e material para isso.

Faltando o auxilio da capitania do porto, solicitou ao dr. chefe de policia do governo d'este Estado, uma das canhoneiras de guerra, pedido esse que não foi attendido. Outras providencias estão sendo desenvolvidas com a maxima actividade.

#### CONCLUSÃO

Consta que no cofre de bordo existia quantia de 20.000\$000 tornando-se por enquanto impossivel precisar a exactidão da quantia.

Posto que grave o estado do cidadão Cunha Netto, os medicos constam salvá-lo.

O sr. Guilherme Hoff tomou conta dos cadaveres de sua mulher e filhos, afim de dar-lhes sepultura na Barra, lugar onde reside.

Ao fechar a folha, sabemos que acaba de chegar o cadaver de Patricio Rodrigues da Silva, patrão do Maratá.

O sr. João Vargas, commissionado pelos proprietários do Maratá hontem e hoje esteve no lugar do sinistro, arrecadando os volumes que sobrenadavam.

Para tirar o cofre de dentro do casco submergido, o mesmo cidadão espera do Rio Grande os aparelhos necessarios pedidos por telegrama.

(A Federação, Ed. 34, 10/2/1890, p. 2)

Até onde pudemos pesquisar sobre os desastres que ocorreram no rio Caí, esse foi o primeiro de grandes proporções. Era relativamente comum ocorrer acidentes de trabalho e afogamentos, como já vimos nas histórias dos vapores anteriores. Mas nenhum acidente ocorreu com o mesmo cômputo de mortos e feridos. Ao menos até 1890.

No dia seguinte à publicação da nota transcrita acima (A Federação, 1890, ed. 35), foi noticiado que outros barcos, encarregados de recolher os produtos e corpos entre os destroços da vapor Maratá, haviam retornado trazendo 15 cadáveres, alguns tendo sido encontrados próximos ao local da explosão e outros, nas margens do Guaíba. Vários estavam já em decomposição, devido ao calor de fevereiro, e alguns estavam completamente desnudados. Porém, não havia sinal de saque nos corpos. Foram recolhidos pertences, joias e dinheiro que foi catalogado e identificado para restituir aos próximos dos mortos. Treze dos corpos foram prontamente reconhecidos, porém dois seguiram sem identificação.

Boa parte dos corpos recolhidos possuíam grandes ferimentos e contusões, sendo que os de um foguista e de um marinheiro do Maratá foram encontrados “quasi despedaçados”. Ao final desta edição do jornal, contavam-se 26 vítimas do acidente, entre os que morreram na hora da explosão ou depois pelos ferimentos. Na edição 42, de 20 de fevereiro de 1890, o acidente volta a aparecer, pois foram encontrados mais dois corpos, da esposa de Dametto Valentim (*sic*) e do cozinheiro do vapor Maratá que apareceram boiando em Teresópolis, zona sul de Porto Alegre. Também foi noticiado nesta edição que encontraram um cachorro (vivo) com queimaduras pelo corpo e que se acreditava ser animal de estimação do comandante do vapor, que deve ter nadado até a costa e se refugiado por alguns dias nas matas próximas. 36

anos depois, no dia 09 de fevereiro de 1936, foi publicada na edição 33 uma nota que relembrava do acidente com as informações que já temos acima.

### **Vapor Lageado**

Ativo entre 1891 e 1937. Em 1891 (A Federação, ed. 217), este vapor aparece fazendo a linha entre Taquari e Porto Alegre; já em 1892 (A Federação, ed. 53), aparece fazendo a linha entre a capital e São Jerônimo, no rio Jacuí. Mais ao final desse mesmo ano (A Federação, 1892, ed. 247), iniciou-se na linha entre Porto Alegre e São Sebastião do Caí.

Em 1899 (A Federação, ed. 174), aparece uma nota n’*A Federação* relatando que o Vapor Lageado encalhou “no Estreito”, nome por vezes usado para designar o Carrapicho, um canal de desvio do leito do rio Caí feito por Costa Gama no trecho entre a barragem Rio Branco e o porto de São Sebastião. Os membros da tripulação voltaram de lanchão até a cidade e pediram inspeção da Intendência Municipal.

Isso feito, foi constatado que a água possuía profundidade entre 90 cm e 100 cm, no limiar do mínimo necessário para navegação pelo trecho. Para que o vapor retomasse sua fluabilidade, foi necessário retirar 537 volumes de carga do vapor, permanecendo somente 163 volumes. Com menor peso, a embarcação então pôde ser “arrastada” pelo trecho com o uso de varas, esperas e cordas em terra.

Em 1903 (A Federação, ed. 260), o vapor Lageado participou das comemorações que se seguiram a uma disputa de regata entre os clubes Porto Alegre, Germania e Tamandaré. O vapor levou a equipe Germania durante as festividades da noite para uma festa sobre o Guaíba. Em 1916 (A Federação, ed. 55), a Companhia Navegação do Cahy continua aparecendo como proprietária do vapor. Já em 1921 (A Federação, ed. 156), o navio aparece sob responsabilidade de Jacob Becker & C. Supõe-se que tenha sido vendido entre 1916 e 1921.

Já em 1922 (A Federação, ed. 198), o navio aparece como propriedade da Companhia de Navegação Pedras Brancas, tendo sido comprado no mesmo ano (A Federação, 1922, ed. 279) pela Companhia Simeone para fazer o trajeto fluvial pelo rio Caí entre Montenegro e Porto Alegre. O Vapor Lageado continua sob a Companhia Simeone (por vezes nomeada como Companhia de Navegação C. Simeone & C., ou sob a gerência de Carlos Simeone) entre os anos de 1926 (A Federação, ed. 283) e 1934 (A Federação, ed. 08 e 174), e fazendo o trajeto até Montenegro. Nesta última edição (A Federação, 1934, ed. 174), foi anunciado que

o vapor havia passado por reforma e recebido um sistema “eletrogenio” de iluminação instalado. Em 1936 (A Federação, ed. 90 e 94), é noticiado que uma caravana de devotos, organizada pelo pároco da Igreja Matriz de São Sebastião do Caí, Pe. Fernando Müller, SJ (RABUSKE, 1985, p. 215), acompanhado pelo Pe. Jorge Sildemayr, SJ, tinha sido levada pelo vapor Lageado. O vapor saiu de Porto Alegre às 23h do dia 17 de abril de 1936, chegando ao Caí na manhã do dia 18.

O programa da caravana compreendia uma missa na Igreja Matriz, seguida de uma visita ao Hospital Sagrada Família (Imagem 28), que estava sendo construído à época. Depois, descendo o rio novamente pelo vapor Lageado até Pareci Novo, os celebrantes foram visitar o Seminário Menor da Companhia de Jesus nessa localidade. Em 1937 (A Federação, ed. 48), aparece a última notícia em que consta o vapor Lageado, quando ele levou alunos do Grêmio Estudantil Israelita em um passeio de Porto Alegre a São Jerônimo.



**Imagem 27:** Vapor Lageado passando em frente ao cais de Montenegro; no prédio ao fundo, vê-se a Fábrica de Banha J. Renner & Cia. Data e autoria desconhecidas. Acervo do Museu Histórico Vale do Caí.





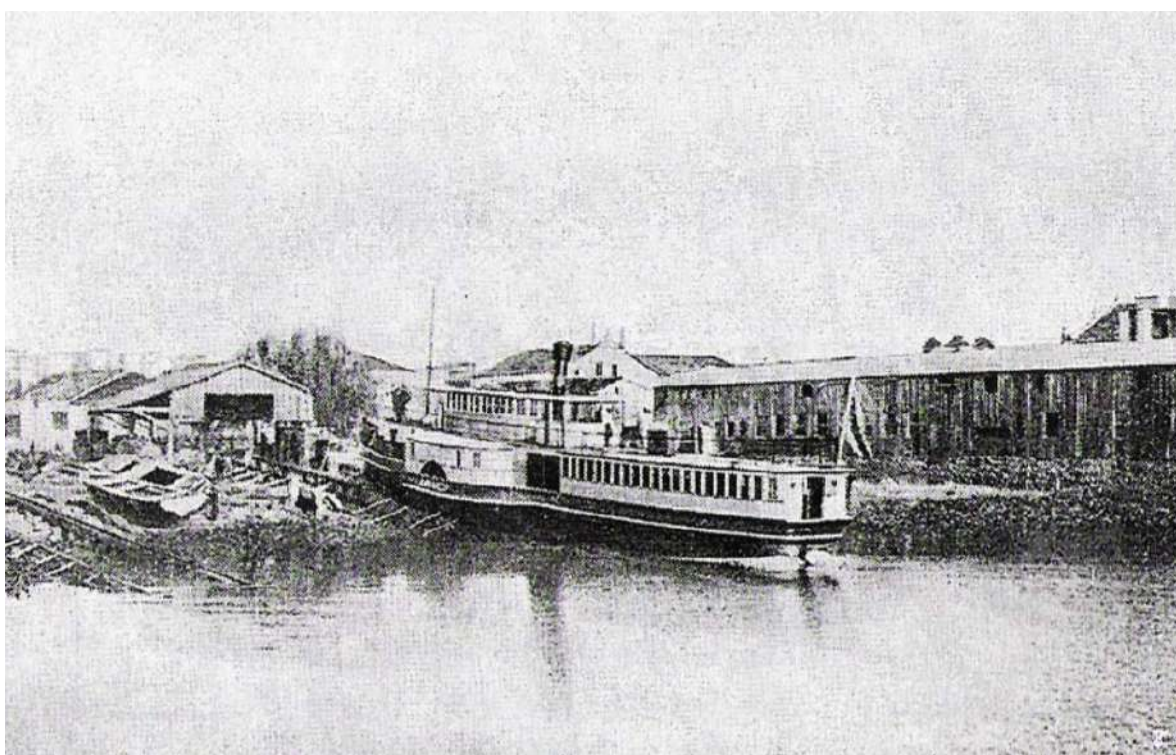
**Imagem 28:** Procissão de devotos católicos em 1936, em direção do centro de São Sebastião do Caí ao Hospital Sagrada Família, no Morro do Martim. Autoria desconhecida. Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy.



**Imagem 29:** Vapor Lageado em frente ao cais de São Sebastião do Caí em um postal. Acima há uma legenda que indica “porto de São Sebastião do Cahy” em língua alemã. Autoria de Eduardo Kusminsky por marca d’água no canto superior esquerdo, sem datação. Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy.

## Vapor Garibaldi

Ativo entre 1894 e 1932. Em 1894 (*A Federação*, ed. 21), o vapor aparece pela primeira vez n'*A Federação* já fazendo a linha entre Porto Alegre e São Sebastião do Caí. No mesmo ano (*A Federação*, 1894, ed. 35), ele foi usado para rebocar o iate *Acacia* pelo rio Guaíba, em uma procissão religiosa que levava a imagem da “Santa Virgem” entre a doca da Voluntários da Pátria até a Praia de Belas. Em 1900 (*A Federação*, ed. 131), em uma viagem entre S. S. do Caí e Porto Alegre, ocorreu um crime, quando um homem chamado Valente Carmello lançou um tiro de revólver contra Lourenço Vanini.



**Imagem 30:** Vapor Garibaldi ancorado na oficina de L. E. Mabilde, no Guaíba. 1901. (REINHEIMER, 2007, p. 234).

Já em 1901 (*A Federação*, ed. 118), Galdino Antonio da Silva, foguista do vapor S. Leopoldo, foi ferido com facão por “Dyonisio de tal”, patrão do Vapor Garibaldi. O ferido recebeu cuidados médicos, enquanto Dyonisio fugiu antes de ser preso. Em 1903 (*A Federação*, ed. 209), o Vapor Garibaldi participou no Guaíba da recepção ao Sport-Club-Rio-Grande, um clube de futebol da cidade de Rio Grande que veio a Porto Alegre embarcado no Paquete<sup>10</sup> Aymoré a fim de participar de uma partida em homenagem à

<sup>10</sup> Tipo de embarcação de luxo, movida a vapor. O termo em língua portuguesa deriva de “packet boat”.

independência brasileira, comemorada em Porto Alegre no dia 07 de setembro de 1901. Segundo Reinheimer (2007, p. 119):

A Companhia de Navegação do Caí tinha como seu melhor “navio”, o vapor Garibaldi. (...) Ficava atracado no cais do mercado. Meia hora antes da partida, os passageiros instalavam-se a bordo. Os da primeira classe dispunham de “belíssimas” cadeiras de vime para acomodar-se. A capacidade era para aproximadamente 50 passageiros. (...) Partindo às 8 horas do mercado de Porto Alegre, chegava-se às 12 horas no porto de Montenegro.

Em 1907 (A Federação, ed. 75), os vapores Garibaldi e Lageado continuaram fazendo o trajeto entre Porto Alegre e S. S. do Caí pela Companhia Navegação do Cahy. Ainda, em 1909 (A Federação, ed. 184), o Garibaldi foi usado para transportar convidados de Porto Alegre para a inauguração da fábrica de conservas Oderich.

O navio segue fazendo seu itinerário (no rio Caí) usual quando, em 1912 (A Federação, ed. 139), ocorre um acidente em que um membro da tripulação, Abrilino Mathias de Souza, teve sua mão esmagada na roldana de um guindaste, seus dedos médio, anelar e mínimo foram esmagados. Já em 1914 (A Federação, ed. 189), o Garibaldi aparece n’A *Federação* sendo usado no trajeto entre Porto Alegre e Santo Amaro, no rio Jacuí.

Em 1915 (A Federação, ed. 283), é noticiado que um jovem negro de 17 anos, chamado José Olmiro da Silva, havia sido preso por furtar o revólver do comandante do vapor Garibaldi. Em 1916 (A Federação, ed. 229), o vapor continua atuando fora do rio Caí, mas dessa vez no itinerário até Taquari. Essas mudanças de itinerário desde 1914 se explicam em um nota de 1917 (A Federação, ed. 102), na qual aparece um relatório da Companhia de Navegação do Cahy afirmando que o vapor Garibaldi está arrendado para Manoel José Gonçalves, que atua em São Jerônimo ainda por mais dois anos sob contrato.

Em 1919 (A Federação, ed. 121), o Garibaldi é comprado pela Companhia Arnt. São feitos alguns reparos na embarcação e, a partir daí, ela passa a atuar junto com o Vapor Taquary no trajeto do rio Jacuí e Taquari. Em 1931 (A Federação, ed. 49), foi rebatizado pela Companhia Arnt como Vapor Oswaldo Aranha na cidade de Taquari, ainda recebendo nova caldeira importada da Alemanha por Bromberg & Co. Essa é a última vez que ele aparece no jornal.





**Imagem 31:** Vapor Garibaldi ancorado para descarregar no cais de São Sebastião do Caí. Autoria e datação desconhecidas. Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy.

## Vapor Horizonte

Ativo entre 1915 e 1923. Chamado anteriormente de Vapor Corvo. Ativo entre 1895 e 1913. Segundo Reinheimer (2007, p. 114), esse vapor foi comprado ao fim do séc. XIX por Jacob Schilling, que possuía uma empresa de navegação em Montenegro. Ela também afirma que Schilling era filho de agricultores e construiu o Vapor Salvador antes de adquirir o Horizonte. Não encontramos nenhum local que confirme, nem negue, essas informações. Sabemos, por Renato Klein (KLEIN, 2014), que o vapor anteriormente se chamava Corvo. E, pelos registros n' *A Federação*, o Vapor Horizonte só passa a circular com esse nome a partir de 1915.

Em 1895, *A Federação* (ed. 21) lista o Vapor Corvo trazendo passageiros a Porto Alegre de Estrela e Lajeado. Já em 1899 (*A Federação*, ed. 190), é noticiado o afogamento de um trabalhador negro, chamado Geraldo Manoel da Silva, de 22 anos, quando estava cruzando do vapor para um lanchão. Em 1900 (*A Federação*, ed. 51), Pedro Jacob Weber é listado como agente deste vapor.

Em 1901 (*A Federação*, ed. 63), ocorreu outro acidente, porém não fatal. No dia 13 de março de 1901, o nível das águas do Guaíba estava muito baixo e, por isso, o barco teve de ficar mais longe do trapiche. Para que as pessoas conseguissem embarcar, foi colocada uma longa prancha. João Antunes Cunha Netto e Maria Luiza Machado da Cunha foram levar sua cunhada e irmã para o embarque, subiram a bordo do navio e deram duas despedidas sobre o deck.

Ao desembarcarem, para que o vapor seguisse curso, as amarras não estavam mais prendendo a embarcação, apenas restando uma prancha entre o barco e a terra. Na hora da passagem de Maria Luiza, o barco se movimentou, mandando ela e a tábua abaixo. Ela conseguiu ser resgatada antes de se afogar.

No mesmo ano, foi noticiado pel' *A Federação* (1901, ed. 65) que Borges de Medeiros, Presidente do estado, não havia embarcado no Vapor Corvo. Isso havia sido noticiado pelo Correio do Povo. Borges de Medeiros foi até Cachoeira do Sul, onde sua esposa estava convalescendo na fazenda de seus pais. No entanto, em vez de usar o Corvo, *A Federação* afirma que ele usou uma nova lancha a vapor, de roda à popa (ou seja, um modelo leve). E que, após cruzar o Guaíba, tomou o trem expresso da Margem.



**Imagem 32:** Postal mostrando o Vapor Corvo passando pelo cais do porto de Montenegro. Acervo pessoal de Romélio Oliveira e publicado no blog Histórias do Vale do Café (KLEIN, 2014).

Em 1903 (A Federação, ed. 268), o Vapor Corvo aparece fazendo o trajeto entre Porto Alegre e “S. João”; supõe-se que seja referência a São João de Montenegro, no rio Caí. Em outra edição (A Federação, 1903, ed. 277), o vapor aparece fazendo o trajeto até “S. Sebastião”, o que confirma nossa hipótese. Em 1912 (A Federação, ed. 264), aparece a última menção ao Vapor Corvo; a nota afirma que a embarcação pertence a Henrique Finger, que fazia até pouco o trecho entre Porto Alegre e Montenegro e que agora passa a fazer a linha até São Sebastião do Caí, junto com os vapores Salvador, Rio Branco e Caxias.

O jornal Correio do Município, de Montenegro, também tem sua coleção entre os anos de 1909 e 1917 digitalizada na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. Nesse jornal, consta que, em 1910 (A Federação, ed. 55), o vapor Corvo fazia a linha entre Montenegro e Porto Alegre. Em 1911 (A Federação, ed. 176), consta que o comandante da embarcação se chamava Nicolau Finger. No mesmo ano (A Federação, 1911, ed. 187), consta uma nota que afirma ter circulado o boato de que o vapor seria vendido para uma empresa de navegação com atuação no rio Taquari.

Entre os anos de 1899 (A Federação, ed. 296), 1900 (A Federação, ed. 40) e 1909 (A Federação, ed. 40), encontramos referências a um vapor, nomeado “Horizonte”, que foi comprado pelo governo do estado e equipado para funcionar como um hospital flutuante. Acreditamos que esse barco seja outro, diferente do Vapor Horizonte desta pesquisa.

Além dessas referências, o Vapor Horizonte passa a aparecer, a partir de 1915 (A Federação, ed. 163), fazendo uma viagem entre São Jerônimo, no Jacuí, e Porto Alegre. Em 1916 (A Federação, ed. 286), o Horizonte aparece como de propriedade de Olegario Antonio Filho. Somente em 1922 (A Federação, ed. 198) Kayser & Erig aparecem, pela primeira vez, como proprietários do Horizonte.

1923 é o ano em que o Vapor Horizonte desaparece dos registros. Ao contrário da maioria dos vapores aqui listados e em par com o Maratá, nós sabemos como foi o fim dessa embarcação, fato que à época foi amplamente publicizado nos jornais. Assim como no caso do Vapor Maratá, o motivo do acidente foi a explosão da caldeira. D’A Federação:

#### **A violenta explosão no vapor "Horizonte"**

##### **No desastre sucumbiram 12 pessoas - Socorros aos sobreviventes**

MONTENEGRO, 6 – Occorreu hoje, ás 4 horas da madrugada, á 1/2 hora desta cidade violenta explosão da caldeira do vapor "Horizonte", que logo em seguida submergiu. Estilhaços das chapas de ferro foram arremessados á grande distancia, bem como vigas e outros utensílios.



Houve 12 desaparecidos, entre os quaes os passageiros Luiz Carlos Weber e Marino Klingel Silva e os tripulantes José Arlindo de Oliveira (machinista), Marcolino Rozendo, João Bonifacio, Pedro Lisboa, Athayde Ferreira, Adalberto Alves, Victorino de tal, Arthur Cabo Reis, José Souza e uma filha do sr. Luiz Carlos Weber.

Logo que foi sabido do desastre, partiu desta cidade o vapor "Otto", da firma C. Semeoni & C., dahi, conduzindo medicos drs. Alcides Leiria e Max Loipnitz, bem como autoridades locais, que logo tomaram as providencias necessarias para a remoção dos sobreviventes, que são os passageiros João Pedro Week, Thelmo Forneck, Nicolau Weber, Henrique Weber, Annita Oliveira, Christina Klingel, Maria Eulalia Andrade, Athayde Silva Nunes, Manoel Pereira Andrade, tripulantes commandante Roberto Marcks, dispenseiro João Welter e pratico João Armando, estes ultimos muito feridos.

-

MONTENEGRO, 6 – O vapor "Otto", que havia ido ás 6 horas, prestar soccorros aos sobreviventes do grande desastre do vapor "Horizonte", occorrido esta madrugada, retornou a esse porto ás 10 e meia horas, trazendo para aqui aquelles sobreviventes.

Alguns delles estão feridos, sendo melindroso o estado do pratico João Armando.

A todos foram prestados cuidados medicos pelos drs. Aleides Leiria, Chagas de Carvalho e Max Leipnitz.

Ás 12 1/2 horas, chegou de S. Sebastião do Cahy o vapor "Caxias", trazendo muitas pessoas que vieram ver parentes seus que viajavam no vapor sinistrado.

Grande é a affluencia de povo e familias, a procura de pormenores do tragico acontecimento de S. Sebastião.

Veiu no vapor "Caxias", o dr. Alberto Barboza, intendente daquelle municipio, que visitou seus co-municipes.

As autoridades locais têm tomado todas as providencias para que nada falte aos feridos.

-

O vapor "Horizonte" pertencia á firma commercial desta praça Kayser & Erig e havia abandonado o porto de S. Sebastião do Cahy em demanda ao desta capital, ás 18 horas.

Entre as pessoas desaparecidas, conforme diz o nosso serviço telegraphico, contam-se o sr. Luiz Carlos Weber, commerciante em Parecy, o sr. Marino Klingel da Silva e uma filha daquelle senhor.

Ainda, hoje, é esperado o vapor "Otto", que deverá trazer os feridos e os demais tripulantes e passageiros, que nada soffreram com o desastre. Entre estes contam-se os José P. Wecher, Djalma Fornecke, Nicolau Weber, Henrique Weber, Annita Oliveira, filha do machinista A. da Silva Nunes.

(A Federação, ed. 131, 6 de junho de 1923, p. 3)

Na madrugada do dia 06 de junho de 1923, ocorreu a explosão do vapor quando este passava pelo trecho do rio Caí entre os portos de S. S. do Caí e Montenegro, próximo à localidade de Pareci. Segundo a notícia transcrita acima, a explosão do Horizonte não foi como a do Maratá, em grande medida pela posição em que o barco se encontrava, a vários quilômetros dos principais portos de seu trajeto, em uma região esparsamente habitada.

Isso retardou a resposta de outros barcos em prestar socorro, pelo atraso da notícia. Vemos a partida do Vapor Otto do porto de Montenegro como a primeira resposta. A embarcação saiu do porto cerca de duas horas após a explosão e demorou quatro horas até seu retorno a Montenegro com os resgatados. O Vapor Caxias saiu logo mais de São Sebastião do Caí, trazendo pessoas próximas dos passageiros e tripulantes do Horizonte, certamente querendo checar notícias de seus conhecidos. Até mesmo o intendente municipal de S. S. do

Caí desceu até Montenegro para acompanhar os cuidados aos feridos. Note-se que esses passageiros saindo de S. S. do Caí passaram pelo local do acidente antes de chegar ao porto de Montenegro.

No dia seguinte (A Federação, 1923, ed. 132), é noticiada a sequência dos eventos. Os feridos que estavam em Montenegro foram embarcados no Vapor Caxias, no dia 07/6/1923, às 17h, e levados para São Sebastião do Caí. Depois disso, o Vapor Caixas retornou ao local do acidente para recolher os corpos e tentar fazer flutuar o casco do Horizonte, que estava submerso. Foram encontrados dois corpos, um do membro da tripulação Marcolino Rosena (acreditamos que se trate de Marcolino Rozendo, listado na citação d'*A Federação*, ed. 131), cujo corpo estava bastante mutilado pela explosão, e outro de Mario, 10 anos, filho de Christina Kinzel (acreditamos que se trate de Marino Klingel Silva, também listado n'*A Federação*, ed. 131).

Ainda, a notícia conta que Balduino Schuster e Tavelino Lenim dos Santos, moradores da margem do rio, prestaram assistência na hora do acidente, tendo Balduino salvado "duas senhoras". Também é relatada a grande ajuda fornecida por João da Silva, que estava na chata que seguia o Horizonte. A causa do acidente foi atribuída à falta de água na caldeira.

No dia 09 (A Federação, ed. 134), ainda seguem os esforços para fazer flutuar o casco do Horizonte. Foi noticiado que o prático do vapor, João Armado, que havia sido ferido no acidente, sofrera no Hospital Sagrada Família a amputação da perna direita e passava bem após a cirurgia.

No dia 11 de junho (A Federação, ed. 135), é noticiado que, ainda no dia 09, haviam sido encontrados os corpos de Luiz Augusto Weber (acreditamos que se trate de Luiz Carlos Weber) e Manoel José da Silva. Continuaram à procura dos corpos das vítimas do acidente, tendo até o dia 11 sido achado apenas o corpo "quasi irreconhecível" do maquinista, João Arlindo Oliveira. No dia 11, faleceu o prático do vapor, que tivera a perna amputada e sofria de vários ferimentos. Até o dia 12 (A Federação, ed. 136), também foi encontrado o corpo do marinheiro João Real e, pelo escafandro, conseguiram resgatar um baú contendo dois contos de réis pertencentes ao despenseiro.

No dia 13 de junho (A Federação, ed. 137), foram encontrados mais três corpos dos foguistas Victorino Silva e Adalberto Alvez e do cozinheiro José Souza. Victorino "estava de quarto", ou seja, em repouso no momento da explosão. O corpo de Adalberto foi encontrado "com o ventre aberto e um grande rombo nas costas, por onde saíam os intestinos". No dia 25

de junho (A Federação, ed. 147), 19 dias depois do acidente, foi encontrado o último corpo resgatado. Ele pertencia a Arthur Cabo Relho (listado antes como Reis), membro da tripulação. O corpo já estava em estado de decomposição adiantado. Foi rapidamente sepultado em S. S. do Caí, após as formalidades legais. A última nota que encontramos sobre o Vapor Horizonte aparece no dia 5 de julho de 1923 (A Federação, ed. 156), quando é noticiado que o Cinema Central faria um festival em benefício dos órfãos de José Arlindo de Oliveira, "victima do sinistro do vapor HORIZONTE".

Podemos notar que, do acidente do Vapor Horizonte, tivemos, ao todo, as mortes confirmadas de 10 pessoas (com corpos reportados como encontrados no rio). Soma-se ainda a morte de João Armando, prático do vapor que foi resgatado muito ferido, teve a perna amputada e depois faleceu no hospital. Totalizamos aqui 11 mortes reconhecidas. Dois corpos reportados como encontrados, mas não listados entre os desaparecidos, são os de João Real e Manoel José da Silva.

Além dessas, temos quatro pessoas que aparecem no relatório de desaparecidos e não são reportadas como encontradas, os membros da tripulação João Bonifácio, Pedro Lisboa e Athayde Ferreira e a filha de Luiz Carlos Weber. Como há certa confusão sobre os nomes nos relatórios publicados, acreditamos que possa haver uma correlação entre os nomes João Bonifácio e João Real – talvez sejam a mesma pessoa –, mas é impossível saber com certeza. Se admitirmos os desaparecidos e não reportados como mortos, assumindo também que João Real e João Bonifácio são a mesma pessoa, temos o total de 14 mortes.

Ao mesmo tempo, no que toca à equipe desta embarcação, totaliza-se uma tripulação de 12 membros, sendo o número dos que pereceram relativamente maior que o de sobreviventes: Roberto Marcks, comandante do vapor, e João Welter, despenseiro. Já dos que faleceram, temos: João Armando, prático do vapor; João (Bonifácio) Real, marinheiro; José Arlindo de Oliveira, maquinista; Marcolino Rozendo; Pedro Lisboa (corpo não encontrado); Athayde Ferreira (corpo não encontrado); Adalberto Alves, foguista, encontrado com perfuração no ventre; Victorino de tal, foguista; Arthur Cabo Reis; José Souza, ajudante de cozinha. Ou seja, dos 12 membros da tripulação que aparecem listados, 10 faleceram. Apenas o comandante e o despenseiro conseguiram sobreviver; o prático chegou a sobreviver à explosão, mas, após ter a perna amputada, acabou morrendo dos ferimentos.

Já dos passageiros listados, temos ao todo 14. Apenas dois, Luiz Carlos Weber e Marino (ou Mario) Klingel Silva, tiveram os corpos encontrados. A filha não nomeada de

Luiz Carlos Weber é listada como desaparecida, mas não afirmam se faleceu ou não. Ainda há o caso do corpo encontrado de Manoel José da Silva, ele não aparece listado como passageiro ou tripulante. Sendo assim, de um total de 15 pessoas, 4 faleceram. Grande contraste dos passageiros em relação aos tripulantes, que de 12, apenas 2 sobreviveram.

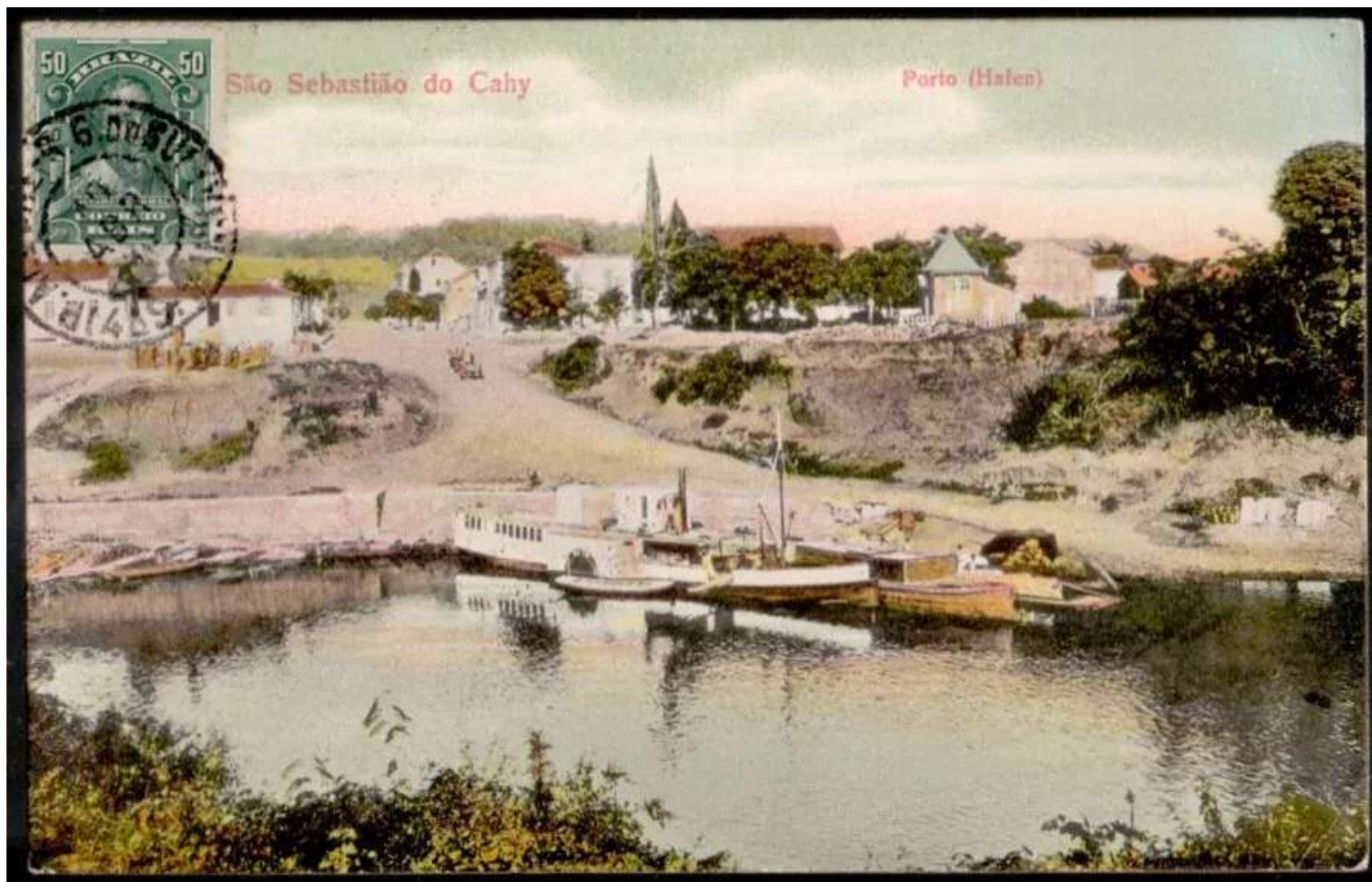
O desastre com o Vapor Horizonte faliu a recém-criada empresa Kayser & Erig. Em 2 de agosto de 1923, na ed. 179 d'*A Federação*, aparece uma pequena nota pedindo para que credores da empresa se apresentem em um prazo de até 90 dias para fazerem suas cobranças, pois a empresa estava sendo incorporada à Companhia de Navegação Michaelsen.

### **Vapor Otto**

Ativo entre 1900 e 1923. Chamado anteriormente de Vapor Arroio do Meio, ativo entre 1894 e 1900. O Vapor Arroio do Meio aparece pela primeira vez n'*A Federação* fazendo o trajeto entre Porto Alegre e Lajeado, em 1894 (*A Federação*, ed. 112) e 1895 (*A Federação*, ed. 54). Em 1900 (*A Federação*, ed. 157), aparece uma nota divulgando que ele foi renomeado para “Vapor Otto” e que, comandado por João Luiz Schreiner, está fazendo o trajeto entre Porto Alegre e Porto do Pereira, pequeno porto no rio Caí, na região de Pareci, depois de Montenegro e antes de São Sebastião do Caí.

Em 1904 (*A Federação*, ed. 181), é noticiado que Frederico Jacob Michaelsen, que anteriormente atuava na Companhia Navegação do Cahy, deixou esta empresa, mas continua atuando como agente do Vapor Otto (*A Federação*, 1904, ed. 181). Nas edições seguintes, vemos o nome da Companhia de Navegação Michaelsen aparecendo no jornal. Em 1905 (*A Federação*, ed. 91), Cristiano Trein & Co. também aparece como coproprietário do vapor, junto com Frederico J. Michaelsen.

Ainda em 1905 (*A Federação*, ed. 91), aparece a notícia de que o vapor encalhou por dois dias entre a barragem e o Pareci, possivelmente no canal do Carrapicho, construído por Costa Gama. Em 1906 (*A Federação*, ed. 40), o vapor encalhou novamente no canal do Carrapicho, dessa vez junto com outros dois vapores, o Harmonia e o Pedro I. Neste mesmo ano (*A Federação*, ed. 185), foram apreendidos cinco “barris de quinto com aguardente” sendo transportados ilegalmente por uma das lanchas do Otto. Os suspeitos foram detidos e multados.



**Imagem 33:** Vapor Otto saindo do porto de São Sebastião do Cahy. Fotografia colorizada à mão em cartão postal do Editor Hugo Freyler, década de 1910. Atribuímos a autoria da fotografia a Eduardo Kusminsky, especialmente em comparação com a Imagem 28. Cópia digital publicada em [anúncio de venda no Mercado Livre](#).

Em 1908 (A Federação, ed. 217), uma lancha à vara foi carregada por três marinheiros do Vapor Otto com carga que se havia perdido no rio Caí. A lancha virou e um dos marinheiros, Lucio Baptista, de “vinte e poucos annos”, se afogou; seu corpo não foi encontrado. Já em 1909 (A Federação, ed. 98), a lancha Ibirapuitã, levada pelo vapor Otto ficou presa no canal do Carrapicho. Como vemos, esse vapor e suas lanchas tinham muito problema para passar por esse estreito canal sob responsabilidade da Companhia Melhoramentos do Cahy de Costa Gama.

Em relação a isso, o ocorrido em 1906 parece ter sido um dos encalhamentos mais graves, uma vez que não apenas o Otto ficou preso no Carrapicho, como também o Harmonia e o Pedro I. Do encalhe triplo, foi publicada n’A *Federação* (1906, ed. 40, p. 2) uma nota contando os fatos, conforme descritos por Ernesto Sagebin. Já na página 3 (A Federação, 1906, p. 3), na “Secção Livre”, temos uma troca de informações de diferentes origens: Ernesto Sagebin, funcionário responsável por fazer o cálculo da imersão de navios na barragem Rio Branco, emite uma nota para mostrar sua indignação perante uma outra nota publicada na *Gazeta do Commercio* do dia 06 de fevereiro de 1906.

Essa nota, segundo o relato, foi assinada por cinco passageiros do Vapor Otto e acusava-o de estar bêbado durante uma troca de injúrias com o comandante do vapor. A briga havia se originado porque Ernesto se recusou a abrir o sistema de comportas e fazer a transição do vapor pela barragem. Ele afirma, em sua nota n’A *Federação*, que não estava de forma alguma alterado por bebida, apenas indignado porque o comandante do vapor já havia se recusado várias vezes a seguir as regras. Para se fazer o cálculo do peso que cada embarcação carregava de produtos e, portanto, o quanto cobrar de cada vapor ou lanchão, era necessário ter uma escala métrica no seu costado. O Vapor Otto não tinha isso, assim como não tinham os lanchões que vinham em comboio junto com o vapor. Isso dificultava a cobrança das tarifas respectivas e atrasava a transposição na barragem.

Em 1917 (A Federação, ed 47), o Vapor Otto sofreu consertos nas oficinas e estaleiros de Alcaraz & Cia. Em 1920 (A Federação, ed. 191), aparece que o vapor reinaugurou suas viagens entre Porto Alegre e Montenegro, sob o comando de Alfredo Michaelsen. Notemos que para chegar a Montenegro não é necessário passar pela barragem Rio Branco nem pelo canal do Carrapicho. Ainda no mesmo ano (A Federação, 1920, ed. 251), temos a notícia de que o vapor teve uma de suas rodas avariadas, pois bateu em uma pedra na altura de “Vendinha”. Já em 1923 (A Federação, ed. 158), aparece uma nota relatando que a empresa C.



Simeon & C. (com linha entre Montenegro e Porto Alegre) vendeu o Vapor Otto à Michaelson & Möller de São Sebastião do Caí. Ainda no mesmo ano (A Federação, 1923, ed. 240), aparece a última ocorrência do Vapor Otto no jornal, afirmando que ele iria fazer a linha entre S. S. do Caí e Porto Alegre.

### **Vapor Caxias**

Ativo entre 1905 e 1934. O primeiro registro que encontramos do Vapor Caxias é de 1905 (A Federação, ed. 140), relatando o caso de um trabalhador, chamado Vasco Araújo Lopes, que se feriu quando um caixão caiu sobre sua mão. Já em 1907 (A Federação, ed. 94), o vapor aparece nas páginas do periódico fazendo a linha entre S. S. do Caí e Porto Alegre.

Em 1909 (A Federação, ed. 98), o Vapor Caxias acabou encalhando no canal do Carrapicho e só conseguiu se deslocar usando, além da força do motor, esperas com cordas na margem, varas e auxílio dos passageiros. Como mostra a narrativa:

O chamado canal do Carrapicho, antigamente de facilimo accesso, hoje só dá passagem aos vapores á força da machina, varas e espias, como acaba de se dar na viagem do vapor Caxias daqui para S. Sebastião em 18 do corrente, que só conseguiu vencer a correnteza do canal á toda força de sua machina, empurrando á varas, e puchado por espias amarradas na margem do rio. Neste penoso serviço foi o pessoal de bordo auxiliado pelas passageiros srs. Benevenuto Ronca, Hermenegildo S. Varnieri, Angelo Vencon, José Lennardi, Rodolpho Balzareto, David Andreazza, Albino Mueller, Luiz Finco, Oscar Paetzel, Bonifacio Bemfico, Carlos Kayser, Carlos G. Schilling, Jacob Weisheimer e outros todos promptos a confirmar o que acima ficou dito. Factos destes repetem-se diariamente com os vapores do Cahy, notando-se que o canal do Carrapicho é um dos trechos contemplados com as - Obras de Arte do illustre dr. Gama, e por elle melhorados?

Maior empecilho á navegação, e até perigo, apresentam os celebres - Espigões na linguagem technica daquelle engenheiro emphaticamente, e para impressionar “le bourgeois” chamadas de barragens submersas, - que toscamente feitas no leito do rio, de pedras soltas sobrepostas, á quise de muros, são as pedras que facilmente deslocadas, e pelas aguas levadas para o centro do canal, entulhando-o. (...) (A Federação, ed. 98, 28 de abril de 1909, p. 2)

Em 1916 (A Federação, ed. 95), aparece uma pequena nota que conta como uma jovem, chamada Maria Carvalho, de 18 anos, caiu do vapor e morreu afogada. Em 1922 (A Federação, ed. 241), Kayser & Erig, donos do Vapor Caixas (e, na mesma época, do Horizonte), comunicam que foram terminadas as reformas necessárias no vapor e que ele vai retomar seu trajeto.

Já em 1923 (A Federação, ed. 131 e 132), noticiaram que o Vapor Caxias transportou para Montenegro algumas famílias de vítimas do acidente do vapor Horizonte. Depois disso, o navio retornou a S. S. do Caí com as famílias e os feridos que podiam ser transportados.

Sabemos, pelos registros do Vapor Horizonte, que a Kayser e Erig, proprietária do Caxias, foi dissolvida no mesmo ano do acidente e incorporada à Companhia de Navegação Michaelsen (A Federação, ed. 240).

Já em 1934 (A Federação, ed. 200), aparece um pequeno relato que nos dá a ideia de que o Vapor Caxias pertencia, nessa época, à Companhia Carbonífera Riograndense, atuante em Butiá e na região do vale do Jacuí. A nota nesta edição afirma que foi deferido o requerimento feito pela empresa pedindo a relevação de uma multa imposta ao comandante do Vapor Caxias.



**Imagem 34:** Vapor Caixas ancorado no cais de São Sebastião do Caí. Autoria e datação desconhecidas. Note-se que a imagem não tem grande qualidade técnica, possivelmente ocorreu algum acidente na hora do clique. Acervo do Museu Histórico Vale do Caí.

### Vapor Salvador

Ativo entre 1909 e 1932. A primeira menção ao Vapor Salvador aparece n'A *Federação* em 1909 (A Federação, ed. 276), na qual se afirma que Jacob Luiz Schilling é o comandante do vapor. Segundo Reinheimer:

(...) o descendente de imigrantes alemães Jacó Schilling. Filho de agricultores, natural de São João de Montenegro, trabalhou em Porto Alegre em uma oficina de barcos e navios. Influenciado pela profissão e com dinheiro do trabalho construiu seu próprio barco, o

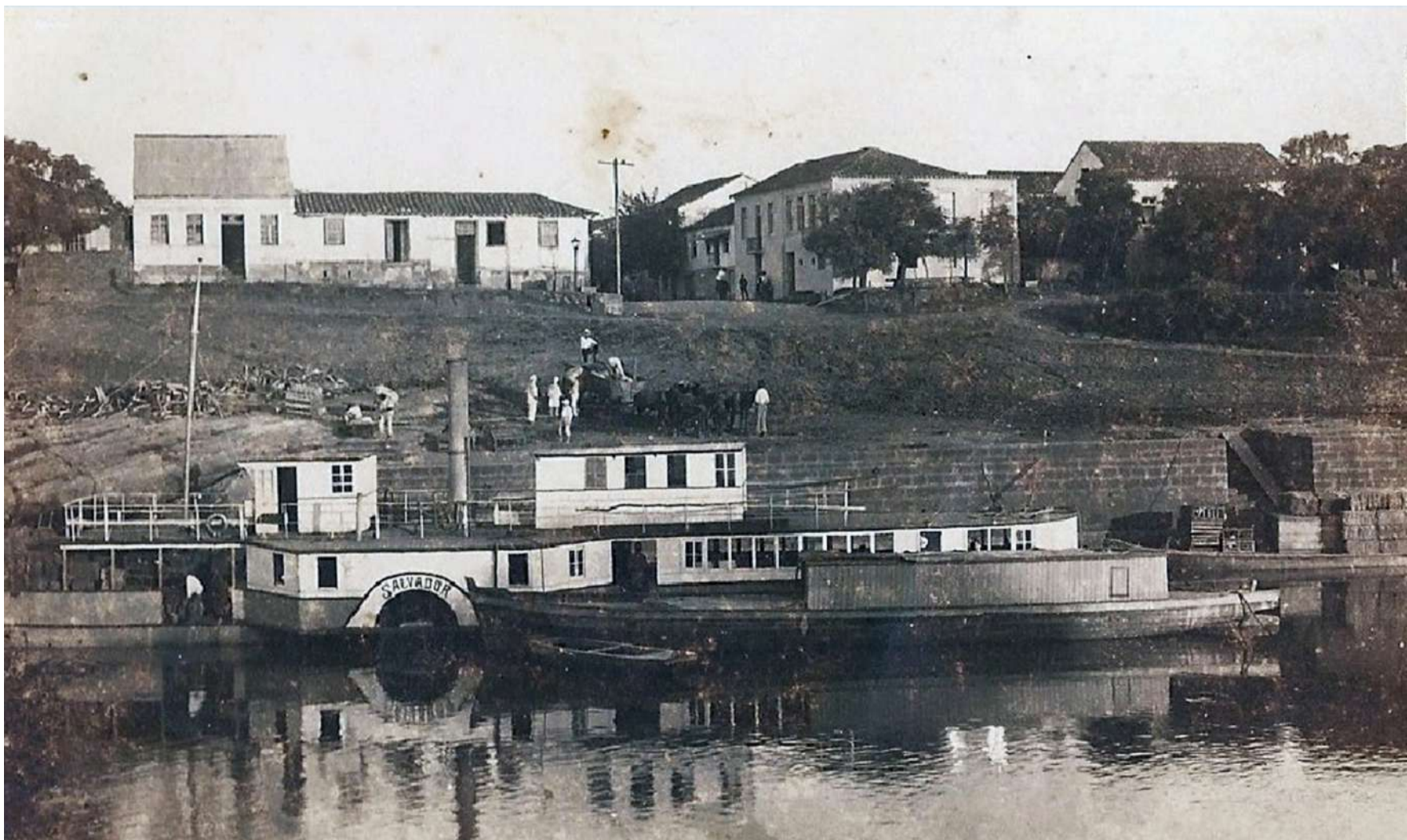
“Salvador”. Logo compraria outro barco, o Horizonte, fazendo viagens entre Porto Alegre e o porto de Caí. Transportava frutas, mantimentos e passageiros. Os negócios de Jacó Schilling tiveram seu ápice no final do século XIX, quando possuía três barcos a vapor e, em sociedade, um armazém com depósito na margem esquerda do rio Caí, local onde se situava a sede da vila de São Sebastião do Caí. (...). (REINHEIMER, 2007, p. 114).

Não encontramos nada que corrobore as informações fornecidas pela autora, especialmente de que Jacob Schilling tenha construído o Vapor Salvador. A primeira menção ao comandante que encontramos n’A *Federação* ocorre em sua assinatura na “Acta da sessão da assembléia geral extraordinária da companhia Fluvial, em 20 de abril de 1901”, publicada na edição 113 (A *Federação*, 1901, p. 3).

Depois disso, em 1905 (A *Federação*, ed. 15), aparece uma alteração na sociedade da Firma Comercial Schilling & C., saindo Guilherme Dias da Costa e permanecendo como sócios Carlos Wilhelm Schilling e Jacob Luiz Schilling. Depois, em 1906 (A *Federação*, ed. 130), Carlos se retira da sociedade e Jacob permanece como único sócio. Após essa data, apenas ocorreram menções a Jacob Luiz Schilling como comandante do Vapor Salvador.

Em 1911 (A *Federação*, ed. 164), o vapor aparece fazendo a linha entre Porto Alegre e S. S. do Caí. Já em 1916 (A *Federação*, ed. 222), um homem, chamado Jacob Brum, foi ferido por faca na palma da mão por “Luiz do tal” enquanto os dois “brincavam entre si” a bordo do Salvador. Jacob e Luiz eram funcionários do barco. O ferido foi medicado e permaneceu a bordo para se recuperar.

Em 1922 (A *Federação*, ed. 198), Jacob Luiz Schilling continua como comandante do vapor. Em 1923 (A *Federação*, ed. 94), o Vapor Salvador, junto com o lanchão Pé de Anjo e a Companhia Schilling, foi vendido por Jacob Luiz Schilling e Fridolino Rübenich a Carlos H. Feix da Navegação Cahy. Ainda no mesmo ano (A *Federação*, 1923, ed. 112), há a reclamação contra a extinta Navegação Schilling Ltda., por ter fechado as portas devendo dinheiro a Domingos & Lorenz. Segundo o relato, o dinheiro, remetido por envelope, chegou com quantia diferente da que foi despachada. Ainda em 1923 (A *Federação*, ed. 132), o Vapor Salvador, junto com o Caxias, foi até o local do acidente do Vapor Horizonte para tentar fazer flutuar o casco do navio. Mais próximo do fim do ano (A *Federação*, 1923, ed. 229), o Vapor Salvador aparece como sendo de propriedade dos “srs. Bergmann Leão e Cia”, fazendo a linha entre Porto Alegre e S. S. do Caí.



**Imagem 35.1:** Vapor Salvador no porto de São Sebastião do Caí. Autoria e datação desconhecidas. Imagem digital publicada no blog Histórias do Vale do Caí.





**Imagem 35.2:** Vapor Salvador no rio Caí. Autoria desconhecida. Década de 1930. Acervo do Museu Histórico Vale do Caí.

Em 1926 (A Federação, ed. 186, p. 5), o Vapor Salvador foi abalroado pelo lanchão D. Sebastião no rio Caí, “produzindo-lhe avarias de regular monta na caixa de roda, camarotes, tapicos etc.” Ainda, nesse acidente, somou-se a gasolina Jurema. Apesar do pechamento, o vapor não estava impedido de viajar e seguiu sua viagem com destino a Porto Alegre. O vapor foi então enviado ao estaleiro para reparos. Já em 1927 (A Federação, ed. 36), o Salvador aparece novamente em uso. Nesta edição, é brevemente narrado um afogamento de Ataliba, homem negro que, enquanto passava de uma lancha para o vapor, acabou caindo na água e morreu. Em 1932 (A Federação, ed. 125), aparece a última menção ao vapor n’*A Federação*, em nota que afirma que ele voltou a fazer linha de trajeto de Porto Alegre até S. S. do Caí, pela União Fluvial do Cahy Ltda, após ter seu casco e máquina reformados.

A Imagem 35.2 mostra o Vapor Salvador no rio Caí. O fotógrafo fez o registro estando fora do barco, que parece estar bem próximo à margem, tanto que não o vemos inteiro. A partir disso, acreditamos que o barco estava ancorado junto ao porto de São Sebastião do Caí. No topo da chaminé consta “U C Ltd”, possivelmente havia um F justaposto na parte que não aparece na foto. Ou seja, o barco pertencia à União Fluvial do Cahy Ltda., empresa que aparece n’*A Federação* pela primeira vez em 1932 (A Federação, ed. 125).

No grupo principal de pessoas, ao centro da foto, vemos 21 pessoas brancas com a mão sobre a cerca do deck, 10 mulheres e 11 homens intercalados, exceto pelos últimos dois, que são homens. Todos eles usam a mesma fantasia de marinheiro, túnica e calças brancas, quepe e uma bata sobre os ombros.

As mulheres apresentam uma âncora na túnica, sobre a barriga, e os homens possuem uma âncora sobre a bata, ao ombro. Parece ser o símbolo da União Fluvial do Caí, pois o mesmo se encontra no alto do prédio, como podemos ver na Imagem 45. A túnica masculina possui mangas longas e as mulheres apresentam os braços descobertos, exceto por um regalo sobre os pulsos.

Logo atrás desse grupo principal, vemos uma criança com fantasia similar, suportada por duas mulheres em roupas comuns, segurando um banner que está ilegível. Isso é uma pena, pois certamente essa foto é de um grupo social de atividades (seja jogadores de bolão ou mesmo um grupo de carnaval).

Notemos ainda, ao fundo do deck e às margens da fotografia, um grupo de cinco pessoas negras, todos aparentemente homens, vestidos com roupas de trabalho, camisetas e



regatas, dois deles ainda trazendo chapéus ou boinas à cabeça. Será que algum deles era o “Luiz de tal” noticiado em 1911?

A composição da fotografia indica que se tratava de trabalhadores do Vapor Salvador, especialmente por causa de sua posição à margem da fotografia e da diferença na sua vestimenta em comparação com as seis pessoas não fantasiadas. É claro que a navegação não se resumia apenas aos vapores. Como fica claro pelas descrições acima, havia um intenso fluxo de lanchões, chatas, gasolinas, barcas e outros tipos de embarcações. As variedades de pessoas, produtos, animais e outros que eram transportados se unem em uma miríade caótica e, como vimos, com muitos percalços.

Esse fluxo era por vezes descontínuo, seja por encalhes e abalroamentos, seja pelos graves acidentes que vimos. Nas páginas a seguir, vemos alguns exemplos de outros tipos de embarcação que encontramos.

### **Outros tipos de embarcação**

As embarcações motorizadas, como vemos nas imagens 36, 37, 38 e 39, não eram movimentadas somente a base de energia a vapor. Ao menos desde o início do séc. XX, vemos transitando barcos com motor de combustão no rio Caí. Eram comumente abastecidos com gasolina, daí deriva o nome pelo qual eram chamados à época.

Claro que, nas primeiras décadas do séc. XX, o abastecimento à gasolina era usado apenas para embarcações menores e de menor consumo. Isso se devia à menor oferta de insumos petrolíferos, já que a própria indústria petrolífera ainda não tinha obtido a projeção que ganharia a partir da década de 1930-40.

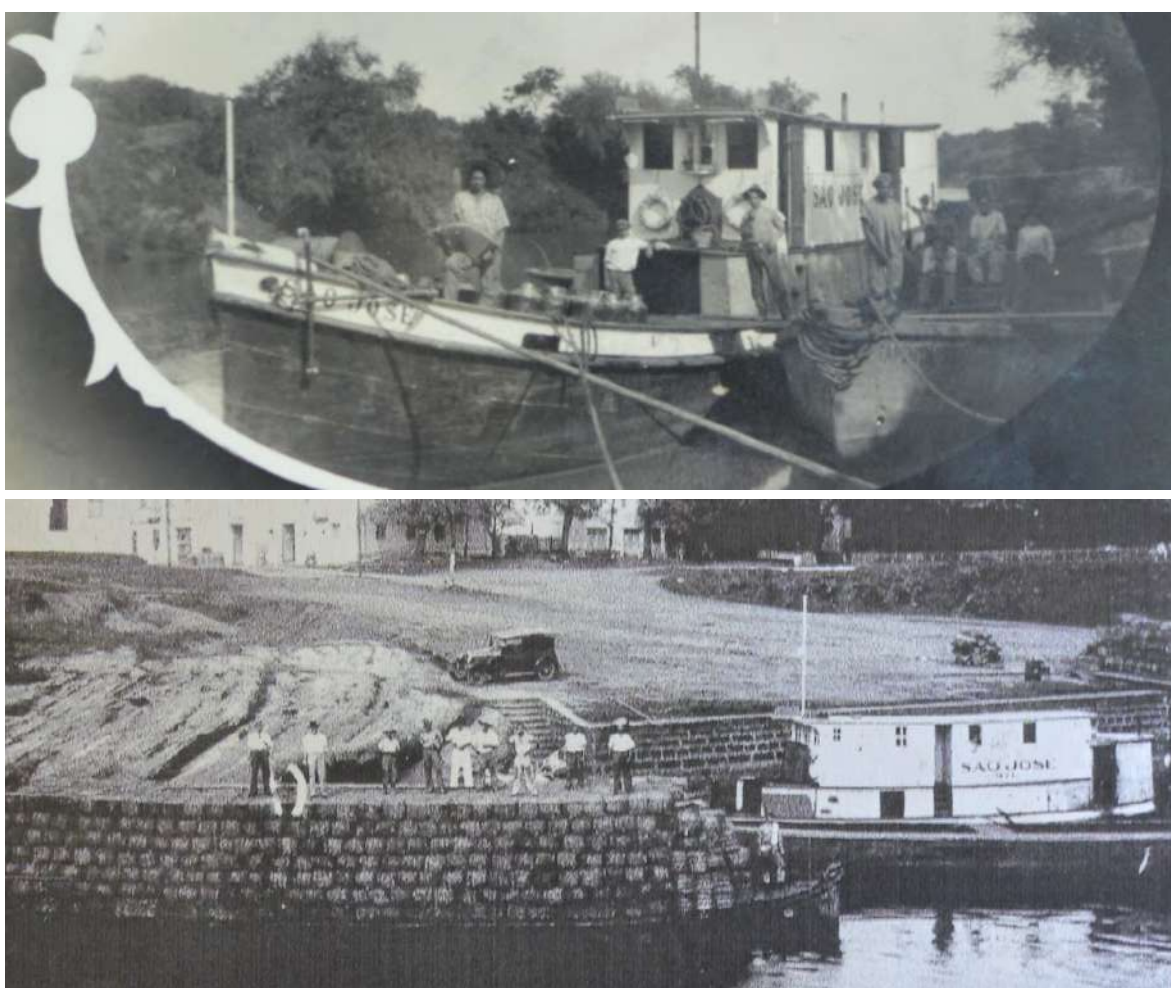
O motor a combustão tinha maior potência, porém o combustível para barcos a vapor era madeira e lenha, amplamente disponíveis no vale do Caí a baixo preço. As gasolinas se constituíam, portanto, como embarcações de tamanho médio, menores que vapores e maiores que lanchões. Essas três eram as embarcações que encontramos com propulsão própria.

Além das gasolinas, tínhamos ainda outros tipos de embarcações, como lanchões e chatas. As primeiras normalmente possuíam motor de propulsão integrado ao seu corpo. Já as segundas não tinham propulsão própria, pelos relatos encontrados n’A *Federação*, e precisavam ser rebocadas ou conduzidas com varas. Chatas recebiam esse nome por ter um casco raso e achatado. Elas eram usadas exclusivamente para transportes de produtos e

animais (Imagem 37), apesar de precisarem possuir tripulação que ajudasse no direcionamento do leme enquanto eram rebocadas pelos vapores ou gasolinas.

Além desses, temos ainda os caícos. Esses barcos não eram usados no transporte de produtos nem na navegação de longa distância. Isso se devia ao fato de que os caícos possuíam, no máximo, 6 metros de comprimento e não contavam com motor próprio nem nenhum tipo de cobertura (parcialmente na Imagem 39).

Eram e continuam sendo utilizados com propulsão manual (com remos) para pequenos deslocamentos de poucas pessoas e para a pesca. Ainda cabe mencionar os comboios de madeira, que não são propriamente embarcações, mas foram muito utilizados para transporte de madeira no rio (Imagens 40 e 41). E as balsas usadas para transposição nos passos do rio Caí que não possuíam pontes (Imagem 42).



**Imagens 36 e 37:** Gasolina São José. Autoria e datação desconhecidas. Na Imagem 37 (centro), nota-se a presença de uma chata carregada de alfafa prensada à frente da gasolina. Acervo do Museu Histórico Vale do Caí.

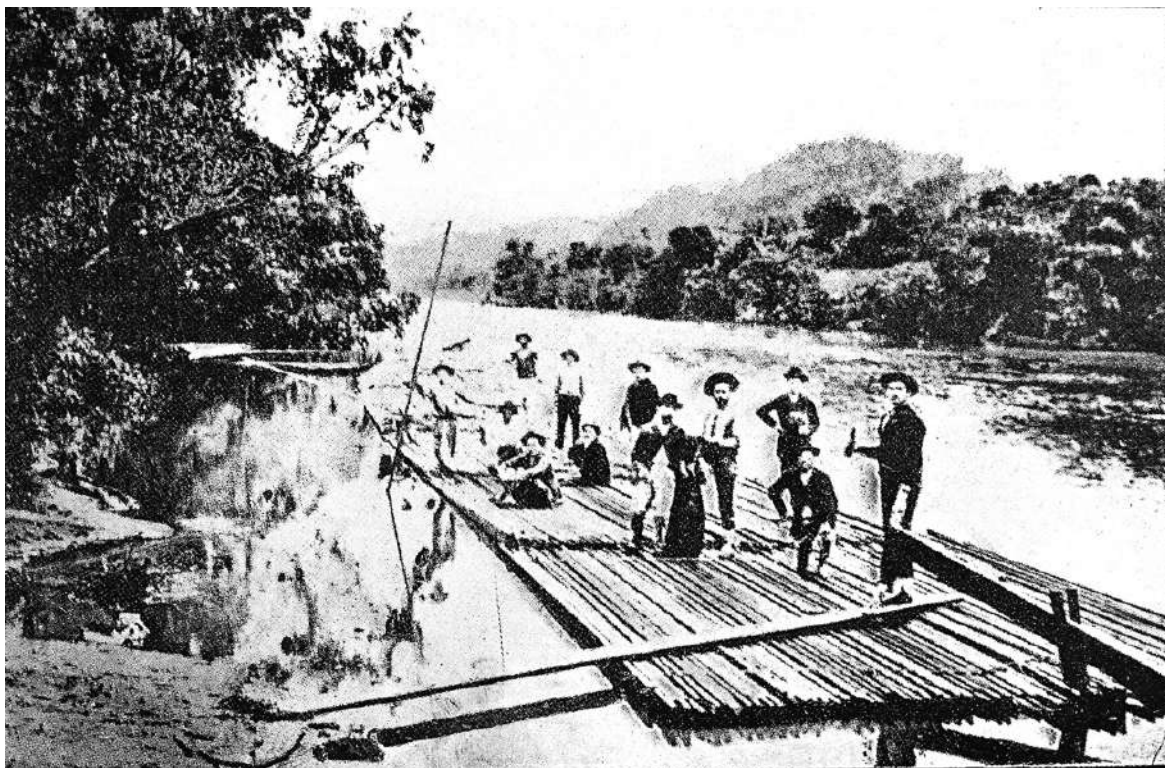


**Imagem 38:** Gasolina Liberal. Autoria e datação desconhecidas. Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy.



**Imagem 39:** Gasolina S. Cruz, propriedade de Mando Dietrich. Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy.





**BRÉSIL.** — Train de bois sur le fleuve Cahy

Edition de la Mission de Propagande. — Paris, 28, boulevard des Italiens



**Imagens 40 e 41:** Comboios flutuantes de madeiras sendo levados em forma de balsa pelo rio Caí. Acervo do Museu Histórico Vale do Caí.



**Imagem 42:** Gravura feita à mão, mostrando uma balsa de transposição no rio Caí por Alceu Masson. Década de 1940. Acervo do Museu Histórico Vale do Caí.



### 2.1.2. Morte da navegação

Identificamos 1940 como o fim do período conjuntural da acelerada industrialização caiense iniciado em 1870. Isso se deve, principalmente, à "morte" do transporte por vapores no rio Caí. Pelo relato de Masson (1940, p. 28), havia no Caí desta época duas companhias de navegação, a União Fluvial do Caí (Imagens 45, 46 e 47) e a "Navegação Sedutora". São listadas como embarcações da União Fluvial as gasolinas Ipiranga e S. José (Imagem 36), além de lanchões e chatas. Porém, nenhum vapor. Masson afirma que "ainda há pouco tempo" navegavam no rio Caí os vapores Otto, Caxias e Salvador pela União Fluvial.

Pelos registros encontrados n'*A Federação*, o vapor Otto parou de singrar os rios do estado em 1923 (sua agência aparece nas Imagens 43 e 44); o Caxias, em 1934, não atuava mais no rio Caí, sendo empregado no rio Jacuí; e o Salvador aparece em uma nota de 1932 que afirma ter recentemente voltado a fazer a linha entre Porto Alegre e São Sebastião do Caí, após uma reforma de seu casco e motor.

É listado ainda, por Masson (1940), o Vapor Janota como uma embarcação da "Navegação Sedutora". Essa empresa não aparece em nenhuma edição d'*A Federação* nem em nenhum periódico do Rio Grande do Sul catalogado na Hemeroteca da Biblioteca Nacional. É também relatado por Masson que ainda há transporte fluvial de passageiros entre S. S. do Caí, Pareci e Montenegro (e não Porto Alegre) por meio da gasolina Humaitá, sem constar de quem é sua propriedade. É uma "gasolina-frigorífico, que transporta a carga da fábrica de conservas Carlos H. Oderich & Cia." (MASSON, 1940, p. 28). Sendo assim, podemos observar que, em comparação com as décadas anteriores, o tráfego de embarcações no rio Caí em 1940 era parco. Ainda, segundo Masson: "As linhas de ônibus, proporcionando viagens mais rápidas, fizeram grande concorrência à companhias de navegação. Como diminuisse consideravelmente o número que viajavam por água, a União Fluvial substituiu seus vapores por gasolinas, pois, dedicando-se mais especialmente ao transporte de carga, já não tinha necessidade de embarcações com acomodações amplas para passageiros" (*Op. cit.*, p. 28). Nesse sentido, vemos que a maior disponibilidade de tecnologias baseadas em motores de combustão interna (à gasolina e diesel) alterou a forma como eram utilizados os sistemas de transporte da região, tanto por água como por terra.

Ônibus oferecem uma forma de transporte de passageiros mais rápida e, por isso, a maior parte do tráfego de pessoas passa a ser rodoviário. A distância entre São Sebastião do



Caí e Porto Alegre pela via fluvial de 132 km (MASSON, 1940, p. 107) era muito maior do que a distância pela rodovia de 65 km. Isso significa que, a partir do momento em que havia infraestrutura para se fazer esse deslocamento por terra, ele se tornou o preferencial. Ao mesmo tempo, o transporte fluvial continua sendo usado para cargas. Porém, vapores não são mais necessários, já que uma gasolina (de menor dimensão) consegue fazer o mesmo serviço de rebocamento dos lanchões e chatas com produtos de forma mais eficiente, uma vez que seu motor é mais potente e a viagem, mais rápida.

Vemos, portanto, em 1940, a principal companhia de navegação com sede em São Sebastião do Caí (a União Fluvial) abandonando o transporte fluvial baseado em motores a vapor, adequando-se à nova realidade, em que o transporte de passageiros passa a ser integralmente por terra. Como fica demonstrado pelo histórico dos diversos vapores, vemos que o rio Caí nunca foi facilmente navegável, especialmente no trajeto entre Montenegro e São Sebastião do Caí. A barragem Rio Branco também é um indício dessa morte comercial do rio, uma vez que, logo após 1940, ela vai passar a ser cada vez menos usada, caindo em completo desuso já nos anos 1960.



**Imagens 43 e 44:** Agência dos Vapores Otto e Boa Vista. Sem datação e autoria. Prédio na rua Tiradentes de São Sebastião do Caí. Acervo do Museu Histórico Vale do Caí.



**Imagem 45** (esquerda): Prédio da União Fluvial do Caí. Fotografia tirada na inauguração do prédio, c. 1932. MASSON, 1940, p. s/n entre pp. 28-9.

**Imagens 46 e 47:** Cotidiano da União Fluvial do Caí, com carros e caminhões com alfafa estacionados à frente do prédio. Acervo do Museu Histórico Vale do Caí.



Mapa 20: Detalhe do “Mapa do Município de Caí, Rio Grande do Sul”. MASSON, 1940, p. s/n entre pp. 226-7.

A navegação no rio Caí sempre foi difícil no trajeto a norte de Montenegro, principalmente nas estiagens (em especial no verão). No Mapa 20, encontramos o rio Caí entre Montenegro e São Sebastião do Caí (tracejado em verde), passando por Pareci Novo. Até Montenegro, o rio Caí era navegável, porém, a partir dessa cidade, especialmente em épocas de vazante (verão), o rio baixava muito o nível da sua folha d'água. E uma navegação que antes era difícil, mas possível, passa a ser muito propensa a acidentes. Marcados nesse mapa, temos a barragem rio Branco, já muito discutida no Capítulo 1. A montante, depois de Pareci Novo, encontramos a marcação do canal do Carrapicho, um pouco abaixo do porto de São Sebastião do Caí. Como vimos no histórico dos vapores, sobretudo no Otto, esse ponto era extremamente difícil de ser trafegado.

Intuímos que o nome deste canal, Carrapicho, seja justamente uma alusão a isso, uma vez que essa palavra é usada para descrever, em língua portuguesa, uma série de plantas caracterizadas por sementes que se grudam a roupas, cabelos ou pelagens de animais, ou seja, grudado, apertado, estreito de passar. Esse canal foi construído depois da barragem Rio Branco, como uma forma de facilitar o tráfego de vapores e demais embarcações para alcançar o porto da cidade. No Capítulo 1 fica claro que, inicialmente, Costa Gama projetou e obteve autorização para a construção de duas barragens, a Rio Branco e a José Bonifácio, sendo que esta segunda nunca foi feita.

Em substituição à essa segunda barragem, a Companhia Melhoramentos do Cahy realizou uma série de interferências no leito do rio: de dragagens e dinamitações de pedras a “espigões” reclamados pelo comandante do Vapor Caxias. Porém, entre as diferentes obras realizadas, a de maior impacto foi a do canal do Carrapicho, também chamado de “canal do Gama” em diferentes documentações, como veremos a seguir.

Para conduzir embarcações nesse trajeto entre Montenegro e São Sebastião do Caí, era necessário habilidade e sorte. Isso está demonstrado pelo treinamento dos práticos que eram os principais responsáveis por essa condução das embarcações. Para uma pessoa poder exercer a atividade de prático (o auxiliar do comandante de um vapor, responsável por dirigir o leme), era necessário obter uma licença da Marinha Brasileira. Para tal, se fazia um curso de preparação que depois era avaliado por exercícios *práticos*. Sobrevivem hoje alguns dos manuais utilizados nesses cursos. Podemos ver que a licença de prático possuía conhecimentos específicos necessários para cada corpo d'água específico em que se exerceria a profissão.

Nesse ínterim, temos duas descrições do itinerário de navegação do rio Caí que serão transcritos abaixo e comentados depois. É importante notar que esses itinerários serviam apenas como referência de um conhecimento que tinha de ser incorporado pela prática, e sua escrita apresenta grandes elementos de oralidade registrada por escrito. Ao mesmo tempo, é importante perceber, antes da leitura, que os dois roteiros seguem o curso fluvial saindo de Porto Alegre e chegando até São Sebastião do Caí. Do relato mais antigo, originalmente de 1912 e atualizado em 1927:

#### **Da navegação do rio Cahy**

É um dos mais importantes afluentes do Jacuhy.

É navegável durante todo ano até á villa de S. Sebastião do Cahy, em um percurso de cerca de 130 kilometros, o que se consegue devido a barragem Rio Branco, mantida pelo Governo do Estado.

Nas enchentes, a navegação atinge ao porto Feliz, á 154 kilometros de Porto Alegre, e, neste período, a ponte que atravessa o rio Mariasinha impede, em muitas ocasiões, a passagem dos navios de passageiros.

Na sua foz, na margem direita, encontra-se o primeiro baixio de cascalho, em frente ao Morretinhos e por isso, a navegação se faz, á meio do rio, até aos Morretes, onde há muita pedra alagada.

Dahi, navegando-se com a mesma orientação, ir-se-á, montando as voltas do Fumeiro, Vento Sul, Amaro e Grande e Passo do Cahy.

Deste Passo, navega-se pela margem direita, até á volta do Marmello, resguardando-se de um baixio de areia, á esquerda. Dahi, passa-se para a margem esquerda, encontrando-se os portos de João Ely, de Estaleiro e de Chimarrão (todos na margem direita), donde se atravessa para á direita, até á volta do Gancho, e deste ponto, até à volta da Laguna, se navega pela margem esquerda. Assim se passa pela volta da Figueira donde, novamente, se vae para a direita, até ao porto de Anacleto, e com a mesma orientação se montará as voltas da Roseira, Fernando Machado e o porto de Waldemar Silveira ou Pesqueiro, onde há pedras que, da margem esquerda, avançam até ao meio do rio, forçando a passagem, ahi, pela margem direita, bem junto á terra.

Continuando-se a navegar, á meio do rio, se vae até as Pedras, passando-se pelas seguintes voltas: da Vendinha (onde existe cascalho que, da margem direita, vae quasi ao meio do rio), da Pistola e do Sobradinho. Das Pedras, se vae pela margem esquerda, até Xarqueada e dahi, á meio do rio, passando-se por Dois Irmãos, Kroef (que tem pedras a margem esquerda, Paquete, porto á esq.), Thomasia e Passo de Montenegro. Deste ponto se navega pela esquerda desviando-se de um banco de areia, á direita, e, assim se vae, á meio do rio, até á volta da Cria (onde há um baixio de areia quasi attingindo ao meio do rio) e deste porto, se toma a margem esquerda para desviar-se de pedras á direita, até á villa de S. João do Montenegro que fica á margem direita.

Passa-se a navegar, á meio do rio, até Concomboio, quando se deve mudar para a margem esquerda, até montar-se a volta dos Arabes.

Dahi, navega-se novamente, á meio do rio, até o Passo da Mariasinha, entrando-se no canal deste nome que fica próximo da margem esquerda.

Ahi existe muita pedra, tanto á direita como á esquerda. Passando-se a ponta da Mariasinha, o que se faz á meio do rio, attinge-se a volta do Amarinho e ao porto do Segredo, onde há muita pedra alagada na margem direita.

Depois vem o porto dos Pereiras, em frente do qual, bem á meio do rio, existe uma pedra muito grande, devendo-se ahi passar pela margem esquerda nas vasantes e nas enchentes, por qualquer das margens, mas bem cosido com a terra, e assim se vae montar a volta do Albininho, onde ha baixios em ambas as margens, devendo-se navegar á meio do rio. Mais adiante encontra-se o baixio de pedras do Maratá, e para reguardar das mesmas, deve-se

navegar pela margem esquerda até ao porto do Maratá. Pouco além deste porto encontra-se um outro baixio de pedras que obriga a navegar-se pela margem direita, até safar-se do mesmo, quando se muda para a esquerda, afim de defender-se de uma pedra que sae á meio do rio e assim se irá á volta do Silva, onde ha pedras na margem esquerda.

Depois, vem a volta do Lampa, sendo o canal á margem esquerda. Montada esta volta encontram-se pedras em ambas as margens, sendo o caminho á meio do rio, indo-se passagem a barragem Rio Branco, se ella estiver aberta e pela margem esquerda, se estiver fechada.

Neste percurso vão se encontrando: o baixio de pedra do Paiol (á marg. esq.), a volta do Matta-olho, onde ha baixio de pedra e a de Santa Barbara, em frente da qual há muitas pedras perigosas, sendo, ahi, o caminho pela margem direita.

Do Valle do Paraiso á Parecis, navega-se á meio do rio, passando-se pelas seguintes voltas: da Pedreira, da Pedra dos Parecis e a do arroio da Cadeira. Dahi, se vae pela margem direita, até serem montadas as voltas da Estancia e a do Pereirinha que, por ser muito estreita, é navegada á meio do rio, com muito cuidado, indo-se assim ter ás voltas do Carrapicho e do Tira-sacco e dahi, á olaria do Bervand. Ahi o canal é pela margem direita pois existe muita pedra á esquerda.

Sendo a sahida deste canal muito estreita, deve-se percorrel-o com bastante cuidado e na mesma margem, até á volta da Candinha. Dahi em diante, a navegação é muito difficil porque é feita, ora numa margem, ora noutra ou no meio do rio.

Este lugar é denominado Estreito, sendo considerado um dos pontos mais perigosos da navegação deste rio. Ao sahir do Estreito, navega-se, á meio do rio, até ao Vau e dahi ao porto do Veiga, onde ha pedras altas no meio do rio, passando-se pela margem direita e deste porto se vae ao da Mantega.

Deste porto, até ao de S. Sebastião do Cahy, a navegação é idêntica a que se faz no Estreito. (SAMPAIO, BRANDÃO, 1927, p. 63-66).

O relato começa com um primeiro trecho que traz aspectos gerais sobre a navegação no rio Caí como um todo. Estabelece-se ali que o rio segue por cerca de 130 km da capital até São Sebastião do Caí, sendo este o último ponto navegável, exceto em momentos de enchente, quando é possível atingir Feliz, cidade mais ao norte, a 154 km de Porto Alegre (por via fluvial). Depois disso, o relato começa a pontuar os diferentes aspectos do percurso com seus baixios de cascalho e as diferentes voltas do rio.

Ao longo deste relato, notamos que são usados pontos de referência geográficos para localizar no rio, uma vez que não havia nenhum tipo de sinalização ao longo do trajeto. Ainda, a principal informação extraída a partir desses localizadores era o caminho por onde, dentro do rio, se devia navegar com as embarcações. Seja pela margem direita, esquerda ou pelo meio do canal.

As voltas do rio eram sempre um ponto sensível, pois os vapores tinham de manobrar com as chatas rebocadas para conseguir passar todas elas por esses locais mais difíceis sem acidentes. Esses acidentes podiam ser de diferentes formatos, como quando uma embarcação ou chata abalroava em um banco de areia ou em um baixio de cascalho, quando algum casco batia em alguma pedra grande ou, ainda, quando uma embarcação pechava com outra.



Esse primeiro roteiro ainda indica a natureza instável do leito do rio, pois sua “navegação é muito difícil porque é feita, ora numa margem, ora noutra ou no meio do rio”. O que indica que, em certos trechos, era necessário observar as condições do rio em loco para decidir qual melhor curso tomar.

O segundo roteiro de navegação do rio Caí, que possui características muito similares ao primeiro, é encontrado como um anexo em Masson (1940), porém não se sabe a datação do material original. Possivelmente é de época similar à do primeiro relato. Como ele é organizado de forma diferente que o primeiro, decidimos trazê-lo para comparação. Segue:

#### **Roteiro do rio Caí**

Porto Alegre, capital do estado do Rio Grande do Sul. Moreninha, pedras à esquerda e caminho à direita. Volta dos Morretes, porto, embarque de lenha<sup>11</sup>, pedras à direita e caminho à esquerda. Volta do Fumeiro, acidente, caminho pelo meio do rio. Volta do Vento Sul, acidente, caminho pelo meio do rio. Volta Grande, baixio à direita; acima, caminho pela esquerda. Volta da Serraria, pedras à direita e caminho pela esquerda. Volta do Bituca, acidente, caminho pelo meio do rio. Volta Passo do Caí, acidente, cascalhos à esquerda e caminho pela direita, porto, embarque de lenha. Volta do Marmelo, acidente, pedras à esquerda, na entrada; caminho pela direita; na saída, pedras à esquerda e canal à direita. Porto João Ely, povoado. Porto do Estaleiro, embarque de lenha, caminho pelo meio do rio. Volta do Vasco Lopes, acidente, cascalhos à direita e caminho pela esquerda.

Km. 21 – Porto da Figueira, embarque de lenha. Volta Ana Gomes<sup>12</sup>, acidente, pedras à direita e caminho pela esquerda.

Km. 23 – Porto do Anacleto, embarque de lenha, caminho pelo meio do rio. Volta das Roseiras, acidente, caminho pelo meio do rio

Km 26 – Volta Fernando Machado, porto<sup>13</sup>, embarque de lenha. Volta do Sabino, porto, caminho pelo meio do rio. Porto de São Luiz, embarque de lenha, caminho pelo meio do rio.

Km 32 – Porto de Pesqueiro, embarque de lenha, caminho pela esquerda e pedras à direita. Volta do Varguinha, acidente, caminho pelo meio do rio. Volta da Vendinha, porto, embarque de lenha, acidente, cascalhos até o meio do rio. Volta da Pistola, acidente, caminho pelo meio do rio, volta à direita. Volta da Xarqueada, porto, embarque de lenha, caminho pelo meio do rio. Volta da Forquilha, acidente, caminho pelo meio do rio. Volta dos Dois Irmãos, acidente, caminho pelo meio do rio. Volta do Loredo, porto, pedras à direita e caminho pela esquerda. Volta da Catarina, caminho pelo meio do rio. Pacote<sup>14</sup>, porto, embarque de lenha, caminho pelo meio do rio. Passo de Montenegro<sup>15</sup>, caminho pelo meio do rio. Morro de Montenegro, caminho pelo meio do rio. Volta da Cria, acidente, caminho pela direita com baixio até o meio do rio. Volta do João Eufrásio, acidente, caminho pelo meio do rio. Porto do Iates, caminho pelo meio do rio. Porto dos Clementes, embarque de lenha, pedras à esquerda e caminho à direita. Volta dos Clementes, pedras à esquerda e caminho pela direita.

<sup>11</sup> Neste segundo relato, são indicados várias vezes portos sem identificação onde é feito o embarque de lenha. Interessante notar como essas paradas são variadas e possivelmente contribuíam para que a viagem de vapor entre S. S. do Caí e Porto Alegre durasse cerca de 12 horas.

<sup>12</sup> Volta da Ana Gomes aparece indicada no Mapa 20, bem ao sul. Todas as descrições de locais a partir desse ponto do relato se referem aos locais que encontramos nesse mapa. Ana Gomes não aparece referenciada no relato anterior, apenas neste.

<sup>13</sup> O Porto do Machado também aparece referenciado no Mapa 20, ao sul.

<sup>14</sup> A Fazenda do Pacote, de propriedade de Nicolau Kröeff, era uma importante propriedade latifundiária que plantava alfafa nas décadas de 1930 e 1940; possuía, inclusive, um porto próprio. Aparece no Mapa 20.

<sup>15</sup> No Mapa 20, o Passo de Montenegro aparece nomeado como Passo do Manduca.



Km. 50 – Cidade de Montenegro, bom e extenso cais, embarque de lenha, caminho pelo meio do rio. Cocobóio, baixio à esquerda e caminho pela direita. Velho Alves, cascalhos à direita e caminho pela esquerda. Passo da Mariazinha, caminho pelo meio do rio. Volta do Amarinho, caminho pelo meio do rio. Morro Mariazinha, pedras à direita e à esquerda, caminho mais para a direita. Porto do Segredo, pedras alagadas à esquerda e à direita, caminho pelo meio do rio. Volta do Cipriano, pedras à esquerda e caminho pela direita. Porto dos Pereiras, pedra no centro do rio, caminho pela direita em épocas de águas baixas, e pela esquerda durante as enchentes. Volta do Albininho, acidente; pouco acima encontra-se uma grande pedra que obriga a passagem pela direita; logo adiante caminho mais pela esquerda.

Km. 60 – Maratá, porto, embarque de lenha, pedras à esquerda e à direita, caminho mais para a esquerda. Volta do Silva, pedras à direita e caminho pela esquerda. Volta do Silva, pedras à direita e caminho pela esquerda. Volta da Barragem, pedras à esquerda, na entrada; caminho pela direita; mais acima pedras de ambos os lados, caminho pelo meio do rio; um pouco adiante, cascalhos à esquerda e à direita, caminho mais para a direita. Barragem, portões automáticos que se abrem e fecham de acordo com a altura das águas. Com a barragem fechada podem navegar embarcações de 50 toneladas. Baixios do Paiol, cascalhos à direita e caminho pela esquerda; estaleiros para pequenas embarcações. João Mariano, cascalhos à direita e caminho pela esquerda. Volta do Mata Olho, cascalhos à esquerda e caminho pela direita. Volta da Santa Bárbara, pedras à direita e caminho pela esquerda. Vau do Parecí, pedras de ambos os lados, caminho mais para a direita, quase pelo meio do rio.

Km. 66 – Parecí, porto, embarque de lenha, caminho pelo meio do rio. Volta da Pedra do Arroio Cadeia, porto, embarque de lenha, pedras à direita e caminho pela esquerda. Volta do Pereirinha, pedras de ambos os lados e caminho pelo meio do rio. Rego do Gama<sup>16</sup> (Carrapicho), acidente, cascalhos de ambos os lados, caminho pelo meio do rio. Volta do Araçá, pedras à esquerda e caminho pela direita. Boa Esperança (olaria dos irmãos Berwanger) caminho pela esquerda e cascalhos à direita. Estreito, acidente, pedras de ambos os lados, caminho mais para a direita. Volta do Fuchs, acidente, cascalhos à esquerda e caminho pela direita. Volta da Manteiga, acidente, pedras à direita e caminho pela esquerda.

Km. 73 – Cidade de Caí, sede do município de mesmo nome, porto com cais, ponto terminal da navegação do rio Caí.

Um quilômetro acima do porto começam as cachoeiras que impedem a navegação, e que seguem na seguinte ordem: Teimosa, Juca dos Santos e Jararaca, até a altura de Harmonia.

*(Roteiro extraído do livro de pontos de exame para práticos, adotado pela Capitania de Portos e compilado por João Cedro de Oliveira, 1º sargento com o curso geral de manobra e pilotagem.) (MASSON, 1940, p. 188-190)*

Como podemos ver, as expressões de oralidade se fazem sentir na forma com que esses dois relatos de navegação no rio Caí foram construídos. Ao mesmo tempo, a série de nomes informais dados aos marcadores geográficos deixa claro a natureza de um conhecimento que se fez a partir da experiência, ao invés de um conhecimento academicista ou ilustrado que poderia se ter imposto sobre o ambiente.

De forma similar, esses trechos mostram como a construção do conhecimento que permitia a navegabilidade do rio se dava sobre a experiência desenvolvida na prática. Esse conhecimento não era transponível de um prático para outro apenas pelo compartilhamento do relato, mas, sim, pelo auxílio à fixação de um conhecimento que deveria ser vivido e experienciado.

<sup>16</sup> Aqui aparece o nome alternativo ao canal do Carrapicho.

A questão que fica mais clara pelos conselhos contidos nos textos é o fato de que o rio Caí não era facilmente navegável, como por vezes é propagandeado em Masson (1940). O rio era bastante traiçoeiro e cheio de meandros, que deveriam ser conhecidos de quem estivesse guiando as embarcações.

As dificuldades encontradas para o exercício comercial da navegação no rio Caí continuavam, apesar de seus percalços, valendo a pena nas primeiras décadas do séc. XX. Isso, porém, se altera a partir de 1940 no transporte de passageiros com a expansão de tecnologias de transporte ligado aos motores de combustão interna. Não apenas isso, mas a própria expansão das ferrovias pela região acaba alterando as formas de transporte de cargas.

Esses dois aspectos estão marcados também no Mapa 20, no qual vemos as rodovias, marcadas em vermelho, que ligam São Sebastião do Caí ao resto da região ao seu redor. E nas ferrovias, marcadas em preto, que não passam pela sede do Município. O transporte de cargas e pessoas passar a ser prioritariamente por terra faz com que São Sebastião do Caí se periferize e tenha uma diminuição em sua importância econômica para a região a norte da capital. Em vez de ser o ponto de traslado na via que ligava a região agrícola da serra gaúcha com a capital, São Sebastião do Caí passa a ser apenas mais uma cidade no meio de várias outras iguais entre a capital e o polo industrial de Caxias do Sul na serra.

## 2.2. Urbe como espaço social

Ao longo desta narrativa, focamos particularmente no corpo d'água do rio Caí e seu entorno. O desafio que nos propomos para esta seção é conseguir estabelecer uma base concreta para descrever o cotidiano da cidade de São Sebastião do Caí. Daremos, pela primeira vez, maior atenção ao que ocorre em seu centro urbano.

Existe uma tendência das práticas cotidianas se perderem em narrativas sobre longas estruturas. Isso se dá, especialmente, porque os aspectos cotidianos são fugazes por natureza. A partir disso, o que veremos nas páginas a seguir são pequenos momentos que nos auxiliarão a formar um panorama cotidiano, de certa forma criando assim uma *paisagem da sociabilidade* de São Sebastião do Caí. É preciso, também, compreendermos que a sociedade que se forma em São Sebastião do Caí é uma de várias outras engrenagens necessárias na formação desse território. Território este formado pela navegação, pela proximidade com o rio e pelas atividades econômicas resultantes.

Nesse sentido, o período conjuntural de que trata este capítulo, entre as décadas de 1870 e 1940, se qualifica justamente pela composição e consolidação dessa sociedade. Algo, no que toca às elites, que pode ser também observado no estudo de Martiny (2007). Porém, enquanto esta autora concentrou seu estudo nas alianças políticas, econômicas e familiares entre a elite local, o que buscamos é explorar as relações de sociabilidade dos caienses e os tipos de atividades de lazer que realizavam em seu ambiente, assim como mostrar a inserção da percepção desta paisagem (de São Sebastião do Caí) em uma ecologia-mundo (MOORE, 2003) por meio das remessas de postais com imagens da cidade para diferentes lugares do mundo.

A composição dessa sociedade se dá em um processo de industrialização (MENDES, 2017) e de integração ao sistema-mundo capitalista (WALLERSTEIN, 2004). Isso visa acelerar os processos de produção de insumos e tráfego desses produtos, assim como das pessoas que os agenciam. Um índice possível de verificação para isso são os diferentes postais que encontramos ao longo desta pesquisa. Essa inserção no sistema-mundo, portanto, se alia necessariamente à manutenção de inovações tecnológicas locais constantes, o que não ocorre no sistema de transportes da região a partir de 1940.

Na Imagem 48, vemos um postal no qual consta uma fotografia em preto e branco do centro de São Sebastião do Caí, a partir de um ponto de vista elevado. Ao centro da imagem,

chama a atenção a torre da Igreja Matriz, localizada em uma elevação do terreno. Notamos várias casas ao redor da igreja, mas a mata e os descampados da zona rural são proeminentes no restante da imagem, esparsos com algumas casas mais afastadas.

Escrito sobre a fotografia do postal e ao redor dela, constam três frases: "Desculpa será lapis, Olina vae no mez que vem para baixo."; "Ao Sabado e Domingo temos Baile"; e "Ainda não (ilegível) Saudades de Porto Alegre".

Já no verso, constam quatro carimbos indicando o local e a data de postagem: "S. Sebastião do Cahy. R. G. do Sul. 25 Mar 1907" e um selo ilegível. Essa mensagem estava endereçada à "Illma. Snta. Olga Zwetsch", residente à rua Pinto Bandeira, 23, em Porto Alegre, acompanhado da mensagem principal do postal: "São Sebastião 25 3 (ileg.)7. Cheguei hoje as 9h da manha em S. Sebastião ontem a noite fallei com Olina estive em Porto Pereira, Parecy e maratá. Muitas Lembranças da Olina. Saudações de Rodolpho T(ilegível)."

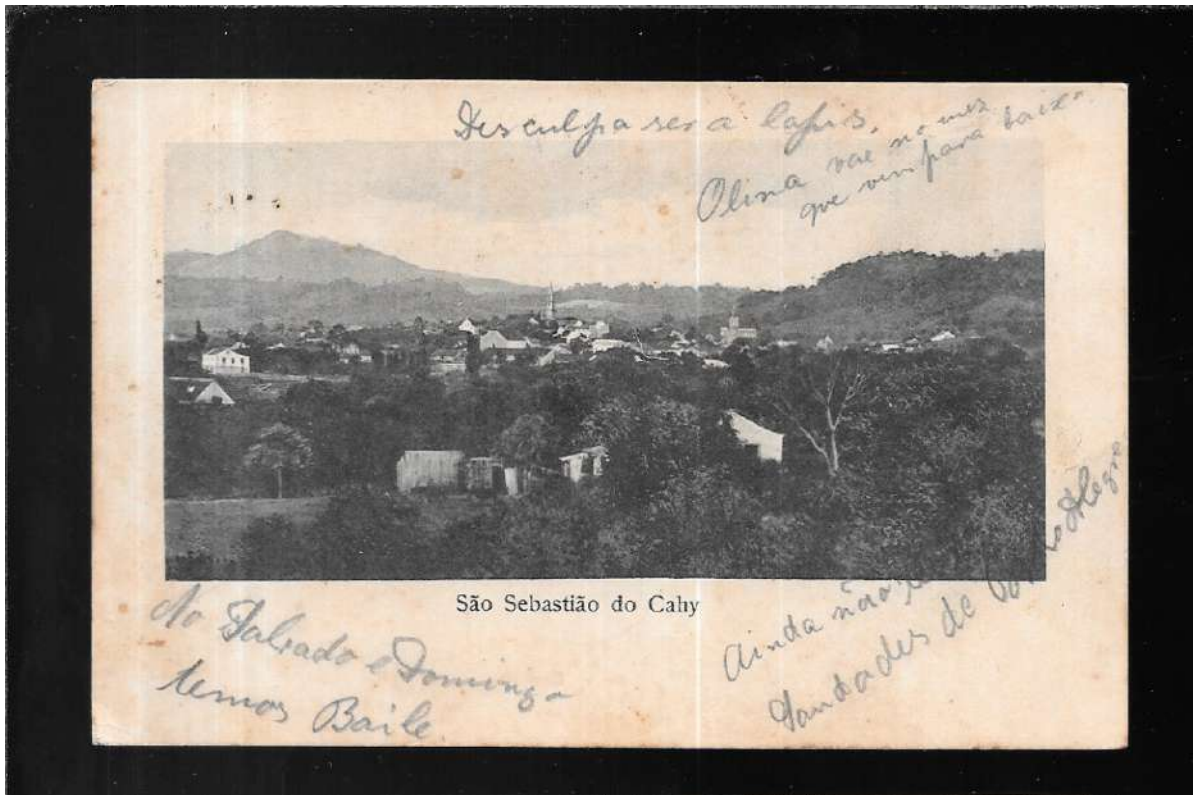
Fica claro pelo postal que Rodolpho havia visitado Olina em São Sebastião do Caí, sem deixar evidente seu ponto de origem. Ele avisa nas bordas da imagem do primeiro verso que Olina vai, no próximo mês, a Porto Alegre, talvez para visitar Olga Zwetsch. Ainda relata que ocorrem bailes aos sábados e domingos, supomos que em São Sebastião do Caí. A mensagem deixa claro que ele se deslocou ao Caí por vapor (Porto Pereira, Parecy e Maratá) e sente saudades de Porto Alegre. Podemos inferir que sua origem foi, mais provavelmente, Montenegro e que este postal foi enviado ao fim do primeiro dia que passou em S. S. do Caí.

Já o segundo postal (Imagem 49) mostra uma fotografia colorizada do prédio construído em estilo neoclássico do Hotel do Globo em São Sebastião do Caí. Essa foto mostra as ruas ainda calçadas de terra, com um cavaleiro à esquerda e uma carroça de quatro rodas puxada por dois cavalos à direita. No segundo patamar do prédio, aparecem cinco ou seis figuras humanas às janelas, muito imprecisas para termos mais alguma indicação. Neste lado do postal, não aparece nenhum manuscrito, apenas a indicação do local e do prédio, cinco selos de 20 réis com a face de Benjamin Constant e quatro selos ilegíveis. No verso do postal, aparecem o remetente "Alvaro Raupp. rue Marechal Floriano, 166 (ileg.). Porto Alegre, Rio Grande do Sul (Brésil)" e o endereço de envio: "Mr. Maury. 8 rue Chapu 9. Paris XVIe. France". Junto a esse verso, segue a mensagem do postal: "cher mr. Je vous prie de m'envoyer, s'il vous plait, un catalogue de Albuns pour cartes postales. Relevez mes salutations. Alvaro Raupp, 2-2-914".

Este postal foi comprado e enviado de Porto Alegre para Paris, na França. Não posso afirmar que foi enviado, mas foi escrito no dia 2 de fevereiro de 1914 e endereçado a um senhor Maury, junto a um pedido de Alvaro Raupp para que Maury envie a ele um catálogo de álbuns para cartões postais. Podemos inferir que Alvaro Raupp possivelmente é um colecionador e por isso pediu um catálogo de álbuns a fim de escolher um para colocar sua coleção. É importante lembrar que o editor da maior parte dos postais que veremos, Hugo Freyler, publicava e vendia seus postais em Porto Alegre, e daí a pouca relação deste postal em si com a cidade, por mais que traga uma paisagem dela. Comprova-se, de certa forma, uma inserção periférica de S. S. do Caí nas relações do sistema-mundo.

Na Imagem 50, temos outra fotografia colorizada mostrando uma vista do prédio neogótico da igreja protestante. Ao fundo, à direita, vemos ainda outra construção adjacente à igreja. Constam algumas árvores e palmeiras depois de uma cerca de madeira e campo ou horta que compreende o primeiro plano da imagem. A torre da igreja ainda não conta com um relógio. Sobre a imagem, temos dois carimbos ilegíveis e dois selos: um de 10 réis com a face de Aristides Lobo e outro de 20 réis, com Benjamin Constant. No verso do postal, vemos um carimbo com o remetente: "Carlos A. Kuplich. Rua São Raphael, 125. Porto Alegre - Brazil". Sobre esse carimbo, escrito à mão, temos a data "5-8-17" e uma palavra "Polarées". Ainda neste verso, consta um carimbo que marca seu destino de chegada, "Poitiers. Vienne. 30-8-17", e o endereço de destino: "Illmo. Sr. Olivier Doussaint. Poste Restante. Poitiers-Vienne, France". *Poste Restante*, em língua francesa, é uma expressão usada durante o séc. XX para uma carta que deveria ficar na agência postal destinada até que o remetente se identificasse e fosse buscá-la.

É importante lembrar que em 1917 a Europa e a França ainda estavam envolvidas na Primeira Guerra Mundial. Por isso, inferimos que essa carta deve ter sido enviada para aguardar que seu dono a reclamasse na agência, por falta de um endereço fixo para se buscar. Porém, ao encontrarmos a biografia de Olivier Doussaint (MAITRON, 2008), soubemos que ele era filho de um ajudante dos correios de Poitiers, chamado Hippolyte. Daí fica claro que se enviou o cartão para o correio, onde seu pai poderia pegá-lo. Por curiosidade: Olivier Doussaint era um militante comunista francês nascido em 1900, natural de Poitiers, e assassinado pelo exército alemão que ocupava a França, pouco antes da rendição de Segunda Guerra, em 20 de agosto de 1944 (MAITRON, 2008).



**Imagem 48:** Cartão postal com vista para São Sebastião do Caí (frente e verso), enviado em 1907. Acervo privado, comercializado por Levy Leiloeiro, Rio de Janeiro, em 2019. Disponível em: <https://www.levyleiloeiro.com.br/peca.asp?ID=572694>





**Imagem 49:** Cartão postal com Hotel Globo de São Sebastião do Caí (frente e verso), enviado em 1914. Editado por Hugo Freyler, Porto Alegre. Acervo privado, comercializado por Beto Asséf, São Paulo, em 2020. Disponível em: <https://www.betoassef.com.br/peca.asp?ID=8376137>



**Imagem 50:** Cartão postal com igreja luterana de São Sebastião do Caí (frente e verso), enviado em 1917. Editado por Hugo Freyler, Porto Alegre. Acervo privado, comercializado por Postais Mel, Nova Friburgo. Disponível em: <https://produto.mercadolivre.com.br/MLB-708143038-igreja-protestante-so-sebastiao-do-cahy-rs-JM>.

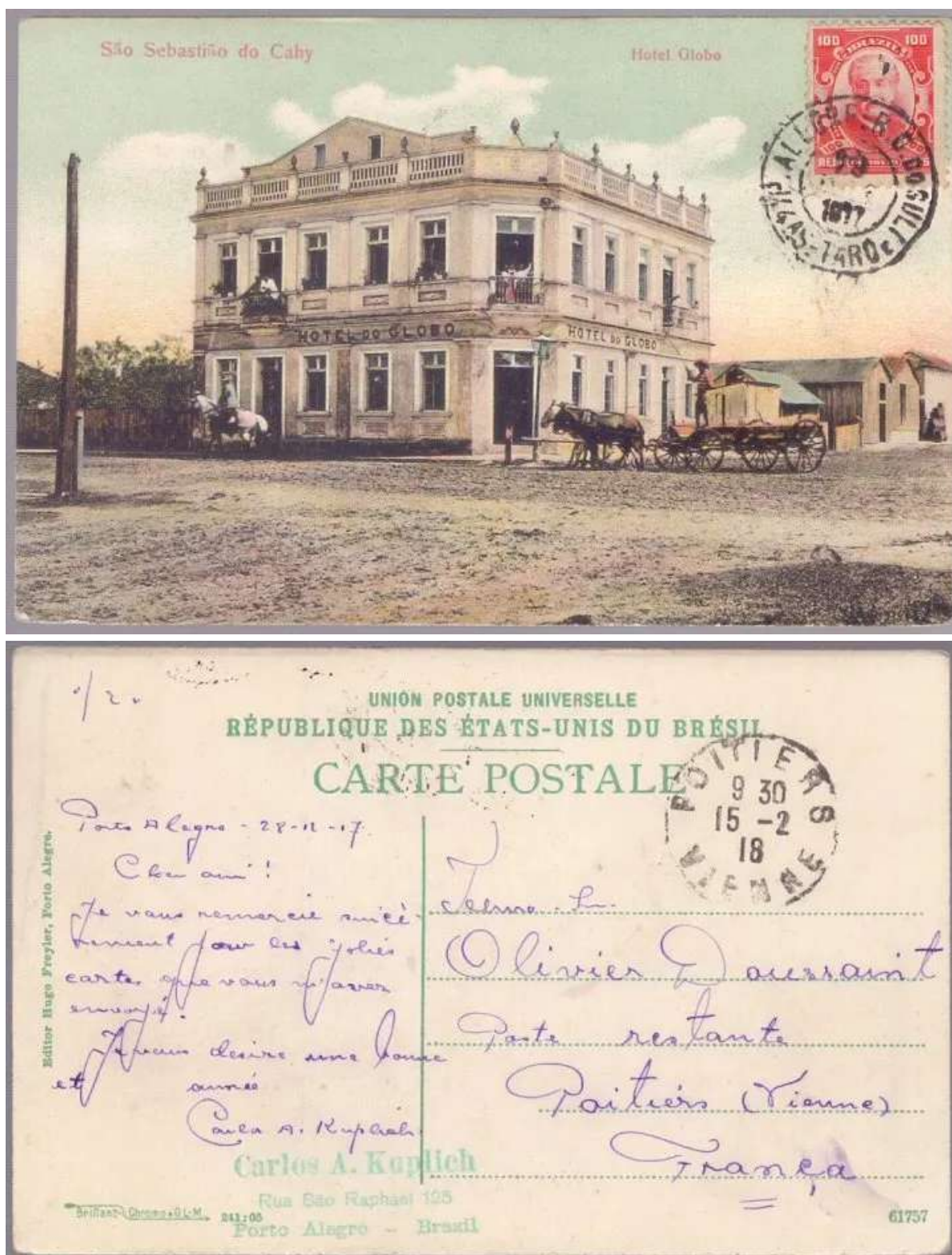
A Imagem 51 traz outro postal enviado por Carlos A. Kuplich para Olivier Doussaint. A fotografia colorizada é a mesma da Imagem 49, com o Hotel do Globo de São Sebastião do Caí. Sobre a gravura, temos um selo de 100 réis com a imagem do Almirante Eduardo Wandenkolk, ministro da Marinha do governo de Deodoro da Fonseca, e um carimbo com o local, Porto Alegre, e a data de postagem, que está ilegível.

No verso, segue a mensagem: "Porto Alegre - 28-12-17. Cher ami! Je vous remercie sincèrement pour les jolies cartes que vous m'avez envoyé. Je vous desire une bonne année. Carlos A. Kuplich". E o mesmo endereçamento de poste restante para Olivier. Acima do endereço de envio, há um carimbo de recebimento da agência de Poitiers. Este cartão comprova a troca de postais entre Olivier e Carlos como algo constante, com o objetivo de colecionismo, uma vez que, na mensagem, Carlos agradece os bonitos postais que lhe foram enviados.

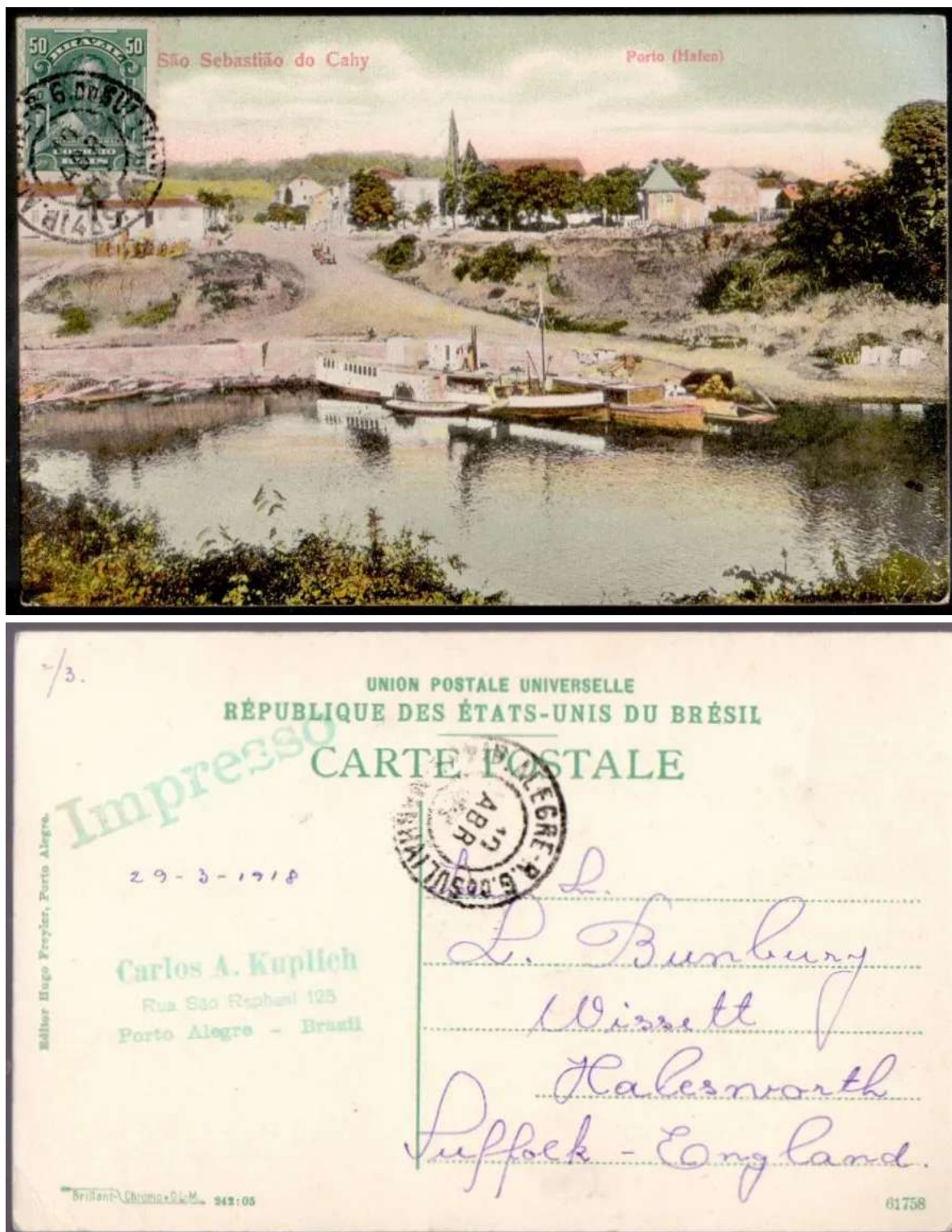
Já o postal seguinte (Imagem 52) traz a imagem do porto de São Sebastião do Caí com o vapor Otto saindo do cais. Essa é a mesma fotografia colorizada manualmente que encontramos na Imagem 33. Ela foi tirada da outra margem do rio, a fim de pegar um bom panorama do porto. No primeiro plano, vemos o reflexo da água, belamente colorizada para refletir o céu. E, ao centro da imagem, vemos o já citado vapor, acompanhado por um lanchão e uma chata. O porto se localiza ao fim da rua Tiradentes, e vemos na imagem uma rampa que prolonga a rua e a declina até atingir o nível da água. É interessante notar que essa imagem do porto, especialmente esse declive que continua da rua Tiradentes, lembra muito a planta proposta por Costa Gama (Mapa 11) para execução de reforma no porto. No Capítulo 1, argumentamos que essa obra não foi realizada, mas face a esta imagem e ao fato de que o porto teve de ser refeito várias vezes, talvez se trate de uma planta que tenha sido executada e depois refeita pelo projeto de João Diehl Júnior (Mapa 12). No terreno do porto para além do muro de contenção, vemos que, à esquerda, o terreno está bastante acidentado. Ainda sobre a imagem, temos um selo de 50 réis com a imagem de Álvares Cabral e um carimbo com local de envio, Porto Alegre, e data ilegível.

O verso traz menos informações. Consta o carimbo do remetente, Carlos A. Kuplich, a data de 29-3-1918, o endereço de envio: "Ilmo. Sr. L. Bunbury. Wissett, Hallesworth, Suffolk – England" e o mesmo carimbo da agência de envio.





**Imagem 51:** Outro cartão postal com Hotel Globo de São Sebastião do Cai (frente e verso), enviado em 1917. Editado por Hugo Freyler, Porto Alegre. Acervo privado, comercializado por Postais Mel, Nova Friburgo. Disponível em: <https://produto.mercadolivre.com.br/MLB-1129320562-so-sebastiao-do-cai-hotel-globo-111018-51- JM>



**Imagem 52:** Cartão postal com vista do porto de São Sebastião do Caí (frente e verso), enviado em 1918. Editado por Hugo Freyler, Porto Alegre. Acervo privado, comercializado por Postais Mel, Nova Friburgo. Disponível em: <https://produto.mercadolivre.com.br/MLB-1080578598-so-sebastiao-do-cai-rio-grande-do-sul-1918-14091701- JM>

O próximo postal (Imagem 53) traz o relato escrito mais elaborado. Sua imagem não é de grande nota para este estudo, pois se trata apenas de uma fotografia da dançarina Magda Alden fantasiada de sereia, segurando um cenário pintado que mimetiza um barco na água. A fotografia é colorizada, mas a cor vermelha parece ter sido acrescentada à mão apenas neste cartão. Na margem inferior do postal, aparece "Alterocca. Terni. 3695". Acreditamos que Alterocca se trate do editor do postal, Terni se refira a uma cidade italiana na região da Umbria e 3695 seja o número de série deste cartão. No canto superior direito, o postal ainda conta com um carimbo de envio que está ilegível.

O verso do postal mostra um selo de 50 réis com uma paisagem, a inscrição "Estados Unidos do Brazil" e três carimbos: dois da postagem em São Sebastião do Cahy, em 27/09/1904; e um de uma agência de recebimento ilegível e a data de 28/09/1904. Além disso, temos o endereçamento a Lucy Linck, em Porto Alegre.

Sobre a imagem, consta a mensagem escrita: "Querida amiga Lucy! Peço-te me desculpar eu não me lembrei que na Quarta não tem Vapor só Sexta feira de manhã que tu podes mandar busgar o Pacote Sim sem falda. Como fostes de viagem junto tua Querida Mãe? Sem mais Aceita mil saudades desta tua amiga que muito te estima. (Nené). São Sebastião. Recordações 27-9-1904". Abaixo, está um pós-escrito: "Peço-te me mandar assim que receberes a (ilegível)? Lembranças a (ilegível)".

Como vemos, esse postal de 1904 mostra uma pequena nota do cotidiano de São Sebastião do Caí. Além do trânsito de produtos e pessoas, tínhamos o serviço de envio de cartas e pacotes. Para além das trocas físicas, temos no fluxo do rio Caí a troca de afetos e demonstrações de estima. Não sabemos o nome de "Nené", mas o próprio apelido carinhoso nos remete a esse aspecto. Além, claro, das trocas regulares de informação que derivam do movimento das embarcações.

O último postal (Imagem 54) recolhido nesta pesquisa também foi enviado por Alvaro Raupp, o mesmo remetente do postal da Imagem 49. Ele traz uma fotografia colorizada do rio Caí. Em primeiro plano, aparece uma praia de cascalhos, muito comum no baixo vale do rio Caí. A parte central inferior do postal mostra a água em si e, na linha de fuga, se apresenta um vapor de pequeno tamanho, com rodas de pá e uma pequena chaminé. Não foi possível identificar qual embarcação está na imagem. Para além disso, a linha de fuga no horizonte acompanha o percurso sinuoso do rio e mostra parte das matas que se encontram à margem.



Ainda chama a atenção que, na linha de centro, à margem esquerda do rio, aparecem duas figuras humanas um tanto indistintas. Ao topo, sobre o céu, temos a legenda "São Sebastião do Cahy" e "Vista do Rio Cahy"; abaixo, temos manuscrita a assinatura de A. Rapp, acompanhada da data de 10-7-13. Alvaro Raupp, tal como Carlos A. Kuplich, parece ser um colecionador de postais. No verso da imagem, temos o endereço de envio para "Mr. Philippot Adonis. 16e. colonial, 2e. compagnie. Tong-Kou, Chine". O endereço está em língua francesa, usualmente utilizada na época como língua franca.

Este postal, assim como os outros apresentados anteriormente, se encontra hoje no Brasil. Não podemos afirmar se estes postais chegaram a seus destinos, mas eles foram remetidos. Como pudemos observar, os endereços de envio contam com endereços em diversas localidades: São Sebastião do Caí, Porto Alegre, França, Inglaterra, China... Isso demonstra a inclusão caiense nas redes de relação entre os diferentes territórios de um mundo que passou a ser cada vez mais, desde aquela época, interconectado.

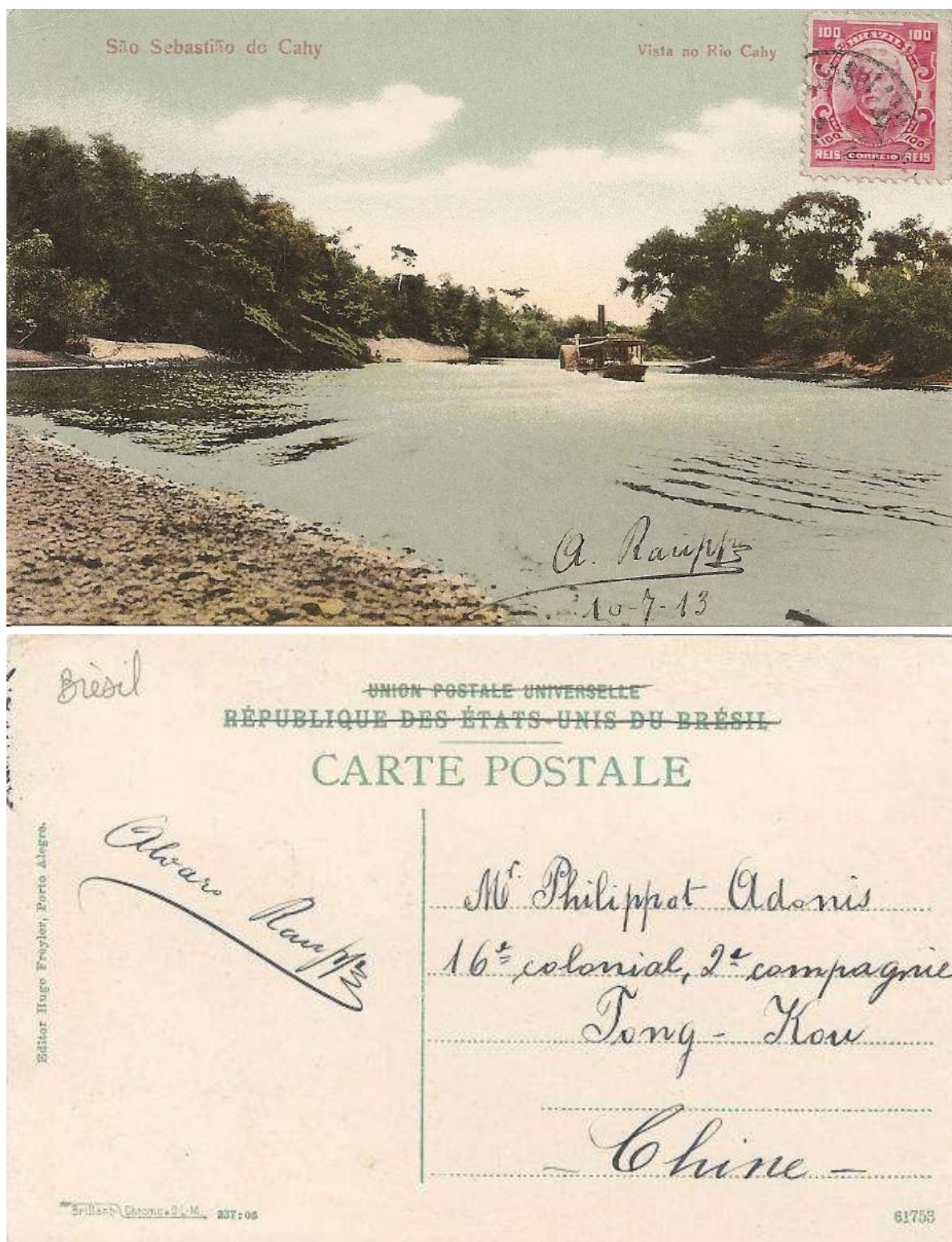
As imagens dos postais conformam um imaginário sobre a paisagem local e são reforçadas em sua circulação no resto do mundo. Demonstram a perspectiva romântica sobre um cotidiano idílico e calmo, no qual a pacata e bela cidade do interior expressa ser um bastião do progresso com suas belas construções neoclássicas, seu porto e seus vapores. Ainda, o rio que bordeia a cidade é controlado (não transborda) e lhe oferece prosperidade.

Essas imagens circularam diferentes países, chegando à Europa e à Ásia, mostrando o quão interconectado esta pequena cidade do Rio Grande do Sul estava ao sistema mundo (ou ao menos sua representação). Porém, isso fala pouco do cotidiano de São Sebastião do Caí *em si*. Mostra que a percepção dessa paisagem ultrapassava territórios nacionais, já que estes postais eram enviados para diversos locais do mundo. No entanto, não trazem um relato concreto sobre as formas com que a sociedade caiense habitava seu território e como se relacionava entre si e com seu ambiente. Para isso, precisamos compreender o espaço social, ou seja, onde as relações sociais e a vida de comunidade se desenvolveram.



**Imagem 53:** Cartão postal com foto da dançarina Magda Alden, como uma sereia (frente e verso), enviado em 1904. Editado por Alterocca, Terni, Itália. Acervo privado, comercializado por Felix Conrado, Rio de Janeiro. Disponível em: <https://www.conradoleiloeiro.com.br/peca.asp?ID=2450376&ctd=71&tot=&tipo=49&artista=>





**Imagem 54:** Cartão postal com vista do rio Caí (frente e verso), enviado em 1913. Editado por Hugo Freyler, Porto Alegre. Acervo privado, comercializado por BV Colecionismo, Blumenau. Disponível em: <https://www.bvcoleccionismo.lol.br/peca.asp?ID=7263701>

### 2.2.1. Sociabilidades

As práticas associativas sempre foram fortes nas regiões de colonização oitocentista do Rio Grande do Sul. No caso de São Sebastião do Caí, temos, logo a partir de sua fundação, uma série de associações que serão criadas, especialmente para atividades de lazer. É claro que essas práticas não estavam limitadas a aspectos formais e fundações de clubes, porém é esse tipo de entretenimento que tende a deixar registros históricos.

Uma das atividades de lazer no início do séc. XX era o Praia Clube, cuja sede ficava ao lado do cais do porto (Legenda 19 do Mapa 10) e do prédio da União Fluvial do Caí (Imagem 45). Esse clube formava um time de regatas que competia tanto no rio Caí quanto no rio dos Sinos e Guaíba.

Segundo Henrique Licht , o Praia Clube, fundado em 1936, foi na verdade o segundo clube de regatas da cidade, tendo sido precedido pelo Grêmio Almirante Tamandaré, em 1923. Este antecessor, no entanto, só foi ativo por alguns meses. O Praia Clube foi ativo entre 1936 e 1942 (LICHT, 2004).

Em maio de 1936, para a inauguração da garagem náutica do Clube, houve uma comemoração em que uma nau do Clube Vasco da Gama, de Porto Alegre, fez todo o percurso do rio Caí, tendo saído de Porto Alegre no dia anterior (em 09/05/1936), às 15h, chegando a Montenegro e, fazendo seu pernoite ali, somado ao time do Clube Cruzeiro do Sul. Juntas, as duas equipes então subiram o rio até São Sebastião do Caí.

Em 25 de setembro de 1936 (Imagem 55), no início da primavera, o time do Praia Clube competiu na Primeira Regata Amistosa do Cahy contra o Clube Cruzeiro do Sul. A competição ocorreu em Montenegro, quando foi disputado o Troféu Almirante Barroso. A vitória coube ao time caiense, que era composto por: “Reno Jacobsen, Remo Rübenich, Mauro Selbach, Attílio Rübenich e Reynaldo Kayser, timoneiro” (LICHT, 2004, p. 2). Já em 20 de março de 1938, aconteceu a Segunda Regata Amistosa do Cahy. O time de Montenegro desistiu da competição e o time caiense levou a vitória por omissão.

O rio Caí, portanto, não era apenas utilizado como via de transporte. Era utilizado também para atividades de lazer. Isso demonstra uma outra forma de aproximação entre a sociedade caiense e seu rio.



**Imagem 55:** Time do Praia Clube que participou da Primeira Regata Amistosa do Cahy, em 1936. Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy.



**Imagem 56:** Fotografia da vitória do Praia Clube na Regata de Novembro em Porto Alegre, Raia dos Navegantes, 29 de novembro de 1936. Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy.

Outra prática associativa da cidade envolvia as diferentes comemorações religiosas, especialmente as ligadas à Igreja Católica. Rabuske (1985, p. 219) traz o registro de que a festa do padroeiro da paróquia, São Sebastião, teve sua primeira edição em 25 de janeiro de 1880, alguns anos após o estabelecimento da sede da paróquia.

A festa de São Sebastião continua ocorrendo até hoje, sempre em janeiro, e conta com uma série de atrações religiosas e laicas. Rabuske nota uma certa tensão entre a festa “popular” e a festa “eclesiástica”, uma vez que é tanto ritual religioso como comemoração local na praça central da cidade.

Diz ele, por exemplo, que:

As festas populares, que são decorrência óbvia da festa eclesiástica do patrono, tiveram bastante variedade e também incidentes no decurso de cem anos.

(...) - Festa de São Sebastião de 1928. “...A festa de São Sebastião foi estragada na Vila por uma pretensa “comissão de festas populares”, sem autorização da Cúria e sem licença de peditórios. Em sinal de protesto contra o desprezo dos direitos arquiépiscopais, o Vigário dispensou novenas e procissão (...)

De noite, quando aquela “comissão” de dois “católicos”, sem religião e um protestante quis começar na Praça, “feericamente iluminada”, suas festas populares com música, leilões, etc., a se prolongarem por cinco dias, começou a cair uma chuva, ansiosamente esperada pela terra seca, continuou caindo por quase aqueles 5 dias inteiros e fez, por esta razão, cair na água aquela festa profanada. (RABUSKE, 1985, p. 219)

A Imagem 57 traz uma legenda escrita à mão em seu verso, no qual se lê: “Lembrança da festa de S. Sebastião realizada a 25-1-913, da qual foi festeiro o Sr. Capitão Affonso Alves dos Santos. (Manuel Borges)”. Trata-se de um registro que conta com um grupo grande de crianças, todas de idade e roupas similares. Estão todas vestidas de branco, com um laço escuro ao pescoço, os meninos de calças brancas e meias escuras até o joelho, as meninas de saia branca e meias brancas até o joelho. Os meninos trazem na cabeça um chapéu branco e as meninas, uma grinalda de flores.

Ainda, temos arcos enfeitados com flores que estão posicionados (e sendo segurados) a cada par de crianças. À esquerda temos a única figura adulta na imagem, um homem de pé. Até onde é visível, as crianças foram pareadas sempre menino e menina, somando isso às roupas e, especialmente, ao arco de flores. Podemos inferir que a ideia da imagem foi reforçar os estereótipos de gênero, especialmente no que toca ao imaginário católico sobre o sacramento do matrimônio.





**Imagem 57:** Lembrança da festa de S. Sebastião, 1913. Acervo do Museu Histórico Vale do Caí.



**Imagem 58 (esquerda):** Imagem da procissão da festa de São Sebastião, 1930. Autoria de Paul Karohl, acervo de Rubem Schneider. Disponibilizada no blog “Histórias do Vale do Caí”.

**Imagem 59 (direita):** Procissão da festa de São Sebastião, 20 de janeiro de 2013. Autoria de Castor Becker Júnior. Disponibilizada no blog “Histórias do Vale do Caí”.

Outro fato sobre a festa de São Sebastião é a procissão pública que a inicia. Nessa procissão, é levada pelas ruas da cidade uma imagem de São Sebastião esculpida em estilo barroco colonial. A escultura foi doada para a paróquia pelo Bispo de Porto Alegre, D. Sebastião Dias Laranjeiras (1820-1888), quando este resolveu a questão da nomeação do santo padroeiro da paróquia, escolhendo para isso seu homônimo.

A escultura traz a figura usualmente atribuída a São Sebastião, sendo trespassado por flechas enquanto preso a um tronco. Algo interessante, porém, é o fato de que ela foi considerada demasiadamente nua para as sensibilidades locais. A escultura, originalmente, traz apenas um pano branco com flores-de-lis douradas sobre o ventre, deixando as pernas e o torso do santo descobertos.

Tradicionalmente, isso fez com que a escultura fosse coberta por panos avermelhados na procissão, sendo vermelho a cor do martírio no imaginário católico. No caso da Imagem 58, de 1930, a escultura do santo está com o corpo todo coberto (à direita na fotografia). Já na Imagem 59 (de 2013), vemos a mesma escultura durante a procissão, apenas com as pernas cobertas. Esta, porém, não fica no altar principal da igreja, sendo mostrada ao público apenas na procissão de janeiro.

Há, ainda, em São Sebastião do Caí, outra importante festa religiosa. Também realizada na época estival, a comemoração em homenagem à Nossa Senhora dos Navegantes é realizada com uma procissão pelo rio Caí. Uma imagem da santa é levada por uma comitiva de barcos que sobem o rio até o cais do porto. De lá, a imagem é levada e seguida por fiéis até a capela do bairro Navegantes.

Não ocorrem registros históricos dessas procissões nos arquivos relacionados a São Sebastião do Caí. Acreditamos que isso ocorra em uma tentativa de invisibilização dessa festa, muito comum em antigos portos no Rio Grande do Sul, por possuir caráter religioso sincrético entre catolicismo e as religiões afro-brasileiras por meio da associação de Nossa Senhora dos Navegantes com Iemanjá.

Uma das atividades associativas mais antigas da cidade, e que ainda continua em prática, é o escotismo. A Imagem 60 traz um dos registros mais antigos de escoteiros em São Sebastião do Caí. Neste caso, acreditamos que se trate de *pfadfinders* (escoteiros) que realizavam suas atividades junto ao *Deutscher Turnverein* (renomeado na década de 1940 para Clube Aliança), uma sociedade alemã fundada para realização de eventos sociais e prática de ginástica olímpica.



**Imagem 60:** Grupo de escoteiros. Autoria e datação incertas. Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy.

O movimento escoteiro surgiu no Reino Unido, a partir de 1907, e rapidamente se espalhou por outros países como uma forma de lazer e preparação de meninos para a vida (um pouco mais tarde, meninas também tiveram seu próprio movimento criado, o bandeirantismo).

Esse movimento chegou ao Brasil, aportando primeiro no Rio de Janeiro em 1910. Já em 1913, vemos sua primeira expressão em Porto Alegre (FLORES-COELHO, 2013, p. 39), no *Deutscher Turnverein* da capital (atual SOGIPA). O escotismo era pensado como uma atividade de lazer para meninos. O que mais chama atenção na fotografia (Imagem 60) é a indumentária, uma vez que todos esses jovens estão vestindo bombachas gauchescas, alguns com chapéu canadense, outros com chapéu fedora, botas, casacas e lenços ao pescoço.

No arquivo do Grupo Escoteiro Taquató, fundado por Nestor Wasen em setembro de 1960, há um documento relatando uma jornada a pé feita por um grupo de escoteiros em 1917. Segundo relatos orais, o próprio fundador do Grupo Escoteiro Taquató, Nestor Wasen, havia sido escoteiro na cidade em um grupo anterior. Este documento (Imagem 61) traz o relato de uma excursão realizada por: Eduardo Kusminsky, (ilegível) Trein, (ilegível) J. Dilly, Otto Weber e Willibaldo Kayser.



Essa caminhada seguiu o percurso da Estrada Rio Branco, de Caxias do Sul até São Sebastião do Caí, em um percurso de 65 quilômetros. Entre os pontos inicial e final, temos três paradas para descanso: Nova Palmira, Kronenthal (atualmente, Vale Real) e Feliz. É destaque no documento o nome de Eduardo Kusminsky, fotógrafo (autor das Imagens 29 e 33), professor de ginástica e fundador do *Deutscher Turnverein* de São Sebastião do Caí.

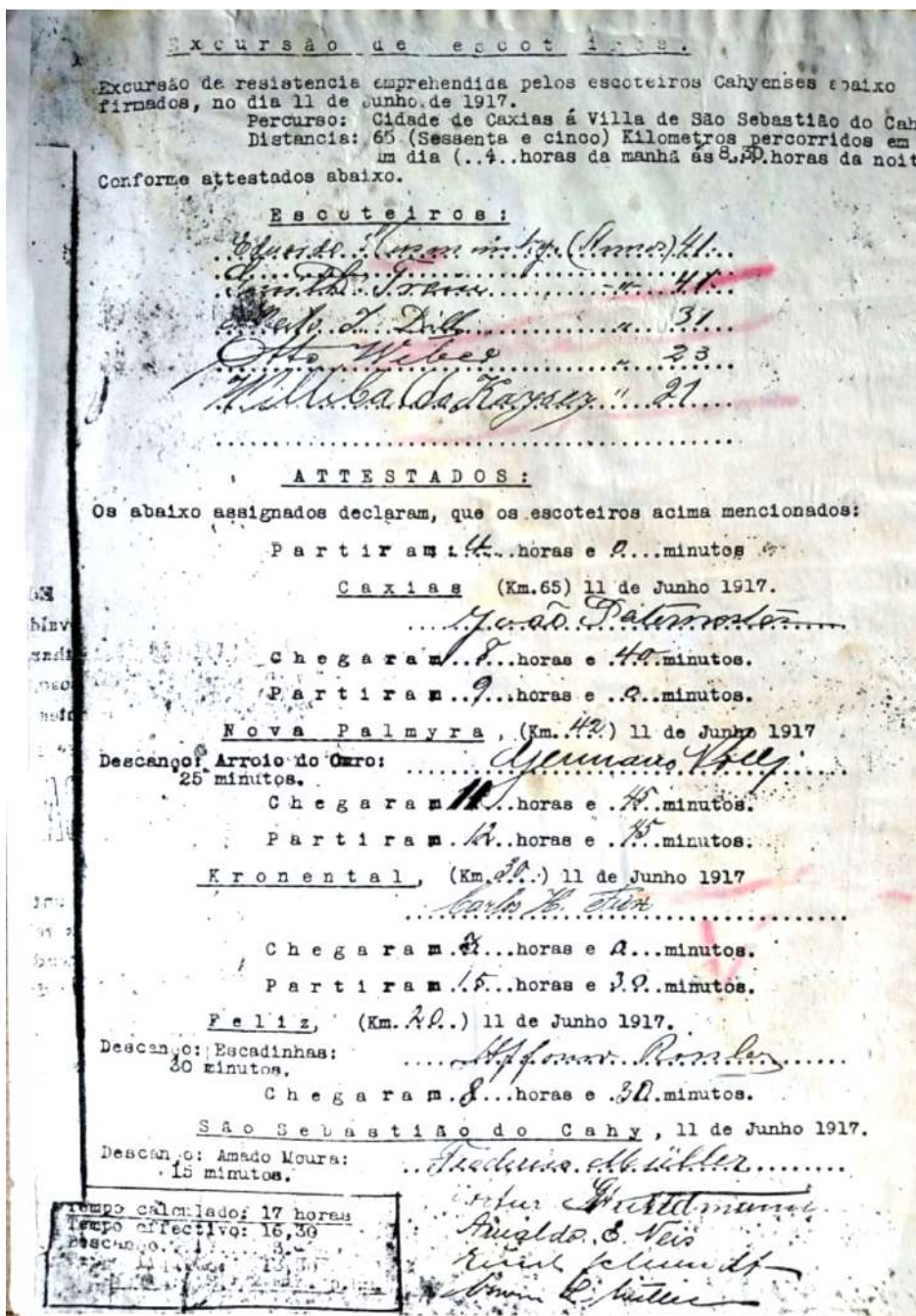


Imagem 61: Relatório de excursão de escoteiros realizada em 1917. Acervo do Grupo Escoteiro Taquató 97/RS.

Abaixo (Imagem 62), temos uma fotografia de Eduardo Kusminsky, mencionado no relatório escoteiro, e sua família durante um momento de lazer. A família Kusminsky se encontra em trajes de banho e estão posicionados entre alguns galhos de árvore à beira d'água. Essa imagem serve para salientar que, para além de um canal de transporte e comunicação, o rio Caí e demais corpos aquíferos da região também eram locais de lazer na cidade.



**Imagem 62 (esquerda):** Fotografia Eduardo Kusminsky e sua família em trajes de banho, 1933. Acervo do Museu Histórico Vale do Caí.

**Imagem 63 (direita):** Alunos do Colégio Sinodal junto ao busto do Visconde do Rio Branco, na barragem, década de 1950. Acervo de Egon Arnoni Schaeffer. Disponibilizada no blog “Histórias do Vale do Caí” (KLEIN, 2013).

A Imagem 63 também reproduz um momento de descontração, porém na década de 1950. Esse registro foi feito quando um grupo de estudantes do Colégio Sinodal, de São Leopoldo, foi visitar a barragem Rio Branco. Segundo o relato elaborado por Renato Klein (2013):

O passeio foi feito através da ferrovia que ligava São Leopoldo a Montenegro e os jovens aguardavam ansiosos a saída do trem. O trem passou pela estação do Rio dos Sinos, pela do Portão, pela estação Azevedo, em Capela de Santana, e chegou finalmente à estação Pareci, no

Pareci Velho. Pareci Velho fica na margem esquerda do rio Caí, de frente para o Pareci Novo, na margem direita.

No trem os rapazes já conversavam animadamente e o professor disse que, enquanto ele permanecesse na estação de Pareci, visitando um parente que trabalhava e morava lá, os estudantes poderiam visitar a barragem Rio Branco e ver também o famoso busto do Visconde do Rio Branco que lá foi instalado, em homenagem. (...)

Sem saber do importante trabalho desempenhado por esse grande político e administrador brasileiro, os jovens não o poupavam de brincadeiras. Na foto, vemos Egon, à esquerda, com o braço erguido, colocando uma laranja na boca do Visconde.

A barragem Rio Branco, na década de 1950, ainda estava ativa, porém em seus últimos estertores. Quando de sua construção, Costa Gama havia mandado afixar no local um busto do Visconde do Rio Branco, em homenagem do qual ela foi batizada. A fotografia e o relato acima trazem um ponto de vista mais irreverente, especialmente na “honra” que os jovens estudantes fizeram ao busto, oferecendo-lhe laranjas. A barragem, mesmo em seu período final de uso, ainda assim era um local curioso para ser visitado, uma vez que existem poucas barragens com eclusa no estado.

Para completar o quadro de atividades de sociabilidade de São Sebastião do Caí investigadas por imagens, temos as Imagens 64 e 65. A primeira destas traz uma confraternização de funcionários da Prefeitura Municipal de São Sebastião do Caí, na década de 1930, durante a gestão de Egídio Michaelsen (1908-1972), prefeito da cidade durante a Era Vargas e futuro Ministro da Indústria e Comércio do governo de João Goulart.

Nesta imagem, nota-se à direita a figura de Egídio Michaelsen sentado e rindo enquanto conversa com algumas mulheres que estão sentadas à sua frente. A longa mesa está posta para a refeição com pratos, copos e garrafas. A terceira mulher da imagem segura um espeto, enquanto as duas primeiras estão comendo pedaços de carne com a mão. Toda a composição contribui para uma imagem de um momento descontraído.

Apesar disso, é importante não se enganar. Michaelsen era um importante político da região com projeção nacional. Possivelmente, essa fotografia não foi muito coreografada. No entanto, sua composição em plano americano, seu enquadramento equilibrado e o respeito do espaço neutro necessário apontam para a mão e visão de um fotógrafo experiente que não realizou esse registro sem uma boa dose de cálculo prévio.

Além disso, as jovens funcionárias comendo carne com a mão e a presença majoritariamente feminina em um churrasco externo, marcado por essa descontração sorridente com o Prefeito Municipal, apontam a necessidade de que olhemos para essa imagem como uma construção do que idealmente deveria ser um momento de lazer na época.





**Imagem 64:** Churrasco de funcionários da Prefeitura, década de 1930. Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy.



**Imagem 65:** Crianças cavalgando, 1916. A autoria de Jose Nunes. Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy.

Já a Imagem 65 possui uma composição mais estática, com um grupo de cinco crianças pequenas montadas a cavalo. Não fica muito claro quais são as roupas que elas estão usando, mas os dois meninos trazem chapéus à cabeça, enquanto uma das três meninas possui uma faixa branca segurando o cabelo. As meninas estão montadas em silhões, espécie de sela que permitia que se montasse “de lado”, com as duas pernas para o mesmo lado. As crianças se encontram em um local relvado com a presença de mata fechada ao fundo. No verso, temos a mensagem: “Repare nossa mãe e tia Nenê si estavam mais gordas e grandes. Fazenda Socorro, 30 Janeiro de 1916”. E ainda temos uma lista com a identificação das crianças, apesar de não termos seus sobrenomes: “Marina – 4 anos, Mario – 6 , Maria – 7 , Lourdes – 5 , Bidolino – 4”. Ainda consta um carimbo do fotógrafo: “Photographia: 91 de Jose Nunes. S. Farncião” e uma última anotação à mão, feita a partir do nome do fotógrafo: “antigo carreteiro do tio Luis no tempo do acampamento de Sant’Anna”.

Como fica claro pelas informações escritas, essa fotografia, de 1916, foi feita por Jose Nunes e tirada em local identificado como “Fazenda Socorro”. O autor das anotações ao verso era descendente de uma das meninas fotografada no grupo de crianças. E o motivo da legenda se dá para, além de identificá-los, comentar como estas gozavam de boa saúde quando jovens. Outra forma de lazer, portanto, encontrada na região à época era cavalgar em meio “à natureza”.

É interessante notar que a maior parte das atividades de lazer aqui identificadas se dá na relação das pessoas com um ambiente tido como “natural” e “selvagem”. Seja o rio, sejam as matas e campos. Isso implica a ideia de que, para essa comunidade, o “espaço natural” é o local próprio para relaxar e habitar o ócio. O churrasco se faz no balneário próximo ao rio, a atividade extracurricular para os jovens se faz com atividades escoteiras em caminhadas pelas matas, a prática esportiva se dá no próprio rio com os remos.

Porém, a vida desta comunidade também era constituída a partir de atividades produtivas. O espaço próprio para a produção deste trabalho, no entanto, não se dava no ambiente natural, mas, sim, na região urbana de São Sebastião do Caí. É neste local que se habita e se trabalha. Claro, a produção agrícola se dava na região rural, mas o principal meio de produção de valor se dava com as atividades industriais, e essas eram propriamente construídas em ambiente urbano.

### 2.3. Urbe como espaço industrial

Como já foi descrito no Capítulo 1, o centro urbano de São Sebastião do Caí foi criado em uma região à margem do rio Caí. A região da cidade não é inteiramente plana, como veremos, mas constitui um baixio. O mapa (Mapa 10), que vemos a seguir, foi criado para fazer parte do livro *Caí (monografia)* de Alceu Masson, lançado pela prefeitura de São Sebastião do Caí, em 1940. Este mapa foi também usado como base para o mapa da enchente de 1941 que veremos no Capítulo 3. Como já explicado no capítulo anterior, essa formação em baixio da região urbana central de São Sebastião do Caí foi esculpida pelo próprio movimento cíclico e sazonal do rio Caí, com suas cheias e seus vagares.

Emoldurando este baixio, temos a leste o Morro do Martim que é bordado entre si e o centro urbano pela antiga estrada Júlio de Castilhos (chamada anteriormente de RS-122, “Faixa” e, hoje, Avenida Bruno Cassel). A propriedade rural que existia no topo deste morro era propriedade de Martim Adams, daí derivando seu nome. A oeste, temos o rio Caí, o porto e, mais além, a localidade de Matiel (atualmente pertencente a Pareci Novo). O rio Caí demarcava a fronteira de Montenegro e de São Sebastião do Caí desde a fundação dessas cidades. S. S. do Caí com a margem esquerda, ou seja, a leste do rio, e Montenegro com a direita.

A região a norte do centro urbano se divide em dois tipos de terreno: na direção noroeste, é marcado por ser mais baixo que o centro da cidade. Lá, o rio Caí faz uma curva e isso acabou por fazer com que as cheias fossem mais intensas nessa direção, popularmente chamada de “Várzea” (pode-se checar sua localização bem ao norte do Mapa 20), sendo esparsamente povoada. Enquanto isso, a região a nordeste, chamada de Vila Rica, possui terreno mais alto, assim como maior população. A partir dos anos 1960, quando o centro urbano da cidade precisou se expandir, foi nessa região que ocorreu a expansão de moradias.

Já na direção sul, temos a rua São João como marcador do antigo e atual perímetro urbano. A partir dela, temos regiões tanto da mesma altura do centro como mais baixas. Ali acabou se formando um bairro chamado Quilombo, que já aparece assim nomeado no livro de Masson (1940). Caracteriza-se como um bairro de marcada identidade negra, como o nome já denuncia.

O mapa de Masson, que veremos a seguir, tem sua escala um pouco alterada, já que o território urbano de S. S. do Caí, como observado em mapas modernos, não é tão ordeiro. Porém, chama atenção o nível de detalhes que ele traz, especialmente com a marcação dos diversos prédios (e seus formatos) que existiam na cidade na década de 1940. Existe ainda um outro mapa da cidade (Mapa 21), manuscrito e que parece ter sido feito antes da publicação do livro, possivelmente como base para o mapa publicado.

Podemos ver que foram planejadas mais quadras no perímetro urbano do que as que eram realmente ocupadas com benfeitorias na década de 1940. Especialmente a região mais próxima do Morro do Martim já possuía quadras demarcadas no mapa, a serem construídas “no futuro”, por mais que, no território da cidade, não houvesse ruas no perímetro demarcado no mapa, como podemos ver no primeiro plano da Imagem 66

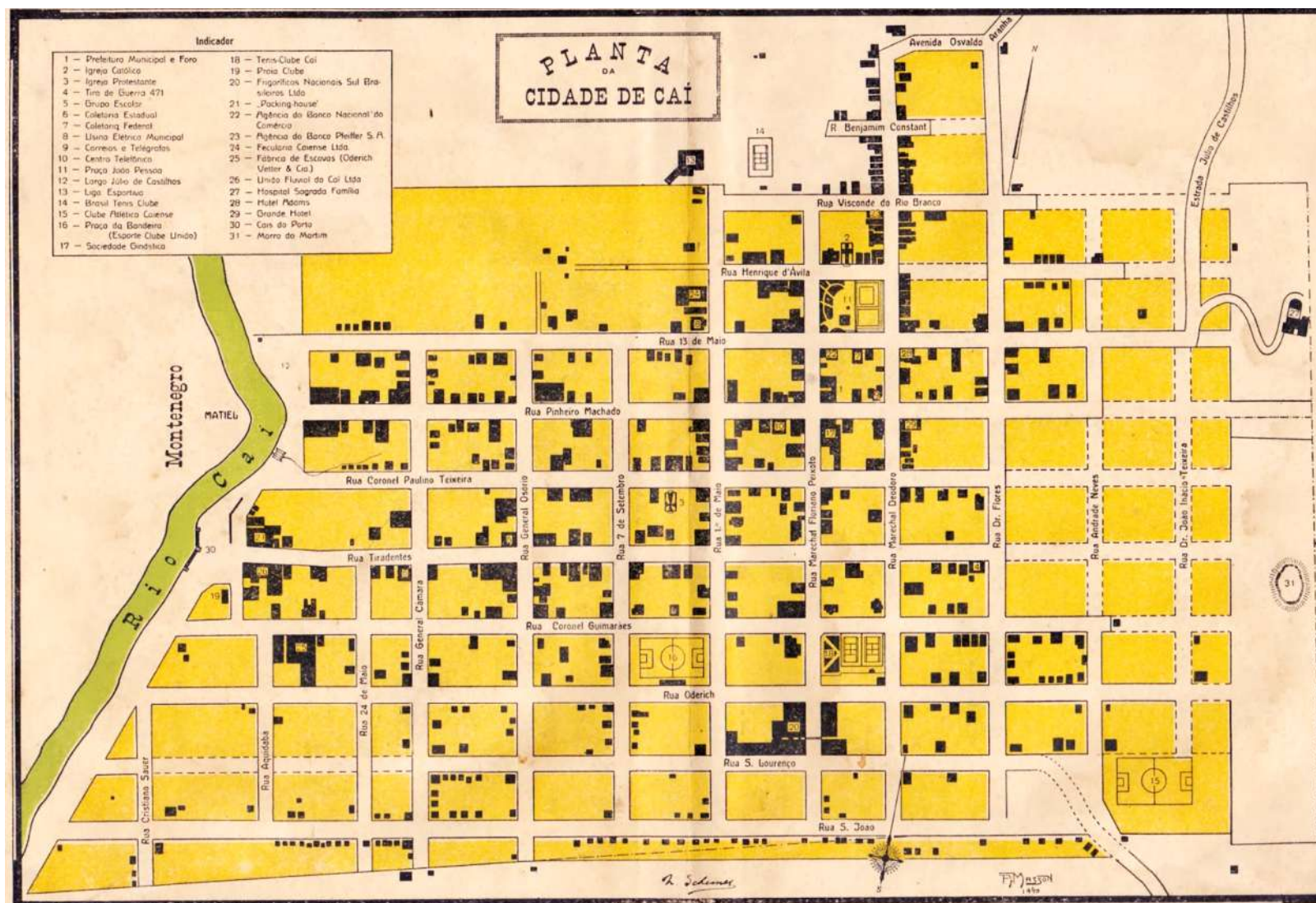


**Imagem 66:** Fotografia oblíqua do perímetro urbano de São Sebastião do Caí, vista a partir do Morro do Martim, 1928. (MASSON, 1940, p. s/n, entre 36 e 37).

Ao mesmo tempo, podemos ver no Mapa 10 que a grande parte das construções de maior porte (maiores em sua extensão ou importância) se localizava em um conjunto mais central de quadras. Algumas dessas construções acompanham a rua Tiradentes até o porto da cidade e outras acompanham o fim da rua Mal. Deodoro, que depois se conectava com a Estrada Júlio de Castilhos. Quase no limite do perímetro urbano ao sul, mas ainda dentro dele, se localiza a fábrica de conservas Oderich.

Depois da fábrica, seguindo a linha do perímetro urbano e conectando-se ao “Quilombo”, encontramos desenhada uma série de casas que aparentam, no mapa, serem bem menores do que as das regiões mais centrais. Infelizmente, não encontramos nenhum registro fotográfico dessa região nas épocas primeiras do séc. XX. Ao buscarmos compreender o espaço urbano em sua característica industrial, nos referimos, portanto, tanto ao pensamento racionalista que forma esse gradeado urbano como também ao sistema que exclui e segrega a população entre os do centro e os periféricos.





**Mapa 10:** Planta do centro urbano de São Sebastião do Caí em 1940, MASSON, 1940, p. s/n entre pp. 34-5.



**Mapa 21:** Planta manuscrita do centro urbano de S. Sebastião do Caí. Autoria de Alceu Masson. Atualizada em 1942. Acervo do Tabelionato de São Seb. do Caí.



O Mapa 21 traz algumas informações em relação aos antigos nomes de rua de São Sebastião do Caí. Ao fim do séc. XIX, boa parte delas possuíam nomes em homenagem a santos católicos ou personalidades locais. Depois do Golpe Republicano de 1889, aos poucos as ruas foram sendo renomeadas para homenagear personagens políticos, na melhor reestilização positivista da época. Dois nomes de rua que sobreviveram ao expurgo positivista foram as mais próximas do Quilombo, ao sul, que permanecem ainda hoje como rua São Lourenço e rua São João.

O mapa, constituído de 12 ruas horizontais por 12 ruas verticais, tem a seguinte listagem de ruas:

<b>Ruas horizontais, de norte para sul</b>		
<b>Nome atual (2022)</b>	<b>Nome no mapa de 1940</b>	<b>Nome antigo</b>
Rua Selbach	Avenida Osvaldo Aranha	não consta
Rua Benjamin Constant	Rua Benjamin Constant	não consta
Rua João Pereira	Rua Visconde do Rio Branco	Rua São Luiz
Rua Henrique D'Ávila	Rua Henrique D'Ávila	Rua São Francisco
Rua Treze de Maio	Rua 13 de Maio	Rua São Bernardo
Rua Pinheiro Machado	Rua Pinheiro Machado	Rua Cel. Antônio Rocha, Rua Clara
Rua Coronel Paulino Teixeira	Rua Coronel Paulino Teixeira	Rua do Rosário
Rua Tiradentes	Rua Tiradentes	Rua da Praia
Rua Coronel Guimarães	Rua Coronel Guimarães	(ilegível)
Rua Oderich	Rua Oderich	(ilegível)
Rua São Lourenço	Rua São Lourenço	Rua São Lourenço
Rua São João	Rua São João	Rua São João
<b>Ruas verticais, de oeste para leste</b>		
<b>Nome atual</b>	<b>Nome no mapa de 1940</b>	<b>Nome antigo</b>
João Alfredo	João Alfredo	Avenida Ordem e Progresso, Rua da Margem

Rua Cristiano Sauer	Rua Cristiano Sauer	não consta
Rua Aquidaban	Rua Aquidaba	não consta
Rua Mauro Coelho	Rua 24 de Maio	não consta
Rua General Câmara	Rua General Câmara	não consta
Rua General Osório	Rua General Osório	Rua São Pedro e São Paulo
Rua Sete de Setembro	Rua 7 de Setembro	não consta
Rua Primeiro de Maio	Rua 1. de Maio	Dr. P. P. Pereira, Dr. Antonio J. Ribas
Rua Marechal Floriano Peixoto	Rua Marechal Floriano Peixoto	Rua Conselh. Gaspar Martins
Rua Marechal Deodoro	Rua Marechal Deodoro	Rua Te. Cel. Guimarães, Rua Santo Antônio
Rua Egídio Michaelsen	Rua Dr. Flores	não consta
Rua Andrade Neves	Rua Andrade Neves	não consta

**Tabela 02:** Denominações das ruas de São Sebastião do Caí.

Como demonstrado na tabela, os nomes antigos, em geral, estavam ligados à religião católica, com algumas exceções. Entre elas: Paulino Teixeira, primeiro intendente municipal, e Antônio José da Silva Guimarães, um dos *terratenientes* de São Sebastião do Caí, antes de sua emancipação. Ou ainda, nomes descritivos das ruas, como rua da Praia, que levava até o porto, rua da Margem, que bordeava o rio, ou rua Clara, por ser mais larga que as outras. Com o advento da República e a separação entre Igreja e Estado, as ruas públicas foram renomeadas. Especialmente, Deodoro e Floriano ganharam seus lugares de destaque, movendo os homenageados caienses “de rua”. De medida similar, temos homenagens locais com as ruas Primeiro de Maio, aniversário de emancipação de São Sebastião do Caí, e Cristiano Sauer, um importante vereador da virada do séc. XIX (Martiny, 2007). Temos, ainda, a rua Oderich, que passa em frente à fábrica de mesmo nome.

Além disso, outras ruas foram rebatizadas com nomes do ideário republicano que se formou no Brasil após a queda do Império: Osvaldo Aranha, Benjamin Constant, Henrique D’Ávila, Pinheiro Machado, Tiradentes, 24 de Maio (dia da infantaria), General Câmara, General Osório, Dr. Flores e Andrade Neves. Ainda encontramos alusão a três ruas com

nomes ligados ao período monárquico: Visconde do Rio Branco, 13 de Maio (Abolição) e 7 de Setembro (Independência). Porém, em todos esses casos, esses nomes são referências da Monarquia que foram cooptados pela mentalidade republicana, tal qual aconteceu com Tiradentes. As reais exceções são as ruas São Lourenço e São João, que conseguiram sobreviver ao expurgo republicano. E a rua Aquidaban, nomeada em homenagem a um encouraçado brasileiro que explodiu em 1906.

De todas essas ruas traçadas no mapa, a mais importante para compreendermos São Sebastião do Caí, no entanto, é a rua Primeiro de Maio (Imagem 68.4). Batizada em homenagem à emancipação do município, ela forma também uma linha invisível que divide o bairro Centro do bairro Navegantes (vulgarmente chamado de Coréia).

Ou seja, entre a zona periférica, mais próxima ao rio e mais atingida pelas cheias, e a zona central, em área mais elevada, onde se localizam os principais prédios e o centro de comércio da cidade. Uma das poucas exceções de ruas do bairro Navegantes onde se localizam prédios mais abastados é ao longo da “rua da Praia”, hoje rua Tiradentes, que levava ao porto da cidade. Nela ficavam localizados, por exemplo: o prédio da União Fluvial do Caí (Imagem 45), a Agência dos Vapores Otto e Boa Vista (Imagens 43 e 44), o sobrado do comerciante Frederico Engel (chamado na cidade de Antigo Presídio, Imagem 67).



**Imagem 67:** “Antigo presídio”. Google StreetView, abr. 2012.

Algo de interessante sobre São Sebastião do Caí, porém não particular apenas a essa cidade, é o fato de que a maior parte dos prédios mais notados possuem apelidos, como no caso do Antigo Presídio. Antes de ser Presídio, o prédio foi construído nos anos 1890 para ser o local de comércio e morada da família de Frederico Engel (Martiny, 2007). Já em época posterior, até 1932, sediou o Banco Pelotense. Após falência decretada do banco, o estado fez a apropriação de seus bens e, já nos anos 1940, o prédio serviu como sede da Coletoria Federal. Entre os anos 1960 e 1980, ele foi usado como presídio. Estando desativado desde os anos 1980, continua a ser chamado na cidade de “Antigo Presídio”.

O Centro concentra nas suas quadras os prédios públicos e privados mais importantes de São Sebastião do Caí. Entre eles (segundo as legendas do Mapa 10), nós temos a praça (atualmente chamada de) Cônego Edvino Puhl, em frente à igreja católica (Imagem 68). Este conjunto se sobrepõe ao topo do morro que marca a área do centro. Logo na quadra abaixo, temos a Prefeitura Municipal, arquitetada por Costa Gama. A prefeitura não beira a praça central, como seria mais comum em modelos de cidades latino-americanas, pois, se ali fosse localizada, não conseguiria ter uma boa vista do porto da cidade. Por causa disso, foi posicionada uma quadra abaixo, o que, na época de sua construção, permitia uma vista desimpedida do porto a partir do segundo andar acessado pela escada localizada no sudoeste do prédio.

Como fica claro nas Imagens 68.2 e 68.4 (assim como no Mapa 10), São Sebastião do Caí foi planejada com ruas largas e com o gradeamento planejado. Porém, é importante ressaltar que o Mapa 10 traz uma versão idealizada desse perímetro urbano. Por exemplo, as quadras entre as ruas Mal. Floriano Peixoto e Mal. Deodoro são menores no sentido oeste-leste do que as quadras que as cercam, como se pode ver no Mapa 21. No entanto, para apresentar uma versão mais “perfeita” da cidade, certas licenças poéticas foram tomadas.

Esse fato é estranho, uma vez que as quadras entre as ruas 24 de Maio e General Câmara aparecem no Mapa 10 tendo formato diferente das quadras em seu redor. Cabe reforçar, no entanto, que as quadras da rua 24 de Maio se localizam no Bairro Navegantes, abaixo da linha divisória da rua Primeiro de Maio, enquanto as quadras entre as ruas Mal. Floriano e Mal. Deodoro se localizam no centro da cidade e possuem parte dos prédios importantes, incluindo a praça, a igreja e a prefeitura.

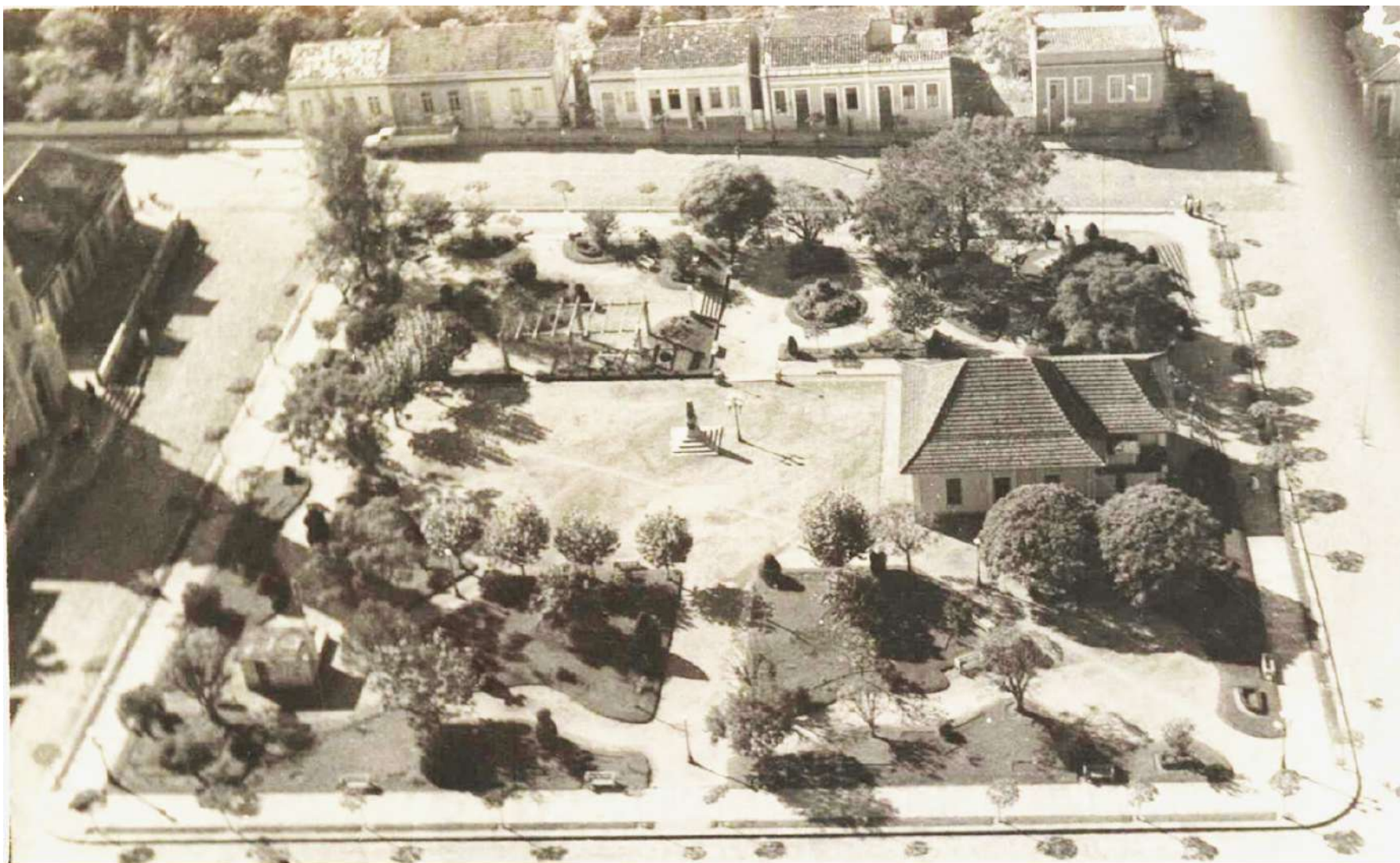


**Imagens 68.1:** Igreja católica. Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy e publicada em MASSON, 1940.





**Imagem 68.2:** Rua Mal. Floriano Peixoto, com a prefeitura ao centro da imagem. Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy e publicada em MASSON, 1940.



**Imagem 68.3:** Praça em frente à igreja católica na década de 1950. Acervo do jornal Fato Novo.





**Imagem 68.4:** Esquina da rua Primeiro de Maio com a rua Tiradentes, 1929. Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy.

A Imagem 68.4, de 1929, traz uma boa amostra da rua Primeiro de Maio, que constitui a divisão entre o centro e o bairro Navegantes. A fotografia se trata de um plano aberto mostrando a rua pavimentada com chão de terra, várias casas de moradia bem espaçadas, um carro estacionado, duas pessoas na calçada direita e postes de iluminação ao centro da via. Pela imagem, podemos ver como a maior parte das ruas da região central de São Sebastião do Caí eram na primeira metade do séc. XX.

A Imagem 68.2, da década de 1930, também traz outra amostra das ruas de São Sebastião do Caí. Neste caso, a fotografia documenta a rua Mal. Floriano Peixoto. Ao centro da imagem, aparece o Paço Municipal composto por seus dois prédios. Ao longo da mesma calçada, vemos ainda uma garagem e a porção parcial de uma residência. Aparecem estacionados vários carros e algumas pessoas passando pelas calçadas. A rua também conta com os mesmos postes de iluminação ao centro da via. Esta rua, porém, por ser uma rua mais central, parece estar pavimentada com paralelepípedos.

Já as Imagens 68.1 e 68.3 são mais recentes, sendo ambas da década de 1950.

A Imagem 68.1 mostra o principal templo católico da cidade, a Paróquia de São Sebastião. Esta igreja foi construída ao fim do séc. XIX, tendo sua torre sido projetada por Costa Gama “em estilo neorromânico com colunas robustas e vitrais pequeno” (SCHAEGLER, FLORES-COELHO, SCHNEIDER, 2023, p. 21). O aspecto mais notável dessa fotografia é o fato de que ela documenta a expansão da nave do templo.

Em 1953, a Igreja deixa de ser administrada pela Companhia de Jesus. O novo pároco passa a ser o Pe. Edvino Puhl, que iniciou sua longa história à frente desta paróquia com uma ampliação da Igreja. Neste ano, a nave principal da Igreja vai ser acrescida de um transepto e absíde que, em muito, ampliaram o espaço interno. (*Op. cit.*, p. 21).

A Imagem 68.3 mostra a consolidação do desenho da praça em frente à igreja. Na década de 1950, à direita, esta praça conta com uma construção que sedia um bar (Bar Atafona), estando a pira usada na semana da pátria no canto direito superior. Uma série de árvores e passeios se espalham pela quadra ao redor de um obelisco, inaugurado em 1922 em alusão ao centenário da Independência. Essa fotografia aérea foi feita com o objetivo de documentar os detalhes da praça e reforçar sua ordenação, sendo o símbolo central da cidade no ordenamento do ambiente como um todo.

Muito se falou sobre o processo de industrialização do rio Caí com os vapores e a barragem, mas precisamos também analisar a industrialização que ocorre em terra. Parte dela vai trabalhar em conjunto com a navegação fluvial e parte dela vai se dedicar a transformar o panorama dos transportes terrestres, que vão levar à morte comercial do rio. Esse processo industrializante em terra (ou seja, na cidade) não vai se desenvolver separadamente da industrialização do rio. Porém, vai se mostrar mais diverso, uma vez que as tecnologias empregadas na navegação fluvial vão se tornar rapidamente ultrapassadas com a intensificação da viação férrea e das rodovias de automóveis. Além disso, parte da industrialização da cidade passa pela instalação de fábricas que apenas precisam escoar sua produção, não importa de que forma.

Nesta área, nenhuma iniciativa teve (e tem) tanto impacto sobre a cidade de São Sebastião do Caí como a formação da fábrica de conservas Oderich. Na verdade, o empreendimento de conservas vai ocorrer em um momento secundário da vida comercial da família Oderich. Ao fim do séc. XIX, Adolfo Oderich operava uma fábrica de refinamento de banha de porco, produto que era remetido a Porto Alegre. É somente a partir de 1908 que o filho de Adolfo, Carlos Henrique Oderich, retorna da Europa com conhecimento de novos processos de preservação de comida pelo enlatamento a vácuo. A partir disso, se funda a fábrica de conservas Oderich (Imagem 69). Ou, como melhor explana Masson (1940, p. 64-66):

Em setembro de 1892, iniciou aquí sua atividade, num galpão de madeira, a firma Adolfo Oderich & Cia., que trabalhava em refinação de banha. Nasceu desta fábrica, em 1903, uma fábrica de conservas que entrou em atividade sob a razão social Vva. Carlos Trein & Cia., e que foi extinta já no ano seguinte, por não ter dado resultado satisfatório a parte técnica.

Entretanto, persistindo no propósito de fabricar conservas, o sr. Adolfo Oderich enviou à Europa, em 1905, o seu filho Carlos Henrique, afim de que alí estudasse especialmente a fabricação de conservas de carnes. Voltando este da Europa com os conhecimentos técnicos necessários para a exploração daquela indústria, fundou-se em 1908 a firma Carlos H. Oderich & Cia., com capital inicial de 115:000\$000, constituída dos sócios Carlos Henrique Oderich, Edmundo Dreher & Cia., Carlos Ritter Ritter e Frederico Ritter.

No decorrer de 28 anos a fábrica desenvolveu-se consideravelmente, estendendo sua atividade a três filiais, uma na sede deste município, outra no distrito de Nova Petrópolis, e a terceira, a mais importante, na sede do município do Lageado.

A fábrica, que já por aquele tempo era de vastas proporções, possuía, como ainda possui, maquinário de primeira ordem, luz elétrica e abastecimento de água próprios.

Pouco tempo depois de creada a nova indústria, os produtos da firma Oderich eram conhecidos e procurados até nos mercados estrangeiros.

Em 1936, já com capital de 5.000:000\$000, a firma Carlos H. Oderich & Cia. incorporava-se à “Sociedade de Banha Sul Rio Grandense Ltda.”, que instalou no município de Gravataí uma nova filial, estabelecimento verdadeiramente modelar do gênero. Da “Sociedade de Banha” resultou a “Frigoríficos Nacionais Sul Brasileiros Ltda.”, que vem dando grande



desenvolvimento à industrialização do suíno em todo o estado, razão por que ocupa posição de relevo na vida econômica do rio Grande do Sul. (...)

Para além da produção agrícola de subsistência, comum no estabelecimento das primeiras colônias na região, e da produção agrícola de exportação que já se apresentavam ao fim do séc. XIX, o beneficiamento de produtos *in loco* estabelece uma nova forma de progressão no processo industrial do vale do Caí. O beneficiamento de banha de porco, empreendido por Adolfo Oderich, vai desenvolver um sistema de forma a garantir um nível de qualidade mínima no produto exportado. Sendo a banha de porco um produto não facilmente perecível, este apresenta uma dificuldade média na sua produção e exportação. Segundo Martiny:

(...) a implantação de uma indústria de fabricação de banha por Adolpho Oderich, no ano de 1892, em São Sebastião do Caí, acompanhou um processo que vinha se generalizando em todo estado. Esse processo inicial de industrialização, ocorrido no final do século no Rio Grande do Sul, apresentou, segundo Reichel “certos particularismos decorrentes da posição periférica, mas estratégica, que o Estado assumiu no contexto nacional” (REICHEL, 1979, p. 256), de modo que se pode observar, neste período, o surgimento de pequenas empresas empregando pequeno volume de capital, baixo nível tecnológico e uma estrutura quase artesanal de produção. (MARTINY, 2007, p. 234)

O mesmo não pode ser dito de outros produtos de natureza mais perecível, como carnes e legumes que, para serem exportados em maiores distâncias, necessitavam de um novo tipo de beneficiamento, a fim de garantir que não se perdesse o produto em seu traslado.

Em 1879, por exemplo, a lista de produtos listados exportados da região incluía: feijão, milho, farinha de mandioca, banha, couro, toucinho, amendoim e manteiga (MARTINY, 2007, p. 250). Destes, apenas couro, banha e toucinho eram de origem animal, e possuíam, em seu processo de beneficiamento artesanal, características que os tornavam menos perecíveis. Já o comércio de carnes cruas era, possivelmente, reservado para abastecimento local, dada a dificuldade de transportar esses produtos em maiores distâncias e eles ainda permanecerem seguros sem refrigeração elétrica ou desidratação (como se fazia com charque). O enlatamento a vácuo permitiu a conservação de produtos de origem animal e alguns de origem vegetal, que tendiam a se estragar rapidamente. Temos, então, um novo desenvolvimento industrial no Caí, na forma da produção de conservas de legumes, carnes enlatadas e outros produtos (que podem ser vistos em uma exposição na Imagem 70).



**Imagem 69:** Fábrica de conservas Carlos H. Oderich & Cia, em 1912. Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy.



**Imagem 70:** Produtos industriais de São Sebastião do Caí em uma amostra não identificada, década de 1930. Ao centro da imagem, consta em um quadro a Imagem 66 com panorama da cidade. Acervo do Museu Histórico Vale do Caí.





**Imagem 71:** Fotografia original do acervo do Museu Histórico Vale do Cahy. Publicada por Masson com a legenda: Interior do “*packing house*” de laranjas. À frente vê-se a máquina de limpar frutas; nos fundos, o aparelhamento para seleção. (MASSON, 1940, p. s/n, entre pp. 60 e 61). Década de 1930.



**Imagem 72:** Outro espaço industrial em São Sebastião do Caí, década de 1910-20. Acervo do Museu Histórico Vale do Cahy.



Essa expansão e diversificação dos produtos que eram vendidos para fora da região aprofunda e dinamiza a economia, possibilita empregos no setor industrial para os habitantes da região e se torna chamariz para outros empreendimentos. Isso se registra na Imagem 70 com uma exposição de produtos industriais originados de São Sebastião do Caí. Ao centro do *stand* fotografado está uma imagem panorâmica da cidade (Imagem 66), contando ao seu redor com uma sorte de garrafas, frascos e pacotes de produtos e vidros redondos mostrando grãos que eram cultivados na região.

Ainda, acompanhando o processo industrial, temos outras atividades que foram sendo desenvolvidas, especialmente com o início do séc. XX. Entre elas, a “*packing house*” (Imagem 71), um local de empacotamento de laranjas, que foi instalada no município em junho de 1933, a partir de recursos do governo estadual (MASSON, 1940, p. 56). Esse local de empacotamento se localizava ao fim da rua Tiradentes, ao lado do porto. Era dali que laranjas da região de São Sebastião do Caí eram importadas para o mercado interno do país e também para Inglaterra e Argentina (*op.cit.*, p. 59).

Vários espaços industriais que surgiram na cidade deixaram sua marca, como no caso da Imagem 72. Essa fotografia pertence ao acervo do Museu Histórico Vale do Caí, porém não conta com nenhuma informação em seu arquivamento. Ela se assemelha em qualidade técnica e temática à Imagem 71, mostrando trabalhadores em um espaço industrial não identificado. A metade inferior da fotografia mostra vários trabalhadores ao longo de uma linha de montagem, alguns deles aparecem borrados por terem se mexido, outros aparecem de forma mais clara. A metade superior da imagem mostra parte do maquinário que, junto aos proletários, forma a paisagem industrial que marca esse período conjuntural da história caiense.

Da produção pecuária, a região de São Sebastião do Caí apresentava uma peculiaridade. O território ao norte da sede do município é constituído, em sua maior parte, de pequenas propriedades geradas a partir da partilha da terra durante o assentamento dos migrantes germânicos que vieram à região (como nas localidades de Feliz, São José do Hortêncio, Nova Petrópolis, Picada Café etc.). Porém, o território ao sul da sede (como Portão e Capela de Santana) é constituído, em sua maior parte, por latifúndios. Entre estes, o de maior destaque era a Fazenda do Pacote, propriedade de Nicolau Kröeff, que se localizava à beira do rio Caí, possuía porto próprio e uma atafona própria para produzir farinha de

mandioca. Nessa propriedade, existiam produções de laranjas, mandioca, gado, porcos e plantação de eucalipto (*op.cit.*, p. 63).

Ao contrário das grandes propriedades de terra, as pequenas não podiam contar com a mesma infraestrutura e a mesma diversidade de produções para a venda. Nesse sentido, cremos que o foco da região, na produção de insumos gerados a partir da criação de porcos, se deve pelo fato de sua criação demandar pouco espaço e de eles se alimentarem de praticamente qualquer coisa, incluindo os restos das casas, podendo gerar uma fonte importante de proteína para a população local. Ao mesmo tempo, a banha e o toucinho gerados por essa criação podiam ser comercializados por sua duração perene, aliando, dessa forma, cultivo de subsistência e cultivo comercial para aqueles pequenos produtores. Que se aproveite esse insumo, na região, para se realizar um de seus primeiros empreendimentos industriais, como no caso de Adolfo Oderich, ainda deixa mais claro como essa economia periférica tinha formas de aproveitar seu contexto de forma inteligente.

Como vimos, os processos de industrialização (MENDES, 2010 e 2017) que perpassam São Sebastião do Caí, acompanham a fundação da cidade em 1875 e se estendem até as primeiras décadas do séc. XX. Porém, com a instalação de uma viação férrea que não passa pela cidade no início do séc. XX (apenas bordeando-a por Montenegro, Capela e Portão, como se pode ver no Mapa 07), com as dificuldades de navegação no rio nas décadas de 1920 e 1930 (falta de profundidade a partir da barragem) e pela introdução do transporte rodoviário de produtos industriais e insumos agrícolas a partir de 1940, São Sebastião do Caí perde sua importância como um centro de comércio e local de passagem relevante. Ou, ainda, como descreveu Jean Roche: “Com exceção de Caí, todas as pequenas cidades teuto-brasileiras dão uma impressão de prosperidade e dinamismo...” (ROCHE, 1969, p. 219).

A morte comercial do rio Caí aponta o declínio econômico da cidade em um fenômeno social parecido ao que pode ser visto no estudo de BRITO *et al.* (2019). Essa desaceleração leva ao sentimento geral de uma localidade que já teve sua importância, mas que não mais a tem. De certa forma, esse sentimento é apenas a constatação corpórea do fim do período de aceleração da sociedade caiense entre 1870-1940 e dos efeitos dromológicos de uma rápida industrialização sobre uma população e um ambiente. Restam, ao fim desse período, uma cidade e um rio em busca de um novo equilíbrio de convívio.

"In all the world there has never been, there is not, and there will never be such thing as time. There is only place. What people call time is only place after place. Eternity is here already, and it has no mystery about it; eternity is just another name for this endless scenery where we wander from one place to another."

(Gerald Murnane. First Love. Velvet Waters. 1990)

∞

Em todo mundo nunca houve, não há, nem nunca haverá, essa coisa chamada tempo. Somente há lugares. O que as pessoas chamam de tempo é apenas um lugar depois de outro lugar. A eternidade já está aqui e não há mistério nisso, eternidade é só outro nome para infindáveis cenários onde vagamos de um lugar a outro.

(Tradução nossa)

### Capítulo 3

## *Reciprocidade*

Existe a possibilidade de que rios tenham história? Existe a possibilidade de se contar a história de algo “mais que humano” (KOHN, 2013. SAGAN, 2011. FUENTES, 2011) tendo o campo da História sido construído a partir de uma perspectiva antropocêntrica? Elaborar uma narrativa em que um corpo d’água seja o principal agente constitui-se como um desafio complexo. É possível, no entanto, narrar as interações entre este corpo “natural” e o “corpo social” que habita seu entorno. Nesse sentido, essa relação se dá a partir dos fluxos e das trocas entre o rio e a cidade.

Nos capítulos anteriores, falamos sobre grandes transformações industriais e ações antropogênicas para a ocupação de São Sebastião do Caí. Neste capítulo final, analisaremos o período de longa duração da principal forma de interação entre o rio Caí e a cidade: as cheias e seus movimentos sazonais.

Braudel (2016) aponta a transumância como principal estrutura de permanência no Mediterrâneo. Ou seja, para ele os movimentos de migração de pessoas e rebanhos entre planícies no inverno e montanhas no verão formam uma repetição recorrente e uma das superestruturas de longa duração de seu estudo.

No caso do rio Caí, especialmente na cidade de São Sebastião do Caí, encontramos as enchentes como principal superestrutura que se impõe à paisagem. Temos uma população, que se sucede em várias gerações habitando a cidade, e a recorrência sazonal que movimenta as pessoas dessa cidade, pois, ao longo da história do séc. XX, quem mais se movimenta não são os vapores, mas o próprio rio. Ele que chega tomando parte das ruas e das casas para depois se retrair, para que não esqueçam que ele está ali, mesmo que a economia da cidade não dependa mais dele.

Enquanto as épocas de estiagem criavam toda sorte de incômodos para a navegação fluvial, as épocas de cheia criam hoje toda uma série de novos problemas para os habitantes da cidade. Porém, é importante salientar que as cheias que assolam São Sebastião do Caí desde a sua fundação não são um fenômeno antropicamente gerado; tiveram, no entanto, seus efeitos piorados com a ação humana e as construções que dão forma à cidade.

As cheias já ocorriam antes do estabelecimento da cidade. Foram elas que esculpiram o baixio onde se construiu boa parte da infraestrutura urbana. Foram elas que planejaram o terreno e que se viram roubadas do espaço vital necessário para que o rio pudesse mudar seu curso, conforme a necessidade de cada estação do ano.

Algo ainda mais impactante é o fato de que as cheias começaram a atingir níveis mais altos (acima de 11 m) a cada dois anos (em média) a partir da segunda metade do séc. XX. Na primeira década do séc. XXI, isso se torna ainda mais urgente, uma vez que quase se registra uma enchente crítica por ano (2000 a 2003, 2005, 2007 a 2009). Na segunda década do séc. XXI, passamos a ver instâncias em que ocorrem mais de uma enchente crítica por ano: julho e agosto de 2011, agosto e novembro de 2013, julho e outubro de 2015, maio e junho de 2017.

O rio Caí sempre teve períodos de inundação, isso não iria se modificar por haver ou não uma cidade em seu borde. Porém, a partir da fundação da cidade, o território que a água usa para se expandir é composto por casas, ruas, locais de trabalho, depósitos e fábricas. Essa impermanência arredia do rio manifesta-se em um eterno tornar-se. Temos, por consequência da lógica cartesiana, a ideia de que é possível cartografar o curso de um rio a partir de traços sobre papel. Os rios, no entanto, são coisas vivas e mudam-se, readequam-se, transformam-se. São territórios onde habita a incerteza. Nesse sentido, vemos que a ação humana sobre o ambiente tende a extravasar tendências naturais que já existiam antes. Essas modificações antropogênicas da paisagem são difíceis de prever (McLEAN, 2016. GROVE, DAMODARAN, 2009; HARAWAY, 2015). Isso constitui uma alteração da recorrência das enchentes. O rio Caí ainda evade seu leito sazonalmente, mas cada vez de forma mais imprevisível. Uma possível leitura para isso é que os efeitos da modernidade líquida (BAUMAN, 2003 e 2004) não se restringem a um fenômeno intrinsecamente humano. Segundo Bauman, passamos, desde as últimas décadas do séc. XX e ao longo do séc. XXI, de uma modernidade sólida (em que a compreensão de mundo se dava a partir de matizes claros e noções objetivas) para uma modernidade (líquida, fluída) marcada por mobilidade, inconsistências e ausência de formas definidas e universalizantes de compreender o mundo.

Porém, a questão central que se mostra presente neste capítulo é o princípio da reciprocidade. Para Mauss (2013), as trocas e a obrigação da reciprocidade (o que ele chama de *dádiva*) vão além do simples aspecto econômico e liberal de comprar e vender. A vida e a economia das trocas se dão também em nível simbólico. A maior parte dessas trocas “para além da economia” envolvem aspectos do espírito, uma vez que estabelecem relações entre



diferentes agentes. Para além da oferta e demanda, reside nas trocas a ideia de sobreposição entre aquilo que cada pessoa incorpora em seu ser e aquilo que ela devolve ao mundo. Neste capítulo, buscaremos estender essa análise para tentar englobar o aspecto em que a reciprocidade toca o ambiente e as obrigações que as sociedades humanas têm para com os locais onde habitam. Ainda, este capítulo se dedica a investigar a “permanência das impermanências” do rio Caí. Assim, busca estabelecer o rio e suas transformações naturais como a principal superestrutura de longa duração (BRAUDEL, 2005 e 2016) presente em nosso estudo.

### 3.1. O rio como fluxo

As cheias do rio Caí foram objeto de diversos estudos acadêmicos, em diferentes áreas de pesquisa, do que qualquer outro aspecto de São Sebastião do Caí. Isso possibilita uma base de dados e análise rica para ser explorada neste capítulo. Segundo o estudo “Espacialização e análise das inundações na bacia hidrográfica do rio Caí/RS”, as enchentes atingem a área urbana de São Sebastião do Caí a cada 1,5 ano (OLIVEIRA *et al.*, 2010, p. 414). Ou seja, a cada um ano e meio (em média) o centro urbano da cidade é atingido por uma cheia do rio, sendo o caso caiense o pior entre as cidades do baixo vale do rio Caí atingidas por enchentes. Nem todas as enchentes são episódios críticos, em sua maior parte ficam abaixo de 11 m de altura. Nestas, apenas são necessários cuidados paliativos, sem tantas moradias atingidas. Porém, de acordo com um estudo do estado (RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14), um episódio crítico, acima de 11 m, atinge São Sebastião do Caí a cada 3,4 anos.

Isso não significa que há previsibilidade nas enchentes. Por exemplo: “entre 2007 e 2009, a área urbana de São Sebastião do Caí foi atingida cinco vezes, sendo que as três últimas ocorreram num intervalo de 45 dias, entre agosto e setembro de 2009. Das cinco inundações, a maior inundações ocorreu em setembro de 2007” (OLIVEIRA *et al.*, 2010, p. 415). Há ainda o estrangulamento da vazão das águas durante as cheias na cidade, já que o leito do rio, mais a sul do centro da cidade, se afunila entre dois morros (*op. cit.*, p. 421).

Fica claro, também, que as cheias em São Sebastião do Caí têm piorado no séc. XXI. Hipóteses de piora no quadro das enchentes ao longo do tempo são mencionadas em diferentes estudos (DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO, 1942; MAGALHÃES *et al.*, 2020; MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019; OLIVEIRA *et al.*, 2010; RIO GRANDE DO SUL, 2014; SCHRÖDER, MARONEZE, 2013; WOLLMANN, SARTORI, 2009, 2010.) Porém, essas hipóteses possuem escopo cronológico limitado e seus resultados ou conclusões devem ser entendidos como contingenciais aos dados analisados de cada época.

Apesar disso, há vários fatores que contribuem para a piora das enchentes a partir da segunda metade do séc. XX. Entre eles, temos a construção de um “dique” em Pareci Novo, que se localiza na margem oposta do rio em relação a São Sebastião do Caí. O dique se encontra no meio de duas áreas potenciais de inundação, do arroio Maratá e do rio Caí. Em

enchentes maiores, essas duas áreas de inundação podem vir a formar uma ilha temporária, isolando Pareci Novo por todos os lados.

Para evitar que isso acontecesse, a estrada estadual (RS-124) que beira a margem direita do rio (no lado de Pareci Novo) foi elevada em mais de um metro em vários trechos, formando assim uma espécie de dique que tende a represar a água na margem direita e direcioná-la para a margem esquerda, em direção a São Sebastião do Caí (*op. cit.*, p. 423). Esse dique (RS-124) possui dutos internos que permitem que a água atravesse para o outro lado da estrada. No entanto, o fluxo da cheia se torna mais veloz quando é ladeado por um dique, o que impede que as águas atravessem por baixo da estrada por esses dutos, fazendo com que ela se dirija para outro lugar. Como há ainda o afunilamento da vazão pelos dois morros a sul, a cheia acaba por dirigir maior volume de água para São Sebastião do Caí.

Além de as cheias serem mais intensas em São Sebastião do Caí do que em municípios vizinhos, uma das questões centrais que se apresenta é a frequência com que esses episódios ocorrem na cidade. Um estudo elaborado por Cássio Arthur Wollmann e Maria da Graça Sartori (2009) se lança a analisar a possível relação entre o fenômeno do *El Niño* e as enchentes que se apresentam na bacia do rio Caí. Concluem que não há relação direta, uma vez que a sazonalidade das enchentes não é afetada por esse fenômeno, ou seja, ainda ocorrem quando o *El Niño* não atua. Elas estão, sim, associadas às estações do ano, com maior frequência no inverno e na primavera, mas, mesmo em época de seca, quando acontecem chuvas fortes é possível que ocorra alguma enchente. Segundo os autores:

No que concerne à proposta de estabelecer a sazonalidade das enchentes, indubitavelmente a maioria ocorreu no inverno, totalizando 50% dos casos, seguido pelas ocorridas na primavera e verão, com 25% cada. Não foi registrada nenhuma no outono para o período 1982-2005, entretanto, enchentes já ocorreram em meses de outono anteriores ao período analisado. Este fato mostra que no inverno, em função do fortalecimento dos centros de ação, tanto tropicais quanto polares, as frontogêneses são mais intensas, podendo levar à ocorrência de enchentes no Rio Grande do Sul. Dentre os meses que mais concentraram enchentes, estão os de inverno, destacando-se junho, com 25% do total, seguido por julho e agosto (12,5%). Os meses de primavera, especialmente setembro e outubro, concentraram 12,5% cada um, denotando a ocorrência das enchentes de São Miguel. Já os meses de verão foram os que menos registraram os eventos, exceto dezembro, com 12,5% das enchentes; janeiro e fevereiro totalizaram apenas 6,3% dos casos cada. Em relação ao fenômeno *El Niño*, pode-se pensar que 62,5% das enchentes estavam relacionadas à manifestação do fenômeno. (WOLLMANN, SARTORI, 2009, p. 115)

Como exemplo, segundo os autores, ocorreram enchentes (entre 1982 e 2005) em: 28 de junho de 1982, 20 de junho de 1984, 26 de dezembro de 1986, 16 de setembro de 1988, 06

de junho de 1991, 18 de janeiro de 1993, 17 de janeiro de 1996, 22 de agosto e 06 de outubro de 1997, 13 de outubro de 2000, 21 de julho e 15 de setembro de 2001, 13 de junho de 2002, 21 de fevereiro e 10 de julho de 2003 e 31 de agosto de 2005. Nota-se um número maior de enchentes que ocorrem entre inverno e primavera, 12 ao todo. Já o verão conta com 4 enchentes. O outono é a única época dessa contagem que não possui nenhuma enchente registrada nesse período.

As chuvas se formam sobre o estado do Rio Grande do Sul a partir do encontro entre frentes polares, vindas do sul, e instabilidades tropicais que vêm do sentido nordeste, já que o estado se encontra na altura, da América do Sul, do embate entre essas massas de ar quente e frio. Ainda segundo Wollmann (2014), o território geográfico do estado também contribui para a formação dessas chuvas, especialmente na encosta sul da Serra Geral, que possui efeito orográfico sobre as diferentes massas de ar que se coadunam ao relevo. Segundo Wollmann (2014):

Nesse sentido, a gênese das enchentes no Rio Grande do Sul, em mais de 90% dos casos, está condicionada à participação das correntes perturbadas de origem polar (Frentes Polares); e ainda, as variações do eixo da frente polar, tais como as frentes estacionárias, quentes, frias e ciclones é que podem ter maior ou menor participação na gênese das enchentes, mas todos derivam de um mesmo sistema atmosférico. Apenas em alguns casos, há a participação de correntes perturbadas de origem tropical, como as Instabilidades Tropicais.

Várias são as propostas de alternativas para dirimir os efeitos das cheias sobre o território urbano de São Sebastião do Caí. Desde a instalação de um sistema de alerta hidrológico na bacia do rio Caí (PEDROLLO *et al.*, 2011), a construção de diques ao redor do perímetro urbano (RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14) até o aprofundamento do fundo do rio (*op. cit.*, p. 19).

A relação da população da cidade com essas mudanças de tempo e os fluxos do rio se estabelece a partir das memórias baseadas em experiências passadas. Segundo Wollmann e Sartori (2010), a população que habita a área urbana de São Sebastião do Caí tem uma maior acuracidade em apontar quando uma enchente vai ocorrer, mesmo que seja com apenas algumas horas de antecedência. Alguns sinais de clima, a forma como está a corrente do rio e o comportamento de animais ajudam os habitantes da cidade a prever quando uma enchente está para acontecer.

Recentemente publicado, o artigo “Um rio, uma cidade: caminhos que se cruzam – São Sebastião do Caí (RS)” fala sobre a relação de memória que existe entre os moradores de São Sebastião do Caí e o rio, especialmente vinculando as cheias como eventos lembrados pelos habitantes locais. Resumem os autores que (MAGALHÃES *et al.*, 2020, p. 14):

Atualmente, o rio parece ser lembrado pela importância de fornecer água para a localidade (para consumo ou para a economia), bem como pelas suas cheias, que causam transtornos, principalmente para os moradores em situação de vulnerabilidade. Com o processo de urbanização, a relação entre o rio, a cidade e os seus moradores foi se transformando, ou seja, as interações entre os sistemas sociais e naturais foi se modificando e, como ocorre em muitas cidades brasileiras, a cidade virou as costas para o rio e ele se transformou, de agenda de desenvolvimento, à problema ambiental.

Outro artigo, “Memórias das cheias em São Sebastião do Caí”, também busca remeter aos registros de história oral sobre como as cheias do rio são vistas pela população local. Ainda, afirmam os autores que “as lembranças das antigas cheias, e as formas tradicionais de se relacionarem com elas, filiam os caienses a uma estranha forma de distinção” (SCHRÖDER, MARONEZE, 2013, p. 403), pois “o fato é que tal fenômeno natural passa a ser um evento”. Isso se deve à observância de que há um sentido de conformidade entre a população. São Sebastião do Caí existe como municipalidade há 148 anos e as enchentes estiveram presentes em todo esse período e, ainda, antes. Enchentes são algo corriqueiro e contínuo. Claro, são uma calamidade que ocasiona dificuldades para a população, mas não é algo inesperado.

As pessoas ajudam umas às outras. Compadecem-se pelas dificuldades do outro. Tentam auxiliar, na medida do possível. Participam, nem que seja indo até a “beira” da enchente para ver o que está acontecendo (Imagem 73). As cheias modificam a própria forma de transporte da cidade (Imagem 74), tal qual a navegação fluvial modificou a cidade em si na virada do século passado. Ou, ainda, como afirmam Schröder e Maroneze:

O rio Caí está na constituição da história caiense não só em função do desenvolvimento econômico que possibilitou a partir de suas águas, mas também pelas lembranças dos bons momentos vividos por seus moradores em um rio cheio de belezas naturais. O rio Caí faz parte das memórias de lazer e diversão de muitos caienses. Pessoas que tomavam banho no rio, pescavam, remavam, enfim, o rio era parte integrante de suas vidas. Ainda que as enchentes pertençam ao universo da natureza e que sejam uma “calamidade”, sua rememoração fornece elementos que reforçam uma identidade local. As memórias, que tiveram aspectos comuns em várias entrevistas, se transformaram em memórias coletivas da comunidade caiense. E, como já foi afirmado anteriormente, a identidade se constrói a partir da diferença. Partindo-se do pressuposto de que a relação dos caienses com a enchente é peculiar em vários aspectos - como a solidariedade e o conformismo da maior parte dos entrevistados, podemos dizer que muitas



memórias coletadas aparecem como traço distintivo, como um elemento identitário específico da cidade, como memórias coletivas. As enchentes são consideradas um evento por muitos caienses, um evento que mobiliza as pessoas e até aumenta a solidariedade entre os vizinhos. Para outros, são algo natural, com o qual devem conviver por terem escolhido morar ali. O fato é que as enchentes fazem parte do imaginário dos caienses, constituem-se como fato natural e cultural ao mesmo tempo, sendo assim um traço distintivo da identidade local. (SCHRÖDER, MARONEZE, 2013, p. 418).

Essa percepção dos autores sobre a enchente ser um evento “natural e cultural ao mesmo tempo” reflete discussões importantes que têm sido empreendidas por diferentes autores (como HARAWAY, 2005 e 2007, e DESCOLA, 2005 e 2014). Estas tensionam a diferenciação oitocentista racionalizante entre os conceitos de cultura e natureza, uma vez que existem pontos em que essa distinção se dilui e se perpassa, o que Descola (2005) chama de “natureza cultura” (em francês: *nature culture*) e HARAWAY (2007) chama de “naturezacultura” (em inglês: *natureculture*). Nosso entendimento acompanha esses autores, na medida em que reconhece esses conceitos e sua divisão historicamente construída, pois essa distinção não ocorre no mundo, onde tudo está imbricado. Natureza e Cultura formam um todo ou um meio.

Diferentes modelos científicos foram utilizados para buscar compreender os fenômenos das enchentes do rio Caí, visando um padrão de previsão e de diminuição de seus efeitos sobre a cidade. Nesse sentido, uma postagem do blog “Histórias do Vale do Caí”, mantido por Renato Klein, jornalista e fundador do jornal Fato Novo, traz uma lista resumida de enchentes que ocorreram no rio Caí (KLEIN, 2011, grifos nossos):

em 1878 – 14,82 metros / em 1928 – 13,62 metros / em 1932 – 13,80 metros / em 1936 – 13,62 metros / em 1941 – 13,52 metros (em maio) / em 1941 – 13,40 metros (em novembro) / em 1982 – 14,70 metros (dia 29/06/82) / em 2000 – 14,75 metros (dia 13/10/00) / em 2001 – 12,90 metros (dia 29/09/01) / em 2002 – 12,48 metros (dia 12/06/02) / em 2003 – 13,32 metros (dia 21/02/03) / em 2005 – 11,72 metros (dia 01/09/05) / em 2007 – 14,63 metros (dia 24/09/07) / em 2009 – 14,10 metros (dia 27/09/09) / em 2011 – 14,80 metros (dia 22/07/11) / em 2011 – 13,40 metros (dia 9/08/11) / em 2013 – 13,80 metros (dia 26/08/13) / em 2013 – 13,65 metros (dia 12/11/13)

Essa lista foi elaborada por Mário Glaeser, morador de São Sebastião do Caí. Ela traz informações relevantes, especialmente a altura que as enchentes atingiram no perímetro urbano. Essa medição é feita a partir de uma série de réguas que se encontram na “barca do Caí”, rampa que antigamente levava a uma barca que era usada antes das pontes para atravessar o rio Caí, ao fim da “rua da Barca”, hoje rua Pinheiro Machado (Imagem 75).



**Imagem 73:** Pessoas acompanhando o desembarque de caícos (à direita da foto) à “beira” da enchente de 1928, na “rua da barca” (rua Pinheiro Machado). Com anotações manuscritas: “Rua da Barca 1+esquina D. Biluca 2+ Intendência Municipal”. Acervo do jornal “O Município”, da família de Luciana Kruse Bohn.



**Imagem 74:** Grupo de pessoas na rua Cel. Paulino Teixeira, enchente de 1932. No primeiro plano da imagem, vemos três homens sobre um caíco, um menino com os pés n'água e um homem a cavalo. Acervo do jornal "O Município", da família de Luciana Kruse Bohn.



Na lista de Mario Glaeser, estão apontadas enchentes “famosas”, que marcaram a memória coletiva ou as crônicas sobre a cidade, como as de 1878, 1928, 1932, 1941, 1982, 2000 e 2011. Porém, fica claro pela lista que ela é um trabalho feito de memória para os anos mais recentes e a partir de alguns apontamentos escritos para as mais antigas. Não que as informações sejam contraditórias, já que as enchentes não se tornaram mais frequentes apenas ao fim do séc. XX e início do XXI. As informações mais recentes são mais acessíveis ao autor e, por isso, mais acuradas.



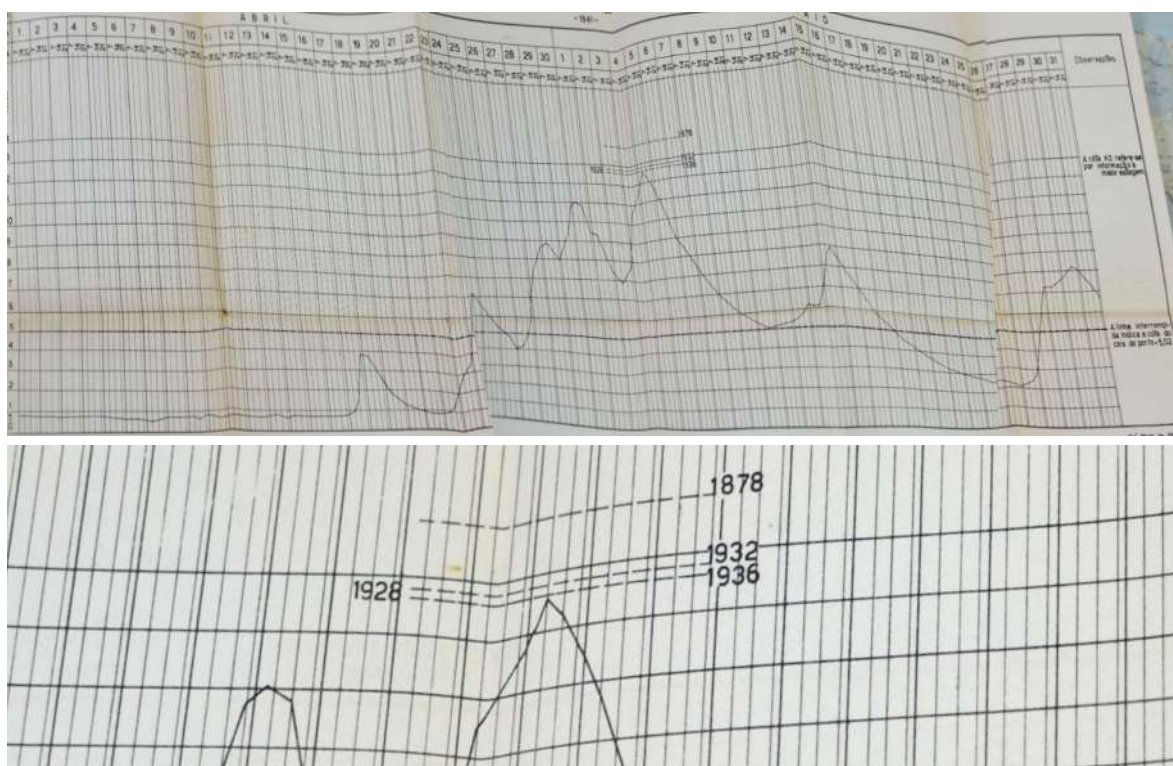
**Imagem 75:** réguas de medição de enchentes ao longo da rampa que levava à barca do Caí, ao fim da rua Pinheiro Machado. Google StreetView, abril de 2012.

Para além do catálogo de datas de enchentes do passado, outro fato que se mostra importante é entender como funciona o fluxo de uma enchente. Ela não apresenta apenas uma elevação constante da folha d’água que depois desce até o rio voltar à sua altura normal. Uma enchente apresenta diferentes ondas de elevação em um período de poucos dias ou horas. Em um momento, a água parece estar baixando, mas pode vir a subir algumas horas depois. O próprio ritmo do crescimento da água é observado para se verificar qual “tipo” de enchente vai ser enfrentada. O ritmo da corrente na cidade de São Sebastião do Caí é lento e não oferece tanto perigo quanto a enchente em outras regiões que se localizam mais a montante na serra. Porém, isso não significa que a água de uma enchente não tenha força avassaladora ou apresente redemoinhos e contracorrentes. A corrente mais lenta poderia mudar caso se fizessem diques, uma vez que estes tendem a acelerar a água, afunilando-a.

O estudo “Variação do nível das águas do rio Caí no porto da cidade de São Sebastião do Caí – 1941” (anexo de DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO,

1942) corrobora a informação de Mário Glaeser (KLEIN, 2011) sobre a altura da enchente de maio de 1941. No primeiro, está registrado que a enchente de maio de 1941 atingiu 13,5 m; já no relato de Glaeser, essa mesma enchente teria chegado a 13,52 m. Glaeser ainda acrescenta que houve uma segunda cheia do rio em novembro, que atingiu 13,4 m.

Há um gráfico (em valores métricos arredondados) no estudo do nível da água do rio Caí que mostra essa variação de altura entre os meses de abril e maio de 1941. Lá, se aponta que a famosa cheia de 1941 teve seu auge às 7h da manhã do dia 05 de maio. Porém, como dito anteriormente, ocorreram várias ondas de aumento de altura, intercaladas com diminuições (Imagem 76).



**Imagem 76:** Gráfico de cheias do rio Caí entre abril e maio de 1941 e detalhe do mesmo com a comparação de outras enchentes anteriores. Intitulado como “Variação do nível das águas do rio Caí no porto da cidade de São Sebastião do Caí – 1941” (Anexo de DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO, 1942).

O diferentes ápices atingidos foram: 3,80 m de altura nos dias 17 e 18 de abril, baixando nos dias seguintes a 1 m; 7 m no dia 24 de abril, baixando em seguida; 10 m no dia 29 de abril; 12 m no dia 1º de maio com um leve declive a seguir; atingiu, então, o cume de 13,5 m no dia 05 de maio. Posteriormente, essa cheia retrocedeu até 5 m dos dias seguintes, contando depois com novo pico de 9 m em 15 de maio, retomando a diminuição da folha



d'água até 2m, quando então ocorreu um último pico, de 8 m, em 30 de maio. Último, ao menos, na medição que se apresenta neste gráfico.

Enchentes com menos de 11 m de altura não são consideradas críticas (RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14). Isso não significa que não invadam o perímetro urbano. Apenas são menos disruptivas e com menos ruas e casas alagadas. Se essa métrica for observada, tivemos dois picos que podem ser considerados críticos na enchente de 1941, nos dias 01 e 05 de maio. Porém, a partir de 7 m de altura, a água começa a sair do leito do rio e avança sobre as casas que beiram a “rua da margem”. Se contarmos essa medição como nível, entre abril e maio de 1941, o rio transbordou seu leito em cinco momentos diferentes.

A medição de Mario Glaeser está de acordo com a do estudo elaborado em 1941. Este gráfico ainda traz como modo de comparação para a enchente de maio de 1941 a medição de outras cheias do rio: 1878, 1928, 1932 e 1936. Pela escala, a maior delas foi a de 1878 que, no gráfico, está medida em quase 15 m de altura (já a lista de Glaeser aponta esta cheia de 1878 tendo altura de 14,82 m). A de 1932 está medida um pouco acima da de 1941, próximo a 13,75 m. Já as de 1928 e 1936 acompanham a de 1941, 13,5 m.

Como se pode ver pela comparação entre as duas fontes, há uma pequena variação nos níveis medidos, porém é importante salientar que o rio é muito volúvel durante episódios de cheia. Assim como ele pode subir rápido, também pode descer com relativa rapidez. Acreditamos que as medidas se comparam corretamente, especialmente no sentido de inferir que as medições de Glaeser estão corretas.

Ao compararmos a lista de Glaeser (KLEIN, 2011) com a de Wollmann e Sartori (2009), vemos uma série de enchentes que não foram mencionadas, principalmente do período entre 1984 e 1997. Buscando fazer um apanhado das enchentes do rio Caí em sua máxima completude possível, consultamos uma série de jornais e outros periódicos da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional. Obtivemos, assim, um conjunto relevante de informações sobre como as cheias do rio Caí se apresentam em registros históricos escritos.

Com vistas a obter o registro mais completo possível, elaboramos uma tabela. Além dos periódicos, consultamos também artigos e estudos técnicos a fim de elaborar uma compilação com todas as informações que constavam nesses estudos. Entre eles, os já citados estudos de Mário Glaeser (KLEIN, 2011), de Wollmann e Sartori (2009) e o estudo da Secretaria de Obras Públicas, Irrigação e Desenvolvimento Urbano, sobre alternativas para minimização do efeito das cheias do trecho baixo do rio Caí (RIO GRANDE DO SUL, 2014,

p. 22). Como uma categoria separada, ainda acrescentamos a esta tabela informações compiladas por Walter Fuhr, morador de Matiel (Parei Novo), que registrou em uma porta a altura atingida por várias enchentes entre 1967 e 2013 (Imagem 77). Ainda, encontramos listas de enchentes e informações sobre altura em dois outros estudos (OLIVEIRA, 2010, p. 74 e MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14), que também foram acrescentados a esta tabela. Como cada um desses estudos se deteve sobre épocas diferentes, a comparação entre eles nos permite montar uma cronologia completa das cheias do baixo vale do rio Caí.



**Imagem 77:** Registro de níveis máximos históricos na propriedade do Sr. Walter Fuhr, na localidade de Matiel, município de Parei Novo (RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 65).

É difícil encontrar informações precisas sobre o passado profundo das enchentes do rio Caí, a começar pela enchente de 1878, que continua sendo apontada ainda hoje como a que atingiu maior altura e devastação. Em Glaeser (KLEIN, 2011), ela é apontada como tendo atingido 14,82 m. Já no estudo da enchente de 1941 (DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO, 1942), o gráfico mostra-a atingindo 15 m. Nenhuma outra enchente em S. S. do Caí atingiu essa máxima até hoje, seja pela medição de 14,82m ou 15m.

Das listadas, as que chegaram mais próximas de 15 m ocorreram em 1982, 2000, 2007, 2011, 2016 e 2020. Note-se que a lista de enchentes se torna mais extensa e detalhada conforme chegamos ao tempo presente. Isso se dá por termos informações mais precisas sobre cada enchente, porém pode ser visto pela tabela que, na virada deste século, as enchentes com maior altura passaram a ser mais recorrentes.

Nos periódicos da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional, ocorrem registros de comentários passageiros sobre as enchentes no rio Caí desde a metade do séc. XIX. Isso, portanto, reforça nossa afirmação de que enchentes sempre ocorreram no rio Caí, mas se tornaram mais frequentes e intensas a partir das últimas décadas do séc. XX.

Em 1854, por exemplo, há uma menção no Relatórios dos Presidentes das Províncias Brasileiras: Império (RS) (1854, Ed. 01, p. 29) em que se requisita a quantia de 2:000U rs para que se melhore a estrada da “Picada do Hortêncio” e o “Porto de D. Theodora” (São Sebastião do Caí), viabilizando o transporte de produtos coloniais pelo rio Caí. Isso, segundo o relato, vai acelerar o transporte desses produtos, já que por vezes as enchentes do rio Cadeia (sem ponte à época) impediam o comércio por até 15 dias.

Já em 1867, consta no mesmo Relatório que a entrega dos dados estatísticos relativos ao ano de 1866, da colônia de Nova Petrópolis, não chegaram a tempo devido “às enchentes dos rios” (Relatórios dos Presidentes das Províncias Brasileiras: Império (RS), 1867, Ed. 03, p. 51). Em 1879, consta nos Relatórios dos Presidentes das Províncias: Império (1879, Ed. 01, p. 83.) que: “Por officio de 13 do corrente solicitou-me a camara municipal de S. Sebastião do Cahy sementes de diversos cereaes para serem distribuidas entre as familias pobres das margens do rio Cahy naquelle municipio, que forão victimas da ultima inundação, attenta a impossibilidade que se achavão de prover-se desse recurso”. Esse relatório se refere à enchente de 1878 e suas repercussões no estado, incluindo a ajuda prestada aos atingidos por ela.

Já na virada do século, em 1899, houve uma grande enchente em todos os afluentes do Guaíba, incluindo o rio Caí. No jornal *A Federação*, há o relato de várias formas de transporte que tiveram suas viagens interrompidas, de linhas de trens a rodovias e vapores. Há, ainda, a notícia de que chegaram em Porto Alegre pessoas que habitavam os rios Jacuí, Sinos e Caí e que haviam ficado desabrigadas pelas inundações. Seu transporte ocorreu em vários lanchões e chatas, o que revela a forma precária de seu traslado (*A Federação*, Porto Alegre, Ano XVI, N. 196, p. 2, 26/08/1899).

Em 1909: “A grande enchente prejudicou um pouco a votação, sendo, no entanto, mais que satisfatório o resultado” (O Republicano, São Sebastião do Caí, Ano IV, N. 198, p. 2, 17/01/1909). No mesmo ano, porém no mês de maio, há o relato de outra enchente que atrapalhou a remessa de malotes do correio (Correio do Município, Caxias do Sul, Ano IX, N. 760, p. 1, 27/05/1909).

Em 1911, ocorreu um episódio que “Devido as grandes chuvas nestes ultimos dias o rio Cahy, e seus afluentes tiveram uma enchente extraordinaria, a ponto de evadirem as aguas diversas ruas desta villa” (O Republicano, São Sebastião do Caí, Ano VII, N. 338, p. 4, 08/10/1911). Dessa mesma enchente é relatado que uma criança de três anos quase se afogou ao cair enquanto a assistia, porém foi salva por um “guarda municipal de nome Graciliano”. Também relatam que, por causa da enchente, o vapor Itália não conseguiu fazer sua viagem de domingo, por não conseguir fazer o embarque da carga. (Correio do Município, Montenegro, Ano IX, N. 171, p. 1, 05/10/1911).

Em 1912, ocorreu outra enchente, da qual temos o relato:

“Noticias vindas de S. Sebastião do Cahy, pouco antes do meio dia, affirmaram que, ali, as aguas augmentavam espantosamente de volume e que aquella localidade està debaixo dagua. “É um verdadeiro diluvio” Assim se explicou o nosso informante.” (Correio do Município, Montenegro, Ano XII, N. 234, p. 2, 26/05/1912).

Já em 1928, n’A *Federação* aparecem duas notas sobre a enchente desse ano. Uma delas fala da cidade de Montenegro e como esta foi afetada pela cheia, que desabrigou os moradores das zonas mais baixas e chegou até ao centro comercial da urbe (Ano XLV, N. 220, p. 18, 24/09/1928). Já na edição 230, há outra nota comentando sobre 10 pontes do interior de São Sebastião do Caí, que foram destruídas pela enchente anterior e teriam de ser reconstruídas pela Intendência Municipal (Ano XLV, N. 230, p. 6, 05/10/1928).

Em 1936, outro jornal, o Diário de Notícias, publicou uma nota mais detalhada sobre a grande enchente de 13,62 m de altura (KLEIN, 2011) que ocorreu naquele ano. É importante notar que essa enchente ocorreu durante a gestão municipal de Egídio Michaelsen (1935-1944). Também é interessante notar que não ocorrem muitas menções a enchentes no livro de Alceu Masson (1940) sobre São Sebastião do Caí. Isso se trata de um acobertamento, já que o livro possui um perfil propagandístico sobre o “desenvolvimento” da cidade. Desenvolvimento não rima com enchentes. Segundo o relato do jornal:

As torrenciais chuvas dos últimos dias, elevaram as águas do rio Caí ao nível da grande enchente de 1928. (...) A grande fábrica de conservas de propriedade da firma Carlos H. Oderich e Cia., hoje incorporada aos Frigoríficos Nacionais Sul Brasileiros, também foi atingida pelas águas, não havendo grandes prejuízos, com as providências anteriormente tomadas, tendo sido transportadas para o pátio da Prefeitura, 329 porcos mais ou menos. (...) Os armazéns da União Fluvial do Caí também foram invadidos pelas águas causando prejuízos regulares, principalmente em alfafa, onde se achavam armazenados aproximadamente 30.000 fardos. Segundo informações colhidas, esta enchente causou grandes prejuízos à Fazenda Municipal, com a queda de diversas pontes, na estrada Rio Branco, no Passo da Taquara, na estrada que liga Capela a esta vila.  
(Diário de Notícias, Porto Alegre, Ano XII, N. 191, p. 9, 13/10/1936).

Infelizmente, os arquivos da Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional têm uma certa diminuição de fontes historiográficas disponíveis para a segunda metade do séc. XX. Isso, claro, se deve ao fato de que existem jornais ainda ativos que foram fundados nesse período e detêm os direitos autorais para suas publicações. Nesse sentido, pela dificuldade de acesso a arquivos em decorrência da pandemia de covid-19, teremos menos informações. Porém, ainda encontramos um relato de 1983. Nele reporta-se que 102 municípios gaúchos tiveram estado de emergência decretado por causa das enchentes que assolaram o Rio Grande do Sul e Santa Catarina (Correio RioGrandense, Caxias do Sul, Ano 75, N. 3820, p. 28, 20/07/1983).

Em 2007, aparece, no acervo de periódicos, uma pequena nota sobre a doação de alimentos e roupas para ajudar as 65 cidades gaúchas atingidas pelas enchentes, 26 das quais haviam decretado estado de emergência. A nota ainda singulariza o caso de São Sebastião do Caí, já que 15% de sua população havia sido atingida pela enchente (Correio RioGrandense, Caxias do Sul, Ano 99, N. 5060, p. 19, 10/10/2007). Já em 2011, foi noticiado no Zero Hora<sup>17</sup> que o rio Caí havia atingido 14,80 m às 21h do dia 21 de julho. 60% da cidade foi atingida e 5 mil pessoas ficaram desalojadas, às 12h do dia 22 de julho a altura da água já era de 13,60 m.

Ainda em 7 de julho de 2020, ocorreu uma enchente acima de 14 m de altura. Essas enchentes são tidas como as de maior perigo e que causam maior interrupção na cidade. A enchente, segundo o jornal Zero Hora<sup>18</sup>, atingiu 14,40 m de altura. A remoção dos moradores mais próximos ao rio começou quando este atingiu a altura de 8 m, 436 famílias foram

<sup>17</sup> Enchente em São Sebastião do Caí é a maior já registrada na cidade. GauchaZH, 22/07/2011. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2011/07/enchente-em-sao-sebastiao-do-cai-e-a-maior-ja-registrada-na-cidade-3407169.html>. Acessado em: 12/11/2022.

<sup>18</sup> BECKER, Laura. São Sebastião do Caí decreta situação de emergência após enchente. GauchaZH, 09/07/2020. Disponível em: <https://gauchazh.clicrbs.com.br/geral/noticia/2020/07/sao-sebastiao-do-cai-decreta-situacao-de-emergencia-apos-enchente-ckcflp31m006u0147sdsvglqmk.html>. Acessado em: 12/11/2022.



desalojadas e buscaram abrigo na casa de outras pessoas, 63 famílias tiveram de ser abrigadas em locais disponibilizados pela Prefeitura.

Com o objetivo de construir um registro completo dos ciclos das enchentes em São Sebastião do Caí, tivemos de nos ater a uma série de artigos, estudos e relatórios técnicos já citados anteriormente. Entre eles, temos:

- a dissertação de mestrado “Modelos para previsão, espacialização e análise das áreas inundáveis na Bacia Hidrográfica do Rio Caí, RS” (OLIVEIRA, 2010);
- o relato inicial, já mencionado, de Mario Glaeser (KLEIN, 2011);
- o artigo “A percepção ambiental e climática da população de São Sebastião do Caí como forma de previsão de enchentes na Bacia Hidrográfica do Rio Caí – Rio Grande do Sul” (WOLLMANN e SARTORI, 2009);
- a lista elaborada por Walter Fuhr, morador de Matiel (RIO GRANDE DO SUL, 2014), reproduzida na Imagem 77;
- as tabelas que constam no relatório “Estudos de alternativas para minimização do efeito das cheias do trecho baixo do rio Caí: Síntese das medidas propostas para a cidade de São Sebastião do Caí” (RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14 e p. 22);
- outro relatório técnico chamado “Setorização de Áreas em Alto e Muito Alto Risco a Movimentos de Massa, Enchentes e Inundações: São Sebastião do Caí – Rio Grande do Sul” (MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14); e
- os jornais já citados anteriormente.

A partir deles, elaboramos uma tabela de comparação com as principais informações de cada fonte documental. O problema que esta tabela tenta solucionar é a parcialidade temporal de análise dos diferentes estudos. Como se pode ver, todos esses estudos oferecem apenas listas parciais das enchentes de São Sebastião do Caí, muitas vezes por terem focos específicos de estudo. Como nosso objetivo é buscar compreender a longa duração das cheias caienses, buscamos criar a lista mais completa possível.

No entanto, fica claro que quanto mais buscamos informações no passado, menos frequentes elas se tornam. Há alguma discrepância, especialmente em relação à metragem de altura das enchentes. Porém, precisamos lembrar que uma enchente nunca é estática e assim como ela pode subir rapidamente, também pode descer (Imagem 76). Não foi observado, nas

poucas ocasiões que tínhamos duas medições independentes para a mesma enchente, grande diferença para os níveis de altura da água registrados, porém ocorrem pequenas variações. Escolhemos representar estas anotações como aparecem nas fontes, em nome da acurácia.

Uma questão não abordada nesta pesquisa se relaciona com quais ocorrências naturais podem influenciar na origem das enchentes. Não o faremos, pois seria necessário para isso uma discussão meteorológica e hidrológica que está além de nosso escopo. Recomendamos, no entanto, a leitura do relatório “Estudos de alternativas para minimização do efeito das cheias do trecho baixo do rio Caí: Síntese das medidas propostas para a cidade de São Sebastião do Caí” (RIO GRANDE DO SUL, 2014), que oferece um extenso comentário nesse sentido, assim como o estudo “Sazonalidade dos episódios de enchentes ocorridos na bacia hidrográfica do rio Caí – RS, e sua relação com a atuação do fenômeno *El Niño*, no período de 1982 a 2005” (WOLLMANN, SARTORI, 2009).

A Tabela 3 traz, no entanto, uma compilação com as informações de todas as enchentes que foram catalogadas em São Sebastião do Caí entre 1854 e 2020. A fim de termos uma organização, cada linha da tabela se refere a um ano específico, organizado em ordem cronológica. Seguem, então, informações sobre altura máxima da cheia (em metros), fonte da informação e outros impactos anotados. Ainda, as cheias foram catalogadas por cor: vermelho para acima de 14 m, laranja entre 13,99 e 13 m, amarelo entre 12,99 e 11 m, verde abaixo de 11 m. Os anos que permanecem em branco são os que não possuem informações sobre altura. Foram destacadas, ainda, em negrito as ocorrências de cheias que ultrapassam 14 m de altura.

Segundo um estudo do estado (RIO GRANDE DO SUL, 2014), podem ser compreendidas como enchentes críticas em São Sebastião do Caí qualquer inundações em que o rio ultrapasse 11 m de altura. Porém, as enchentes que ficaram marcadas na memória coletiva da cidade (como se pode ver em SCHRÖDER e MARONEZE, 2013) tendem a ser aquelas que ultrapassam 14 m ou quando chegam próximo dessa medida. Esse destaque busca salientar com que frequência ocorrem as enchentes de maior nível registrado e a frequência com que estas cheias “extremamente críticas” passaram a ser comuns no final do século XX e, especialmente, no século XXI, já que: Ainda com base nos citados registros, observa-se que nos últimos 14 anos (desde 2000 até a presente data), ocorreram 10 eventos críticos, resultando em uma média de um evento para cada 1,4 ano, mostrando assim uma intensificação na ocorrência de enchentes. (RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 5).

<b>Compilação de cheias ocorridas no centro urbano de São Sebastião do Caí entre os anos de 1854 e 2020.</b>			
<b>Ano</b>	<b>Altura</b>	<b>Fonte</b>	<b>Impactos</b>
1854		(Relatórios dos Presidentes das Províncias Brasileiras: Império (RS), 1854, Ed. 01, p. 29)	enchentes no rio Cadeia apresentam incômodos ao transporte de produtos coloniais
1867		(Relatórios dos Presidentes das Províncias Brasileiras: Império (RS), 1867, Ed. 03, p. 51)	mais relatos de dificuldades de entregas pelas enchentes
<b>1878</b>	<b>14,82m</b>	(de acordo com Mario Glaeser, KLEIN, 2011)	
1879		(Relatórios dos Presidentes das Províncias: Império, 1879, Ed. 01, p. 83.)	relatos de envio de grãos para famílias flageladas de enchente anterior (1878)
1899		(A Federação, Porto Alegre, Ano XVI, N. 196, p. 2, 26/08/1899)	grande enchente em todos os afluentes do Guaíba em agosto
1909		(Correio do Município, Caxias do Sul, Ano IX, N. 760, p. 1, 27/05/1909)	ocorrência de duas enchentes, em janeiro e maio
1911		(O Republicano, São Sebastião do Caí, Ano VII, N. 338, p. 4, 08/10/1911)	grande enchente que invadiu as ruas em outubro
1912		(Correio do Município, Montenegro, Ano XII, N. 234, p. 2, 26/05/1912)	ao fim de maio ocorre outra cheia do rio
1928	13,62m	(de acordo com Mario Glaeser, KLEIN, 2011)	
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
		(A Federação, Porto Alegre, Ano XLV, N. 220, p. 18, 24/09/1928)	grande enchente em Montenegro e São Sebastião em setembro
1932	13,80m	(de acordo com Mario Glaeser, KLEIN, 2011)	
	13,80m	(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
1936	13,62m	(de acordo com Mario Glaeser, KLEIN, 2011)	
		(Diário de Notícias, Porto Alegre, Ano XII, N. 191, p. 9, 13/10/1936)	enchente invadiu várias fábricas e destruiu pontes
1941	13,52m	(de acordo com Mario Glaeser, KLEIN, 2011)	em maio
	13,40m	(de acordo com Mario Glaeser, KLEIN, 2011)	em novembro
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	

1944		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
1948	8,40m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1949	11,00m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1950	9,70m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1951	10,60m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1952	7,58m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1953	10,80m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1954	13,90m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
	13,90m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em julho
1955	11,00m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1956	14,50m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
	14,50m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em abril
1957	12,24m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1958	9,10m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1959	13,15m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
	13,15m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em julho
1960	9,84m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1961	12,86m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1962	5,88m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1963	13,00m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
1964	10,72m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1965	13,74m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
	13,74m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em agosto
1966	12,68m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	

1967	11,10m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(de acordo com Fuhr, RIO GRANDE DO SUL, 2014)	20 de setembro de 1967
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
1968	8,66m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1969	11,58m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1970	11,40m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1971	12,18m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1972	11,98m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1973	11,50m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1974	11,44m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1975	12,50m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1976	11,54m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1977	12,10m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1978	10,79m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1979	9,37m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1980	13,98m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
	13,74m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em julho
	13,41m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em dezembro
1981	10,38m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1982	<b>14,60m</b>	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
	<b>14,70m</b>	(de acordo com Mario Glaeser, KLEIN, 2011)	<b>29 junho de 1982</b>
		(WOLLMANN e SARTORI, 2009)	<b>28 de junho de 1982 e 29 de junho de 1982</b>
		(de acordo com Fuhr, RIO GRANDE DO SUL, 2014)	
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
1983	12,36m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(Correio RioGrandense, Caxias do Sul, Ano 75, N. 3820, p. 28, 20/07/1983)	102 municípios atingidos no RS pela enchente
1984	13,60m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(WOLLMANN e SARTORI, 2009)	20 de junho de 1984



		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
1985	13,60m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
1986	13,16m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(WOLLMANN e SARTORI, 2009)	26 de dezembro de 1986
1987	13,34m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
1988	13,58m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(WOLLMANN e SARTORI, 2009)	16 de setembro de 1988
		(de acordo com Fuhr, RIO GRANDE DO SUL, 2014)	26 de setembro de 1988
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
1989	12,10m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1990	13,98m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(de acordo com Fuhr, RIO GRANDE DO SUL, 2014)	13 de outubro de 1990
1991	10,80m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(WOLLMANN e SARTORI, 2009)	06 de junho de 1991
1992	11,98m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1993	11,87m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(WOLLMANN e SARTORI, 2009)	18 de janeiro de 1993
1994	11,50m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1995	11,46m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1996	10,20m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(WOLLMANN e SARTORI, 2009)	17 de janeiro de 1996
1997	13,66m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(WOLLMANN e SARTORI, 2009)	22 de agosto de 1997 e 06 de outubro de 1997
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
1998	12,52m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
1999	10,10m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	

2000	14,75m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
	14,75m	(de acordo com Mario Glaeser, KLEIN, 2011)	13 de outubro de 2000
		(WOLLMANN e SARTORI, 2009)	13 de outubro de 2000
		(de acordo com Fuhr, RIO GRANDE DO SUL, 2014)	13 de outubro de 2000
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
2001	12,56m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
	12,90m	(de acordo com Mario Glaeser, KLEIN, 2011)	29 de setembro de 2001
		(WOLLMANN e SARTORI, 2009)	21 de julho de 2001 e 15 de setembro de 2001
		(de acordo com Fuhr, RIO GRANDE DO SUL, 2014)	1º de outubro de 2001
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
2002	12,48m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
	12,48m	(de acordo com Mario Glaeser, KLEIN, 2011)	12 de junho de 2002
		(WOLLMANN e SARTORI, 2009)	13 de junho de 2002
2003	13,46m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
	13,32m	(de acordo com Mario Glaeser, KLEIN, 2011)	21 de fevereiro de 2003
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	1022 atingidos (fev), 1159 atingidos (jul)
		(WOLLMANN e SARTORI, 2009)	21 de fevereiro de 2003 e 10 de julho de 2003
	13,30m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em fevereiro
	13,46m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em julho
2005	11,74m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
	11,72m	(de acordo com Mario Glaeser, KLEIN, 2011)	1º de setembro de 2005
		(WOLLMANN e SARTORI, 2009)	31 de agosto de 2005
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	150 atingidos
2007	14,70m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
	14,63m	(de acordo com Mario Glaeser, KLEIN, 2011)	24 de setembro de 2007
		(de acordo com Fuhr, RIO GRANDE DO SUL, 2014)	24 de setembro de 2007
	14,63m	(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	3038 atingidos (cinco)

			enchentes ao todo do ano)
	13,02m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em julho
	<b>14,70m</b>	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em setembro
		(Correio RioGrandense, Caxias do Sul, Ano 99, N. 5060, p. 19, 10/10/2007)	15% da população caiense atingida.
2008	13,38m	(OLIVEIRA, 2010, p. 74)	
		(de acordo com Fuhr, RIO GRANDE DO SUL, 2014)	27 de outubro de 2008
	13,38m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em outubro
2009	<b>14,10m</b>	(de acordo com Mario Glaeser, KLEIN, 2011)	<b>27 de setembro de 2009</b>
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	cinco enchentes no ano
	<b>14,28m</b>	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em setembro
2010		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
2011	13,40m	, (de acordo com Mario Glaeser, KLEIN, 2011)	9 de agosto de 2011
		(de acordo com Fuhr, RIO GRANDE DO SUL, 2014)	23 de julho e 10 de agosto de 2011
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
	<b>14,62m</b>	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em julho
	13,10m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em agosto
	<b>14,80</b>	<a href="#">Enchente em São Sebastião do Caí é a maior já registrada na cidade. GauchaZH, 22/07/2011.</a>	60% do território urbano da cidade foi atingido pela enchente
2012		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
2013	13,80m	(de acordo com Mario Glaeser, KLEIN, 2011)	26 de agosto de 2013
	13,65m	(de acordo com Mario Glaeser, KLEIN, 2011)	12 de novembro de 2013
		(de acordo com Fuhr, RIO GRANDE DO SUL, 2014)	26 de agosto e 12 de novembro de 2013
		(RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22)	
	13,88m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em agosto
	13,70m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em novembro
2014	10,54m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em outubro

2015	10,78m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em junho
	12,90m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em julho
	10,74m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em setembro
	13,60m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em outubro
2016	10,38m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em abril
	10,60m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em julho
	<b>14,66m</b>	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	<b>em outubro</b>
2017	10,12m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em março
	12,65m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em maio
	13,05m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em junho
	10,82m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em outubro
2018	10,88m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em agosto
	10,74m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em setembro
	10,14m	(MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019, p. 13-14)	em outubro
2020	<b>14,40</b>	<a href="#">BECKER, Laura. São Sebastião do Caí decreta situação de emergência após enchente. GauchaZH, 09/07/2020.</a>	<b>21 de julho de 2020</b>

**Tabela 03:** Compilação de cheias ocorridas no centro urbano de São Sebastião do Caí entre os anos de 1854 e 2020. Em vermelho estão marcadas enchentes “críticas” de maior peso, acima de 14m. Em amarelo, enchentes “críticas” entre 11m e 13,99m. Em verde, enchentes abaixo de 10,59m. Em branco, seguem as que não possuem registro de altura atingida.

Como se pode ver pela tabela, enchentes são uma recorrência comum em São Sebastião do Caí. Não apenas isso, mas o fenômeno das cheias é mais intenso nessa cidade do que nos municípios que estão a norte ou a sul, como já mencionado. Isso se deve ao afunilamento das cheias que ocorre entre dois morros que ladeiam o rio (OLIVEIRA *et al.*, 2010, p. 421), também a sul da cidade.

Da tabela, foram contabilizadas cerca de 99 enchentes para o período entre 1854 e 2020. É preciso lembrar que as fontes de informação não são padronizadas, temos mais informações sobre algumas enchentes e menos sobre outras. Muitas, ainda, permanecem não identificadas, mesmo com a diversidade de fontes. É possível que enchentes menores não tenham sido registradas se ocorreram no mesmo ano de uma cheia crítica, por exemplo. Enquanto isso, outras, pelo registro de sua altura, deveriam habitar a memória coletiva dos

habitantes da cidade, mas não se encontram em nenhum estudo, como no caso da enchente de 1956.

Dessas 99 cheias, temos 66 enchentes entre 1854 e 1999 e 33 entre 2000 e 2020, o que pode apontar a errônea ideia de um aumento das ocorrências nos últimos 20 anos. Trata-se, na verdade, do fato de que temos mais informações sobre as enchentes deste período por ele ser mais recente e pelas fontes usadas para apontar a maior parte das cheias do séc. XX pontuarem apenas a cheia que atingiu o maior nível naquele ano (RIO GRANDE DO SUL, 2014; WOLLMANN e SARTORI, 2009; OLIVEIRA, 2010). Enquanto a maior parte destas aponta apenas o ápice máximo do ano, as enchentes do séc. XXI na tabela apontam a que atingiu o ápice e outras menores que ocorreram em meses anteriores ou posteriores.

O rio não possui apenas uma enchente para cada ano, esse modelo matemático não condiz com as flutuações que ocorrem em diferentes estações do ano. Como exemplo disso, temos a cheia de 1941. Sabemos por Glaeser (KLEIN, 2011) que ocorreram dois ápices do rio nesse ano, um em maio (13,52 m de altura) e um em novembro (13,40 m). Do episódio de maio, temos o gráfico (Imagem 76) que mostra a escalada do nível do rio e como ele possui mais de uma onda de crescimento. Ao todo, entre abril e maio de 1941, o rio ultrapassou cinco vezes o limite de 7 m de altura, sendo que seu nível normal naquela época seria, pelo mesmo gráfico, de 1 m. Fora a outra enchente de novembro, que quase atingiu a mesma altura máxima de maio.

No ano de 2007, temos duas grandes enchentes que ocorrem como eventos completamente separados, uma de 13,02 m em julho e outra de 14,70 m em setembro. Ou, ainda, em 2015, temos quatro enchentes em junho, julho, setembro e outubro.

Esses dados são trazidos para explicitar o fato de que o rio Caí, assim como qualquer rio, não é constante em seu nível. É como se ele precisasse fazer um movimento de “respiração” conforme passam as estações do ano, ou conforme o índice pluviométrico de sua cabeceira, ou, ainda, dependendo do volume de água em seus tributários.

Desses episódios, em todo o período analisado (1854-2020), vemos que o rio Caí teve 61 enchentes categorizadas como críticas por terem ultrapassado 11 m de altura (RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14) e 18 categorizadas como não-críticas. Infelizmente, não temos os dados da altura de todas as enchentes, assim como não temos um registro padronizado de todas elas. Fica claro, porém, que os episódios críticos são de nota, mesmo que exista uma subnotificação das enchentes não-críticas. Levando em conta a temporalidade

completa, de 1854 a 2020, e apenas os casos de cheias críticas (61), podemos apontar que a taxa média de retorno é de 2,72 anos. Se o mesmo cálculo for feito apenas para o período entre 2000 e 2020, a taxa média de retorno de enchentes críticas (acima de 11 m) é de 1,11. Ou seja, uma enchente crítica a cada 1 ano e 1 mês.

No entanto, as enchentes que realmente marcam a memória da cidade são as que estão próximas ou que ultrapassam a marca de 14 m. Entre estas, temos como singularizar os anos de 1878, 1928, 1932, 1941, 1982, 2000, 2007 e 2011. Há casos de grandes enchentes críticas que não são bem lembradas, como 1936, 1956, 1980, 1990. Ou mesmo, e de forma mais corriqueira, há a justaposição dessas enchentes na memória coletiva dos caienses, em que uma enchente em 1984, 1985 ou 1987 vai passar a ser referida como a enchente de 1982. Prova disso é a comparação da descrição da fotografia (Imagem 78) que aparece nos artigos de Janice Schröder e Luiz Maroneze (2013, p. 15) como “Figura 6” e de Magna Magalhães, Claudia Schemes e Cleber Prodanov (2020, p. 11) como “Figura 7”.

A imagem em questão é um dos registros mais curiosos das enchentes caienses, pois mostra a retirada de sacas de produtos do segundo andar de uma casa (como é comentado à caneta: “Essa casa é um sobrado!”) que pertencia ao comerciante Luiz P. Feix, durante a enchente de 1928. Feix foi membro do Partido Republicano e por ele eleito conselheiro municipal no mesmo ano da enchente, em 1928 (A Federação, Ed. 146, p. 6, 25/6/1928).

Esse exemplo de dificuldade de precisar a informação a partir de memórias (e da justaposição de enchentes) se dá porque, segundo Schröder e Maroneze (2013), essa foto se refere à enchente de 1928. Já Magalhães, Schemes e Prodanov (2020) afirmam, erroneamente, que a fotografia se referia a uma enchente dos anos 1940. É fato que a década de 1940 é uma das mais incompletas na tabela. Sabemos que ocorreram enchentes em 1941, 1944, 1948 e 1949, porém nada corrobora a afirmação de Magalhães *et al.*, nem mesmo a referência citada como fonte da fotografia. A maior parte das fotografias da história caiense sofrem de uma grave falta de datações comprovadas. Isso se deve, especialmente, ao Museu Histórico Vale do Cahy não contar com um acervo devidamente organizado. Por falta de uma história “oficial”, se faz uma história “pública” a partir do que as pessoas lembram ou inferem e dos registros pseudohistóricos a partir da memória coletiva.

O motivo do esforço de compilar as informações sobre enchentes na tabela anterior se dá, justamente, para tentar remediar essa falta de uma base que reunisse a maior parte das informações que existem. Das enchentes listadas que possuem informações sobre o mês de



ocorrência, 23 ocorreram no inverno, 15 na primavera, 6 no verão e 13 no outono. Isso corrobora a observação feita por Wollmann e Sartori (2009, p. 115) de que apesar de o período estudado por eles (entre 1982 e 2005) não apresentar enchentes durante o outono, isso não significava que elas não ocorriam. O período com menor incidência de cheias é, na verdade, o verão, que possui um total de seis: 1909, 1993, 1996, 1997, 2003 e 2017. Isso é reforçado a partir das já citadas discussões públicas nos jornais sobre a dificuldade da barragem Rio Branco conseguir manter o nível do rio alto o suficiente para a navegação nas épocas de estiagem (como vimos no Capítulo 1).

Das 51 enchentes computadas com a informação do mês de ocorrência (além do ano), conseguimos apontar que o mês em que houve maior ocorrência de cheias foi o de outubro (11), seguido por setembro (9), julho (8), junho (7) e agosto (6). Fica claro que o principal período em que podem ocorrer cheias se estende do fim do outono em junho, passando pelo inverno, até o meio da primavera em outubro. Isso não significa, no entanto, que cheias (mesmo as consideradas críticas) não possam ocorrer até mesmo em fevereiro, no auge do verão. Foi esse o caso de 2003, quando a cheia atingiu a máxima de 13,30 m. A partir da série de informações sobre os fluxos do rio, as cheias, suas causas e recorrências discutidas até aqui, podemos, agora, olhar como essas enchentes se inserem no cotidiano da cidade de São Sebastião do Caí.

### 3.2. O Caí como lugar de memória do clima

Quando falamos sobre as enchentes de São Sebastião do Caí, os dados quantitativos observados podem parecer áridos para um exercício de rememoração ou imaginação. Eles oferecem bases concretas de comparação sobre os problemas ambientais enfrentados na cidade, mas pouco revelam sobre o cotidiano. Nosso esforço nesta seção será de buscar visualizar *uma enchente*. Para isso, utilizaremos a metodologia iconológica de Panofsky (1982), fotografias das enchentes de 1928 e 1932 e um mapa da inundação de 1941.

Essas enchentes possuem características semelhantes. Segundo o gráfico contido na Imagem 76, essas três enchentes tiveram virtualmente a mesma altura: a cheia de 1928 com 13,62 m (KLEIN, 2011), a de 1932 com 13,80 m (RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14, p. 22) e a de 1941 com 13,50 m (DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO, 1942). A enchente de 1932 aparece como a maior (com valores arredondados), com variação em 20 cm superior à de 1928 e 30 cm superior à de 1941. Face a essa similaridade, acreditamos que não incorre errônea a comparação entre os documentos resultantes dessas três cheias a fim de estabelecer um panorama visual de como as enchentes ocorreram na primeira metade do séc. XX.

O Mapa 22 dá uma amostra do que esse tipo de cheia significa em termos de território alagado. Ele se refere à enchente de maio de 1941 e acompanha o estudo que gerou o gráfico das elevações do nível do rio Caí da Imagem 76 (DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO, 1942). O mapa mostra as áreas atingidas pelas águas durante essa cheia. Lembrando que a cheia de 1941 teve entre 13,50 m (*op.cit*) e 13,52 m de altura (KLEIN, 2011), o que a fez ultrapassar o marco médio do perímetro urbano na rua Primeiro de Maio.

As únicas regiões da urbe que não foram inundadas estão localizadas ao pé do Morro do Martim, no leste da cidade, e nas regiões centrais cortadas pelas ruas Mal. Deodoro, Dr. Flores e Mal. Floriano Peixoto (que foi parcialmente inundada).

O mapa, que se encontra na página seguinte, faz parte do estudo “Elementos para estudo do problema das cheias, no estado do Rio Grande do Sul, referidos especialmente à bacia oriental” (DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO, 1942). Esse estudo foi realizado para a averiguar os efeitos das enchentes no estado e sugerir novas políticas públicas para contê-las, especialmente após as intensas cheias de 1941.



A cartografia da enchente de maio de 1941 (Mapa 22) foi feita com base no Mapa 10, de Alceu Masson. O mapa reproduzido nesta tese, porém, é acompanhado de marcações para fotografias que se encontram distribuídas ao longo dos Capítulos 2 e 3 deste estudo.

As marcações no Mapa 22 indicam apenas fotos que foram devidamente localizadas por anotações em seus versos, prédios reconhecíveis ou outras indicações consideradas conclusivas. Majoritariamente, as fotografias numeradas de 79 a 85 tratam das enchentes de 1928 e 1932, porém, foram colocadas indicações de fotografias que não se referem a essas enchentes (Imagens 29, 33, 68.3 e 73). Isso foi feito apenas objetivando comparação, para que se tivesse uma indicação visual de como o rio e seu entorno aparentam em épocas normais (sem enchentes).

Mais uma vez, a rua Primeiro de Maio aparece como um divisor no perímetro urbano da cidade, uma vez que ela é a última rua de sentido norte-sul que está quase completamente tomada pelas águas na alta da cheia, restando apenas um ponto seu, próximo à rua Henrique D'Ávila, não tomado pela água. A rua Mal. Floriano Peixoto, uma quadra a leste, também tem um pouco d'água em seu ponto mais ao sul, mas não está majoritariamente tomada pela enchente, assim como outras ruas mais a leste.

Já as ruas que se encontram a oeste da Primeiro de Maio estão completamente tomadas pela água, com apenas algumas exceções que formaram ilhas no perímetro urbano, como vemos em trechos nas ruas São João e Oderich. Vendo a mancha da zona atingida pela enchente de 1941, podemos perceber que cerca de 60% do perímetro urbano antigo de São Sebastião do Caí foi atingido pelas águas, gerando diferentes níveis de prejuízo.

Ao buscarmos ver o rio como uma paisagem viva, como a população do entorno do rio Caí agia quando a água subia? Como os caienses resguardavam suas casas e pertences? Como eles se deslocavam? E quais tipos de dificuldades específicas se apresentavam? Para responder essas perguntas, algumas fotografias do acervo da família de Luciana Kruse Bohn auxiliam nesse sentido. Seu avô, Wallace Otto Kruse, foi editor do jornal *O Município* e reuniu uma coleção relevante de fotografias da primeira metade do séc. XX na cidade.

A fim de analisar essas fotografias, utilizaremos a metodologia de Panofsky (1982, p. 21-22), que divide a análise de imagens em três níveis. *Conteúdo temático natural ou primário* é o primeiro desses níveis e se dedica a uma descrição pré-iconográfica sobre as formas e temáticas da imagem. Neste sentido, as fotografias numeradas como Imagens 78 a 85 foram executadas a fim de documentar a enchente de 1928. A temática das imagens

disserta sobre a forma como a água invade o espaço urbano e a alteração da paisagem que ela gera na cidade. Seu objetivo é registrar as diferenças que brevemente foram observadas no momento da invasão da água no perímetro urbano em contraponto à paisagem regular desses locais, quando as ruas estão “secas”. O *Conteúdo secundário ou convencional* trata da descrição iconográfica dos elementos visuais propriamente encontrados na imagem. A segunda fase destrincha a imagem, para que ela seja preparada para a execução da análise iconológica, chamada por Panofsky de nível do *significado intrínseco*. Esse terceiro nível (iconológico) da metodologia panofskiana verifica os símbolos e significados intrínsecos à imagem. Para além do que ela mostra, verifica o que ela quer dizer.

As Imagens 78 e 79 formam um par. Elas relatam uma das situações mais peculiares registradas na enchente de 1928. Nas imagens, vemos uma série de pessoas retirando sacas de produtos de dentro do segundo andar de uma casa e embarcando-as no Vapor Salvador, na gasolina São José e em lanchões dispostos em frente à moradia. A posição das embarcações sobre a água muda de uma fotografia para outra, assim como se altera a posição do fotógrafo. Sobre a Imagem 78, segue uma legenda manuscrita: “Casa de Luiz P. Feix e Vapor Salvador. Esta casa é um sobrado!”. Sobre a 79, segue uma segunda legenda: “Casa de Luiz P. Feix antiga Arthur Zimmermann no Porto da Barca. – Vapor Salvador”.

O sobrado de Luiz P. Feix não existe mais em São Sebastião do Caí e falhamos em precisar exatamente sua localização, porém a designação de “no Porto da Barca” indica que ele se localiza ao fim da rua Pinheiro Machado. A segunda frase da legenda manuscrita indica o espanto do observador com o fato de que a enchente está atingindo a altura do segundo andar do sobrado. Fora essa legenda, poderíamos pensar que a enchente retratada na fotografia estaria a um mero metro de altura sobre a rua.

No entanto, a peculiaridade que apresenta essa fotografia é justamente a altura da água, que permitiu a profundidade necessária para o trânsito do vapor sobre a rua. Ao mesmo tempo, mostra por que foi necessário utilizar várias embarcações para retirar os produtos estocados na casa de Luiz P. Feix, uma vez que a água estava atingindo o segundo andar do sobrado. Nas enchentes cotidianas de São Sebastião do Caí, as pessoas apenas “alevantam” seus objetos para que eles não sejam atingidos pela água. Supomos que as sacas tenham sido levadas para o segundo andar como precaução derivada da cheia, mas, uma vez que se verificou que o nível da água continuava subindo, foi necessário remover os produtos de seu depósito elevado e improvisado no segundo andar.





**Imagem 78:** Vapor Salvador e lanchão retirando sacas de cereais do segundo andar do sobrado de Luis P. Feix. Enchente de 1928.  
Acervo do jornal *O Município*, da família de Luciana Kruse Bohn.





**Imagem 79:** Segunda fotografia de Vapor Salvador e lanchão retirando sacas de cereais do segundo andar do sobrado de Luis P. Feix. Enchente de 1928. Acervo do jornal *O Município*, da família de Luciana Kruse Bohn.

Na Imagem 78, vemos uma composição bem enquadrada pelo fotógrafo. Há uma linha quase ao centro da imagem que a divide; a metade inferior é preenchida pela água da enchente que cobre a rua, enquanto a metade superior é composta por outros elementos: à centro-esquerda temos o segundo andar do “sobrado!”. De suas cinco janelas que estão visíveis, apenas duas estão abertas para que se acesse um lanchão parado à frente. Já à direita vemos a proa do vapor Salvador, de onde sai uma corda estendida que cruza o centro da fotografia e está afixada em algum lugar que não é visível no enquadramento. Aparentemente, essa corda está guiando os movimentos finos que a embarcação está fazendo para se aproximar do lanchão e do sobrado. Empilhadas sobre o lanchão estão várias das sacas de produtos que estão sendo retiradas do segundo andar. Sobre esse lanchão, vemos três pessoas. Nas janelas abertas do sobrado, vemos três pessoas, sendo uma delas uma criança que está sentada no parapeito, suportada por uma mulher.

Já a Imagem 79 foi feita a maior distância e com enquadramento menos elaborado. Nota-se, por esse quadro, a instabilidade física do fotógrafo-observador e seu ponto de vista muito próximo à folha d’água. Por sua posição, supomos que ele estava embarcado em um caíco para realizar essas fotografias da enchente de 1928. Caícos são um tipo de embarcação que permite grande mobilidade por seu pequeno porte e propulsão a remos, o que também possibilita que circunavegue outras embarcações maiores, assim como prédios atingidos pela cheia. Claro que, por seu pequeno porte, esses caícos são muito propensos a serem afetados pelos movimentos de ondulação da água. É isso que se observa com a movimentação entre a perspectiva das Imagens 78 e 79, em que a primeira (78) possui um enquadramento de melhor qualidade do que a segunda (79).

A Imagem 79 também é preenchida em sua metade inferior pela água do rio Caí, que tomou a “rua da Barca” (rua Pinheiro Machado). Já sua metade superior mostra mais elementos, incluindo uma série de diferentes tipos de embarcação, o segundo andar do sobrado à esquerda e as copas de algumas árvores ao fundo. O primeiro plano da imagem, acima da água, é tomado pelas embarcações. O lanchão que aparece melhor na Imagem 78 continua parado em frente ao sobrado, porém desta vez conta com apenas uma pessoa sobre ele. A proa do Vapor Salvador está mais direcionada ao sobrado, possivelmente puxada pela corda que aqui é mais visível. Ao fundo, à direita, aparece a casa de máquinas à popa da Gasolina São José. Ainda mais à frente, aparece um tipo de embarcação improvisada; sobre dois caícos encontramos uma espécie de “ponte” usada para transpor as sacas entre diferentes

embarcações. As Imagens 78 e 79 foram tiradas em local próximo da Imagem 88 (como se mostra no Mapa 22), porém esta mira o lado oposto da rua Pinheiro Machado.

O significado iconológico dessas imagens não possui o mesmo peso que o de uma pintura renascentista. A metodologia desenvolvida por Panofsky (1982) foi pensada para análise de objetos de arte, que possuem um autor que incorpora subterfúgios em suas criações, aplicando-lhes diferentes níveis de significado. Ainda, nestas obras se estabelece uma relação de troca entre objeto de arte e observador, que pode criar diferentes camadas simbólicas. Porém, reconhecendo os limites da aplicação da metodologia panofskiana em fotografias documentais, vemos que os registros fotográficos (Imagens 78 e 79) ganham diferente significado por se constituírem como um par de imagens feitas em sequência. Isso acrescenta uma dimensão de movimento que ajuda o observador a “ver” a situação documentada. A instabilidade da água e o movimento fluído das embarcações, diante de uma situação incomum, crescem essas imagens de um impacto que nenhuma das duas teria individualmente. A movimentação das embarcações e do fotógrafo reforça a ideia de fluidez comum ao fenômeno das enchentes. Ao mesmo tempo, revela a urgência dos acontecimentos.

Ao mesmo tempo, a situação de a água atingir o segundo andar do sobrado é incomum mesmo para os parâmetros de cheias de São Sebastião do Caí. Definitivamente, as pessoas que estão fazendo o traslado das sacas de produtos foram pegadas de surpresa. Esse sobrado foi construído em uma região que regularmente é inundada por sua proximidade ao rio, porém esse segundo andar foi feito pensando na necessidade de se salvar produtos que normalmente ficariam estocados no andar térreo.

A única construção, na área de inundação de São Sebastião do Caí, que possuía mais de dois andares nessa época era o sobrado construído pelo comerciante Frederico Arnoldo Engel (Imagem 67 e 87) em 1890. Essa construção contava com três andares, acrescidos de um sótão. Mas, em geral, as construções que víamos nessa região eram casas de um ou, no máximo, dois pavimentos para os mais abastados. Em alguns casos, as casas de apenas um pavimento eram elevadas em relação à rua, a fim de evitar a invasão da água nas enchentes mais leves, abaixo de 11 m de altura.

A enchente de 1928 atingiu 13,62 m (KLEIN, 2011), nível similar às duas enchentes de maio e novembro de 1941, com 13,52 m e 13,40 m respectivamente (KLEIN, 2011), e um pouco abaixo da cheia de 1932, que atingiu 13,80 m (KLEIN, 2011 e RIO GRANDE DO SUL, 2014, p. 14-22). Isso não significa que o sobrado de Luiz P. Feix foi atingido por todas

essas enchentes da mesma forma. Para além da altura da água, métrica normalmente utilizada para comparar enchentes, a rapidez com que a água sobe, o tempo que esta permanece alta (e quão alta) e a direção do vento são fatores determinantes para observar o comportamento de uma enchente. A depender desses fatores, podemos ver fenômenos relativamente diferentes a cada ocorrência e, em parte, isso pode explicar essas pessoas terem sido pegas de surpresa nesse momento.

As Imagens 80 e 81 oferecem duas perspectivas panorâmicas da enchente sobre a cidade a partir do local da igreja católica. A Imagem 80 traz duas legendas manuscritas: “Casa do Fabiano” e “Estrada Villa Rica”. A primeira aponta para uma casa localizada hoje na rua Selbach, 02. A segunda, para a atual avenida Osvaldo Aranha, que percorre parte do bairro Vila Rica.

Esta fotografia (Imagem 80) oferece uma perspectiva a partir da igreja católica em direção a nordeste. Em primeiro plano, vemos algumas casas ao final da rua Mal. Deodoro da Fonseca, uma casa na rua Selbach apontada pela legenda e, em segundo plano, parte do baixio descampado que constitui o bairro Vila Rica. Ao fundo, vemos alguns morros que se localizam do outro lado do leito do rio. A composição visa dar destaque ao tom prateado que preenche o centro da imagem, à representação visual da cheia e por onde ela havia se estendido.

A Imagem 81 traz uma legenda manuscrita: “Vista geral da Villa – apanhada do Morro do Martim Adams”. Acreditamos que essa legenda está errada e que o escritor não reconheceu a vista corretamente. Ele acerta no sentido de que a perspectiva se dá na direção oeste, uma vez que o leito original do rio está delineado ao fundo da imagem contra a base do morro. Porém, a rua que aparece na metade inferior da fotografia não condiz com as cercanias do morro do Martim; corresponde, sim, à rua Henrique D’Ávila, na ladeira que constitui a quadra seguinte à igreja.

Estabelecido que a fotografia (Imagem 81) foi feita do mesmo local que a anterior (80), vemos uma composição simples da paisagem. O objetivo desta fotografia era mostrar a amplitude da enchente, porém, neste exemplo, a imensidão da cheia fica mais clara do que na anterior, pois o limite da água está mais próximo do fotógrafo, assim como este está voltado para o próprio leito do rio. O grande centro da imagem é preenchido por uma imensidão prateada que indica a cheia com várias casas em seu meio, especialmente no canto esquerdo que mostra a rua 13 de Maio.





**Imagem 80:** Vista da enchente de 1928 sobre o bairro Vila Rica. Fotografia tirada da torre da igreja católica, mirando a nordeste. Acervo do jornal *O Município*, da família de Luciana Kruse Bohn.



**Imagem 81:** Vista panorâmica da enchente de 1928. Perspectiva mirando oeste, sobre rua Henrique D'Ávila, a partir da torre da igreja católica. Acervo do jornal *O Município*, da família de Luciana Kruse Bohn.





**Imagem 82:** Perspectiva da enchente de 1928 a partir da torre da igreja católica, mirando a sudoeste, sobre o Centro e o bairro Navegantes. Acervo do jornal *O Município*, da família de Luciana Kruse Bohn.

A Imagem 82 também foi feita a partir da torre da igreja católica. Ela mira na direção sul-sudoeste, em primeiro plano sobre uma esquina da praça Cônego Edvino Puhl na direção que toma pela rua Mal. Floriano Peixoto até a Prefeitura. Nos cantos mais distantes da imagem vemos, à esquerda, a chaminé da Fábrica Oderich e, à direita, a torre da igreja luterana.

No plano central da fotografia, vemos diversas construções do centro de São Sebastião do Caí, algumas delas sendo identificadas em escrita manual. À direita, está marcado o “Asylo”, onde atualmente funciona a Escola Estadual de Ensino Fundamental São Sebastião. No canto inferior esquerdo, vemos o prédio que atualmente abriga o Museu Histórico Vale do Cahy, no meio da Praça. Este foi construído em 1926 e, em 1928, era ocupado pelo bar “A Tafona”. Ao fundo, entre copas de árvores e morros delineados pelo horizonte, vemos alguns reflexos prateados que indicam presença de água da cheia de 1928.

Essa imagem completa o panorama da enchente a partir da torre da igreja; nela a água aparece de forma menos proeminente no primeiro ou segundo planos, por estar mais distante do fotógrafo. Fato interessante dessa fotografia é uma marcação com “+” sobre uma casa de esquina que indica, pela primeira vez, a autoria dessas notas feitas a mão sobre as fotografias do acervo de Luciana Kruse Bohn. Por mais que elas tenham chegado a ela por intermédio de seu avô, Wallace Otto Kruse, este não havia sido o autor das legendas manuscritas.

O símbolo de “+” se interliga com a legenda na borda: “+ Nesta esquina estive com a pharmacia”. Isso indica que o autor das legendas trabalhou de alguma forma com uma farmácia que estava sediada no prédio da esquina entre as ruas 13 de Maio e Mal. Floriano Peixoto em período anterior a 1928. Permanecemos, no entanto, sem certeza sobre seu nome.

Já as fotografias encontradas nas Imagens 83 e 84 oferecem duas perspectivas sobre a cheia de 1928 na rua Cel. Paulino Teixeira. O melhor ponto de referência das duas fotografias é a torre da igreja luterana, por sua arquitetura tão distinta em relação às moradias do entorno. O principal fator de destaque na composição dessas fotografias é que uma delas (83) mostra o ponto em que a enchente está mais alta na rua e a outra (84) mostra o ponto em que a enchente está em seu limiar.

Estas duas imagens a seguir conseguem nos transportar para o ponto de vista da rua e fazer uma comparação com a perspectiva panorâmica que obtivemos desse ponto da enchente na Imagem 82, especialmente no entorno da igreja luterana.





**Imagem 83:** Fotografia da rua Cel. Paulino Teixeira em seu cruzamento com a rua Sete de Setembro. Perspectiva mirando a leste, com igreja luterana ao centro. Enchente de 1928. Acervo do jornal *O Município*, da família de Luciana Kruse Bohn.



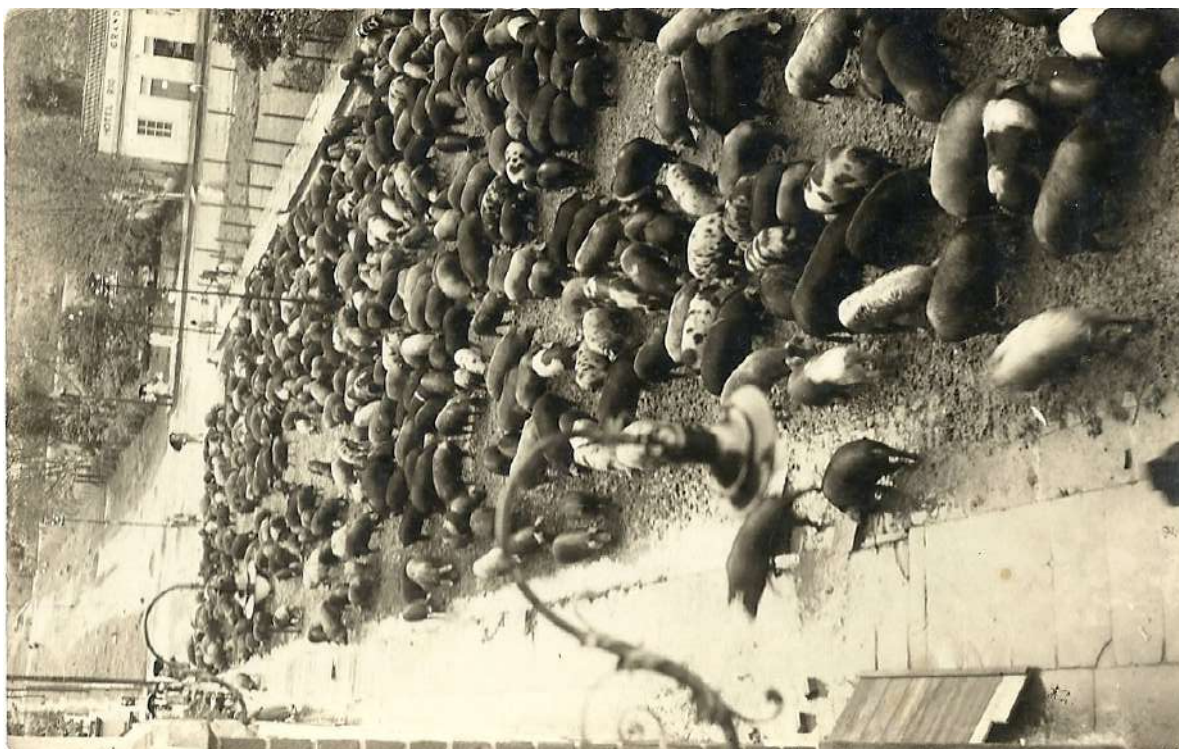
**Imagem 84:** Fotografia oposta à anterior, da rua Cel. Paulino Teixeira mirando oeste e mostrando o limiar da enchente de 1928. Igreja luterana ao fundo. Acervo do jornal *O Município*, da família de Luciana Kruse Bohn.

Na Imagem 83, que mostra um ponto mais alto da cheia, vemos que algumas construções não devem ter sido invadidas pela água, como é o caso da casa mais à direita e da casa mais à esquerda no plano médio da imagem. Essas casas, apesar de contarem com apenas um pavimento, foram construídas com o piso elevado em relação à rua.

Esse já não é o mesmo caso da casa branca, que se encontra mais ao centro da imagem. Ela possui uma diferença de altura em relação à construção à sua esquerda, e na imagem fica claro que a água chegou a atingir a altura das janelas.

A Imagem 84 traz algumas legendas. Uma similar à legenda da Imagem 83: “Rua da Igreja Protestante”, que indica o local. Já as outras duas, “casa Sergio Nogueira” e “esta é nova”, indicam construções específicas dentro da imagem. Essa imagem mostra o local na rua Cel. Paulino Teixeira onde está o limiar da enchente, como também se pode ver no Mapa 22.

Observamos na imagem algumas casas com seus jardins ladeando a rua que está tomada pela água e que, no primeiro plano, transiciona para um pavimento enlameado. A lama em si não parece uniforme, e sim bastante mexida pelo movimento que a rua deve ter visto ao longo da cheia, com o movimento de carros, pessoas, cavalos e caícos.



**Imagem 85:** Fotografia da rua Pinheiro Machado. A rua está tomada por uma vara de porcos deslocados da Fábrica Oderich, que havia sido atingida pela enchente. Perspectiva a partir do segundo andar da Prefeitura Municipal. Enchente de 1928. Acervo do jornal *O Município*, da família de Luciana Kruse Bohn.

As disrupções de cotidiano geradas pelas enchentes são variadas. Entre os casos comuns, temos a necessidade de deslocamento de pessoas; entre os incomuns, temos um exemplo na Imagem 85.

Essa fotografia mostra uma vara de porcos que foi deslocada do pátio interno (mangueirão) da Fábrica Oderich e que, no momento do registro, se encontrava na rua ao lado da Prefeitura (rua Pinheiro Machado). Para entender o contexto dessa fotografia, é importante lembrar que não havia tecnologia de refrigeração amplamente difundida na região em 1928. Isso significa que os animais, cuja carne era utilizada para fazer os produtos enlatados da Oderich, eram em geral abatidos na própria fábrica ou em suas cercanias, a fim de otimizar o processo de abate, cura (ou processamento) e enlatamento. Como se vê pelo Mapa 22, a Fábrica Oderich se localiza em região que era passível de ser atingida por enchentes, na época entre as ruas Oderich, São Lourenço, 1º de Maio e Mal. Floriano Peixoto. E, pelo registro fotográfico, foi isso que ocorreu na cheia de 1928.

A imagem ainda mostra que essa rua possuía calçamento característico de “estradas de chão”, ou seja, chão de terra misturado com saibro. A calçada, porém, era assentada com pedra grês nos dois lados. No meio da via de veículos, vemos que havia postes de iluminação elétrica, assim como em primeiro plano e à esquerda aparecem luminárias elétricas na fachada da Prefeitura. O prédio da Prefeitura não chega a aparecer na fotografia, uma vez que é dele que é feita a imagem.

Nossa hipótese é de que a fotografia foi obtida a partir da janela localizada na fachada da rua Mal. Floriano Peixoto, no segundo andar da Prefeitura, mais próxima à esquina com a rua Pinheiro Machado. O ângulo torto sugere que o fotógrafo não estava observando a imagem que estava fazendo pelo visor, como se houvesse estendido seu braço pela janela para obtê-la.

Ainda nessa imagem, vemos ao todo 11 pessoas. Duas delas (uma segurando um guarda-chuva) parecem estar guardando os porcos, enquanto as outras estão distribuídas pelas esquinas que aparecem na fotografia. Estas outras pessoas parecem estar observando a situação incomum de uma vara de porcos disposta ao lado da Prefeitura. Esse registro é dos mais curiosos que encontramos sobre as enchentes em São Sebastião do Caí e adiciona uma camada relevante em nossa pesquisa, uma vez que mostra o impacto das inundações do rio entre não-humanos que também habitam a cidade.



Possuímos o entendimento de que as enchentes são a principal recorrência de interação entre os habitantes de São Sebastião do Caí e seu rio.

A partir disso, analisamos neste capítulo as formas com que o rio Caí entrou em contato com a cidade de São Sebastião do Caí neste século e nos dois séculos anteriores. Para isso, utilizamos um estudo quantitativo, por meio da tabela de ocorrência de enchentes, e outro de natureza iconográfica, por meio das fotografias da enchente de 1928.

É possível constatar que há recorrentes extravazamento das águas do leito do rio com fortes indícios de comportamento cíclico e sazonal. Porém, esses ciclos não são regulares. Ocorrem enchentes (no máximo) a cada dois anos, mas as cheias consideradas críticas são imprevisíveis, já que anos podem passar sem uma ocorrência acima de 11 m (RIO GRANDE DO SUL, 2014).

As grandes enchentes, aquelas dignas de ficarem gravadas na memória coletiva da cidade, não obedecem a essa classificação de apenas 11 m para “enchentes críticas”. Vemos que as inundações lembradas, em geral, chegaram perto de 14 m ou ultrapassaram essa altura.

Pode-se passar uma década inteira sem que elas ocorram, como nos anos 1970, para, em alguma dada década, elas ocorrerem mais de uma vez. Esse é o caso da década de 2000, quando ocorreram enchentes acima de 14 m em 2000, 2007 e 2009. Na década seguinte, também ocorreram enchentes acima dessa altura, nos anos de 2011, 2016 e 2020.

Ao contrário dos registros do séc. XIX, para as décadas do séc. XX temos um registro bem acurado de diferentes fontes (OLIVEIRA, 2010; KLEIN, 2011; MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA, 2019), com anos e medidas de altura das principais cheias. Essa comparação aponta para o fato de que a imprevisibilidade do rio é constante e, também, que esses episódios têm sido mais devastadores no século atual (ver o estudo de ESPÍNDOLA e NODARI, 2013 e também FAGUNDES e NODARI, 2018).

Apesar de não termos registros de mudanças climáticas bem documentadas para o séc. XIX em São Sebastião do Caí, as tendências gerais observadas nos dados estão de acordo com a análise de Le Roy Ladurie (2019) sobre as mudanças climáticas nos últimos três séculos. Aponta ele:

A partir dos anos 1850-1860, sob a influência de belos anos quentes, houve um forte recuo das geleiras alpinas: foi o fim da Pequena Idade do Gelo. O importante é notar que, durante todo o período da Pequena Idade do Gelo, especialmente entre 1580 e 1860, as geleiras sempre foram

maiores do que eram desde o início do recuo em 1860. No período mais contemporâneo, o clima aqueceu a partir de 1911-1920 com, para o período de 1911-1952, uma evolução que pode ser descrita como o primeiro aquecimento. Muitos ainda se lembram dos verões quentes da Segunda Guerra Mundial e dos anos seguintes, até 1952. Acima de tudo, as duas últimas décadas do século XX e o início do século XXI constituem um dos períodos mais quentes do último milênio segundo estudos dos climatologistas. (LE ROY LADURIE, 2019)<sup>19</sup>

Dessa forma, podemos observar que a análise de dados deste capítulo encontra correspondência em tendências observadas por outros estudos que dissertam sobre as mudanças climáticas e os efeitos do antropoceno (CRUTZEN e STOERMER, 2000). O caso particular da cidade de São Sebastião do Caí permite, no entanto, apontar alguns desdobramentos dialéticos de possíveis interpretações culturais ou de percepção sobre estas mesmas alterações do clima.

O constituinte mais profundo da cultura caiense, para além de seu convívio com o rio, é o entendimento da cidade como um lugar de memória.

Neste ponto, cabe salientar que essa leitura é uma reificação nossa, a partir deste estudo e de nossas observações. É possível afirmar que essa indicação parte de observação-participante (MALINOWSKI, 1978), feita *in loco* ao longo das conversas e consultas necessárias para essa pesquisa, apesar de não haver o devido desenvolvimento de prática etnográfica na cidade.

Esse “local de memória” se dá a partir da cidade que foi construída com a ocupação da encosta da serra gaúcha. Essa mesma serra vai passar a ser ocupada pelo esforço colonizador euro-brasileiro com o fim da “Pequena Idade do Gelo” em 1860, como aponta Le Roy Ladurie. A mudança do clima e a colonização não são fenômenos divorciados, uma vez que o aquecimento do clima permite a cultura de diferentes produções agrícolas em regiões que anteriormente poderiam ser frias demais para isso.

Dessa construção, se cria nos caienses uma relação de parentesco com seu entorno. Mesmo sendo uma população de origem migrante, a maior parte das famílias caienses de hoje conseguem localizar raízes de antepassados que remontam ao séc. XIX e, em alguns casos, ao

---

<sup>19</sup> Tradução nossa de original em francês: *À partir des années 1850-1860, sous l'influence de belles années chaudes, on assiste à un fort recul des glaciers alpins: c'est la fin du petit âge glaciaire. L'important est de noter que durant toute la période du petit âge glaciaire, et surtout entre 1580 et 1860, les glaciers furent toujours plus volumineux qu'ils ne le sont depuis le retrait commencé en 1860. Dans la période plus contemporaine, le climat se réchauffe à partir de 1911-1920 avec, pour la période 1911-1952, une évolution que l'on pourrait qualifier de premier réchauffement. Beaucoup de gens se rappellent encore les étés chauds de la Seconde Guerre mondiale et des années suivantes, jusqu'en 1952. Surtout, les deux dernières décennies du XXe siècle et le début du XXIe constituent l'une des périodes les plus chaudes du dernier millénaire, selon les études des climatologues.*

séc. XVIII. A construção de sua percepção do ambiente urbano se dá a partir da memória coletiva e, principalmente, do cotidiano. Nota-se isso, por exemplo, a partir de inscrições encontradas em várias fotografias que apontam que “tal casa pertencia a fulano ou beltrano”.

Se o objetivo de nosso legendador (Imagens de 78 a 85) era ser claro e direto, por que não utilizar apenas indicações cartográficas mais claras como, por exemplo, o nome oficial da rua e o número da moradia? O que inferimos é que essas legendas manuscritas foram feitas para consumo próprio ou de pessoas próximas. E que, por isso, as indicações eram perfeitamente objetivas, dependendo, claro, de quem era o leitor.

Segundo Pièrre Nora (1993, p. 22):

(...) se é verdade que a razão fundamental de ser de um lugar de memória é parar o tempo, é bloquear o trabalho do esquecimento, fixar um estado de coisas, imortalizar a morte, materializar o imaterial para – o ouro é única memória do dinheiro – prender o máximo de sentido num mínimo de sinais, é claro, e é isso que os torna apaixonantes: que os lugares de memória só vivem de sua aptidão para a metamorfose, no incessante ressaltar de seus significados e no silvado imprevisível de suas ramificações.

São Sebastião do Caí é um território de lentas e constantes metamorfoses. Essas transformações possuem diferentes níveis dromológicos (VIRILIO, 1977), seja pelos eventos fugidios e constantes das cheias, seja pelas lentas alterações de infraestrutura que se observa na expansão do território urbano ou seja pela substituição de alguns prédios por outros. O fato é que essas transformações introduzem novos pontos na paisagem, mas com substituições tão lentas que a cidade só realmente se modifica quando comparada em diferentes décadas (como se vê no Anexo II).

Por isso, buscamos singularizar o período conjuntural de 1870-1940, como um momento único e acelerado na história caiense, comparando-o com o período anterior (entre o séc. XVII e 1870) e com o período posterior (1940-2020). Em grande parte, este estudo se debruçou sobre as transformações ocorridas nesse período conjuntural mediano, pois ele trouxe maiores modificações ao ambiente. A questão de buscar compreender essa percepção da paisagem caiense na longa duração se deve ao fato de que, por mais que os processos dromológicos sejam mais atraentes (por seu maior impacto), é a entediante mesmice da longa duração que realmente constitui um ambiente.

Nesse sentido, não há como desassociar o rio Caí e a cidade de São Sebastião do Caí. O rio é causa do assentamento e o criador da urbe, as enchentes como fenômeno (ou

catástrofe) de interação entre humanos-ambiente são consequência da cidade criada. O fenômeno do rio e suas flutuações não pode ser desvinculado da cidade e sua percepção do ambiente. Se não houvesse pessoas para ver as enchentes, na perspectiva do rio essas movimentações seriam apenas sua “respiração” sazonal.

Um “ente natural” não pode ser desassociado de todos os elementos que o compõem, o rio Caí e a cidade de São Sebastião do Caí formam um todo indissociável. Por mais que o rio tenha um leito delimitado onde suas águas restam pela maior parte do ano, seus transbordamentos são uma ocorrência natural. Esses mesmos transbordamentos esculpiram os baixios terraplanados sobre os quais os caienses construíram sua cidade. A dicotomia clássica entre história natural e história humana não consegue ser completamente realizada. Natureza e Cultura são aspectos de um mesmo todo, de um mesmo meio. Encontramos diferentes pensadores que trazem propostas similares a esta, como: Ingold (2000, p. 18), Asdal (2003), Danowski e Viveiros de Castro (2014), Descola (2005 e 2014), Fuentes (2011), Haraway (2005, 2007, 2015, 2016), Latour (2012 e 2019), Le Roy Ladurie (2009), Moore (2003) e Sagan (2011). Não há um dentro e um fora, apenas um meio. O que buscamos dissertar neste capítulo, e neste estudo como um todo, foi a naturezacultura que é gerada a partir da percepção dos caienses sobre seu rio.

Nesse sentido, não apenas São Sebastião do Caí se constitui como um lugar de memória para seus habitantes, mas também um local de observação da memória do clima. O convívio dos caienses com as enchentes tende a demonstrar isso, como os estudos de Schröder e Maroneze (2013) e Wollmann e Sartori (2010) deixam claro.

Não apenas isso, as enchentes são apenas uma das diversas formas com que essa população interage, age e sofre com seu entorno. Temos exemplos vistos em outros capítulos deste estudo: navegação e intervenções do rio, explosões de vapores, abalroamentos, regatas como prática de lazer, fonte de abastecimento hídrico, sentimento de identidade, entre outros. Na memória coletiva dos caienses, esses fenômenos não se organizam cronologicamente. Há um passado remoto em que o rio foi a vida da cidade, por meio dos vapores e da navegação, e outro em que a cidade voltou sua atenção para fora do rio e viu decrescer sua economia.

Tudo isso alude à ideia de que “nos encontramos imersos na temporalidade, que borra as fronteiras entre passado, presente e futuro. Temporalidade envolve quebrar as barreiras entre períodos de tempo que se encontram juntos em um momento de materialidade do mundo” (OLIVIER, 2016). Nesse sentido, o rio Caí representa para os caienses a sua origem,

a nostalgia por um passado que parecia promissor e a chance de um melhor futuro, caso o rio seja novamente incorporado à vida da cidade, para além das enchentes. Ou seja, o mundo é memória viva. E esperança de porvir. E, nesse sentido, São Sebastião do Caí é um todo formado por dois corpos: o corpo social, formado por seus habitantes, e o corpo natural, formado pelo rio e seu entorno. Um único sistema, interligado por relações espirituais de reciprocidade (MAUSS, 2013).



We have not been given the lead in the cosmic drama.  
(Carl Sagan. Pale Blue Dot. 1994)

~

Não nos foi dada a liderança no drama cósmico.  
(Tradução nossa)

### Considerações finais

Este estudo apresentou a história do rio Caí a partir de um ponto de vista colonizador e, nesse sentido, tivemos perda de outras possíveis perspectivas, uma vez que vozes indígenas e afro-brasileiras foram silenciadas nas fontes históricas consultadas, cuja origem está no esforço colonizador euro-brasileiro. Isso exime essas populações de certa culpa e demonstra o contexto antropocênico nesta narrativa, por ser um processo industrializante (MENDES, 2010) que buscava integrar a região do vale do Caí à economia capitalista do sistema-mundo (WALLERSTEIN, 2004). Portanto, contar a história de um rio no antropoceno implica reconhecê-lo a partir da visão eurocêntrica. Foi a mentalidade europeia que gerou os movimentos históricos da modernidade que vieram a culminar com a Revolução Industrial e as Mudanças Climáticas. Reconhecemos que isto é limitante, mas ao mesmo tempo reflete de forma honesta a origem da ocupação do rio Caí, além de também assinalar o próprio lugar de autoria a partir do qual falamos.

O conceito de antropoceno se relaciona com alterações feitas sobre o ambiente por seres humanos e reconhece que estas são causadas pela colonização e pela integração de um certo território ao sistema econômico capitalista, ou seja, com sua incorporação ao *Euroceno* (GROVE, 2015). Neste sentido, buscamos realizar um percurso narrativo que trouxesse a modernidade e suas grandes mudanças para o nível local por meio de argumentação que salientasse o aumento da presença colonizadora, industrial e produtiva capitalista na região do Vale do Caí ao longo dos séculos. Buscamos, portanto, apresentar a inserção de um rio no antropoceno. Isso se deu, ao longo de três capítulos, com diferentes escopos e recortes temporais.

Por exemplo, por intermédio da apresentação de mapas originados das explorações europeias nas Américas e do esforço de ocupação do Rio Grande do Sul dentro dos períodos colonial e imperial brasileiro, conseguimos observar várias características do Vale do Caí anotadas pelos cartógrafos, assim como identificar outras não registradas. Pudemos notar que, ao longo dos séculos, a região se tornou mais clara no registro cartográfico, justamente pela maior presença colonial. Acreditamos que a consolidação deste território é marcada, na cartografia, pela presença de pequenas cidades no território e por sua caracterização cada vez mais clara, já que representar um território também é uma forma de percepção da paisagem.

Esses detalhes se tornam pontos focais para que nos encontremos nos mapas da região, já que localizam assentamentos perenes e vitais para o desenvolvimento das atividades econômicas.

A paisagem, porém, pode ser percebida de outras formas além da cartográfica. Diferentes fontes historiográficas nos auxiliaram na compreensão de como essa região era percebida por meio de imagens e descrições. Nesse ponto, outros elementos da paisagem começam a se apresentar, como diferentes tipos de plantas e animais. A perspectiva continua sendo colonizadora, porém desta vez com o pé no chão. Vemos um território com matas densas, biomas complexos e fauna cheia de diversidade. Ao mesmo tempo, há um ímpeto entre os colonizadores para controlar este ambiente e torná-lo antropizado (BUBLITZ, 2008). Notamos que há uma organização do ambiente e dos seres. Existem os que são permitidos e existem os que são proibidos, dependendo de sua utilidade. Certas plantas serão cultivadas em larga escala; outras serão consideradas incômodas. Certos animais serão valorizados; outros, rejeitados.

Essa domesticação do ambiente se faz necessária para o esforço colonial e demonstra, explicitamente, o ímpeto de subjugação da natureza, gerada no contexto antropocênico. Ao mesmo tempo, o conceito de antropoceno implica que não são apenas os humanos que possuem agência dentro de um determinado ambiente, mas, sim, que suas ações acabam gerando reações da natureza. Neste sentido, vimos que a colonização de São Sebastião do Caí implicou em duas grandes intervenções no rio: a construção do cais do porto e a barragem Rio Branco.

A construção do cais do porto, trata de uma série de melhorias feitas sobre um porto natural já existente antes da fundação da cidade. Esse ponto natural consistia em uma rampa de terra que descia até o nível da água. As melhorias que foram feitas junto a esta rampa se tratam de uma reestruturação da barranca do rio com um muro de pedra para contenção da terra e algumas escadas que foram construídas para facilitar o acesso das pessoas aos barcos. Como podemos observar ao longo dessa seção, essas mudanças no cais do porto eram frequentes, necessitando de reformas e consertos ao longo das décadas. As renovações eram necessárias tanto pelo uso constante e desgaste ao longo do tempo como também por causa das enchentes que, sazonalmente, causavam avarias a essa estrutura.

No entanto, a estrutura que mais provocou alterações diretas sobre o curso do rio foi a barragem Rio Branco. Por ser uma obra relativamente complexa e inovadora para a época, nos detemos nos pormenores de sua feitura. A análise das plantas e projeções da barragem e

das descrições encontradas na Revista de Engenharia e nos jornais da época deixa claro que a obra foi executada apesar de vários percalços. Assim como o porto, a barragem e o trajeto que ela se responsabilizava em tornar navegável necessitavam de renovações e melhorias constantes para o aprofundamento do trajeto fluvial usado por barcos de diferentes calados. Todo o contexto apontado nessa seção indica que as alterações antrópicas realizadas sobre o curso da água não foram pontuais, mas, sim, recorrentes. Assim, como eram também recorrentes as avarias causadas pelas cheias do rio.

Outro ponto de contenção no debate público sobre o trânsito fluvial era a dificuldade de tráfego durante as épocas de seca nos meses de verão. Somado isso às adversidades trazidas pelas cheias, podemos notar uma certa dificuldade do cotidiano das pessoas que dependiam do rio para suas atividades econômicas. Essas barreiras encontradas no convívio com o rio ressaltam uma ideia central para o contexto antropocênico, que se trata da resposta ou das repercussões geradas pela natureza a partir de ações humanas em um contexto global para uma escala local às margens do rio.

As intervenções antrópicas realizadas no curso do rio Caí eram nada mais do que tentativas de controlar essas repercussões. Conseguimos observar um fluxo de ações humanas e reações ambientais dentro do contexto apresentado no primeiro capítulo, especialmente no que trata das tentativas de domesticação da natureza e da fuga da natureza em relação a esse jugo. Ao longo do tempo em que o rio Caí era utilizado para as atividades econômicas do município, e mesmo depois disso, observamos este estado constante de fluxo, épocas de cheias seguidas de épocas de seca; épocas de navegação constante seguidas de épocas de navegação intermitente; épocas em que o rio invadia o espaço urbano e épocas em que o nível do rio era baixo até mesmo para se conseguir um suprimento facilitado de água potável. E entre todas essas épocas ainda eram necessárias reformas no entorno do rio, como resultado das avarias causadas pelas variações dos seus fluxos e transbordamentos.

Não só isso, observamos que a “era dourada” da navegação fluvial no rio Caí era habitada não só por barcos a vapor como também por muito trabalho, acidentes e mortes. A vida e a morte no rio Caí aconteciam com grande movimentação. Procuramos nomear, pelo arrolamento de diferentes navios a vapor, gasolinas e caícos, os objetos que permitiam essa constante navegação e, assim, entender um pouco do cotidiano da navegação fluvial. A rotina de trabalho nesses barcos não era desprovida de perigos. Apenas no rio Caí, entre as décadas de 1890 e 1920, ocorreram dois grandes acidentes em que as caldeiras dos motores

explodiram, deixando, em cada caso, dezenas de mortos. Para além desses grandes acidentes, eram comuns afogamentos, crimes, naufrágios, perda de cargas e abalroamentos, o que desmistifica um pouco a nostalgia desse passado visto como idílico atualmente.

Ainda, argumentamos que a cidade de São Sebastião do Caí foi construída a partir de uma colonização industrializante. Por esta cidade ter sido emancipada e construída já com ares de urbe modernizada, essa concretude se contrapõe a outro passado colonial idílico, muito comum na enunciação das histórias da imigração teuto-italiana para o nordeste do Rio Grande do Sul. O que encontramos é uma urbe que se cria em uma arquitetura oficial e moderna, com a implantação de mecanismos industriais nos locais de trabalho, transportes maquinais e produção agrícola mecanizada. Esse processo industrializante, no entanto, tem vida curta. O sonho caiense se afirmava na promessa de inovação desde sua inepção, mas passou a um período de declínio que dura até o presente momento, pois a cidade não conseguiu concretizar instalação de via férrea e ficou marginalizada nas rotas rodoviárias. A vida comercial e econômica que surge com a cidade no séc. XIX dependia da navegação fluvial e, com a falta de incentivos por esse meio de transporte no séc. XX, entrou em declínio.

É nosso entendimento que o período de industrialização de São Sebastião do Caí, entre 1870 e 1940, caracterizou uma conjuntura dromológica de rápida modificação do ambiente e configuração de uma nova paisagem. Já o período posterior a 1940 se caracteriza pela busca de um novo equilíbrio de convívio entre o rio Caí, a cidade e população de São Sebastião do Caí. Nisso, vemos repetições cíclicas, seja da economia que cresce e diminui, seja com as próprias cheias. Esses processos cíclicos e, especialmente, as intervenções humanas podem ser entendidas a partir do conceito de *taskscape* (INGOLD, 2000, p. 190), no qual estas tarefas que são realizadas sobre o ambiente constituem uma forma de percepção da paisagem, associando, assim, a percepção à agência. O argumento de um ciclo que se refaz constantemente – e recomeça em seu encerramento, ou seja, torna-se constantemente – já se anuncia como um princípio ativo pelo princípio de “tudo flui” (*panta rhei*) do pré-socrático Heráclito de Éfeso. Afirma ele que a constância na natureza está ligada à transformação e que nada permanece eternamente. Ou, como afirma Christian Iber (2013, p. 75):

Quer dizer, o rio permanece, todavia, o mesmo, embora fluam “sempre outras águas”. Sim, o mesmo rio se constitui pelo fluir permanente de sempre outras águas. A especificidade do rio depende, portanto, de que fluam outras águas com regularidade e que umas sejam substituídas



pelas outras. Desta maneira o rio é uma imagem para o pensamento básico de Heráclito, do permanente em todo movimento e toda mudança.

Esse mesmo princípio de uma eterna recorrência, ou do tornar-se, também se afirma na filosofia taoísta pela ideia do *dao* (traduzido como o “princípio do caminho do meio” ou “o curso” da vida/natureza), que, segundo Lao Tzu (também chamado de Lao Zi ou Lao Tsé), professa que (LAO ZI, 2014, p. 55):

o bem supremo é a água

água... apura as dez-mil-coisas sem disputa  
habita onde os homens abominam

por isso abeira-se ao curso

Ou ainda (*op. cit.*, p. 71):

eis que as coisas no florescimento  
retornam uma a uma à raiz

o retorno à raiz soa:	repouso
isto se diz:	retornar ao destino
o retorno ao destino soa:	eternidade
conhecer a eternidade soa:	alumbramento

No taoísmo, compreender que a mudança é uma constância da vida possui papel central no encontro de uma forma de viver em harmonia com o mundo. Por várias passagens do *Dao De Jing* (LAO ZI, 2014), como as que encontramos acima, é utilizada a figura retórica da fluidez da água como um ensinamento que devemos incorporar à vida. Nesse sentido, aceitar que a vida se dá em um processo de constante fluxo vem a corroborar o próprio princípio de modernidade líquida de Zygmunt Bauman (2003, 2004). Para Bauman, modernidade significa solidez, porém, devido às incertezas e inconstâncias do séc. XX, essa modernidade se liquefaz e tudo que era sólido se esvaiu no ar. A sociedade moderna perdeu sua coesão social, pois aquilo que a embasava perdeu o significado.

Uma interpretação possível que temos a partir do caso caiense é que houve uma tentativa inicial (entre 1870 e 1940) de domesticar o ambiente natural sobre o qual a cidade estava sendo imposta. Em um segundo momento, com o decréscimo econômico da navegação a partir dos anos 1940, passa-se a uma aceitação conivente de convívio com um rio que

permanecia arredo. Essa percepção de mudanças cíclicas, mesmo que breves, humaniza a passagem do tempo, pois tende a relacionar o ambiente, em sua temporalidade, da mesma forma com que a própria experiência humana relaciona e organiza suas memórias. Além disso, simultaneamente reconhece os possíveis limites de análise desta perspectiva causados pela confusão gerada a partir da percepção humana sobre dois fenômenos constantes e paralelos: as ocorrências recorrentes dos ciclos sazonais, e dos movimentos de transborde e contração do rio (ou seja, a natureza que sempre parece a mesma em suas mudanças); e as modificações antropogênicas de efeito lento sobre a paisagem caiense.

Buscar cartografar e catalogar as mudanças de uma paisagem é tarefa ingrata, pois, como aconselha Mário Quintana em sua “Canção do dia de sempre”: *Nunca dê um nome a um rio: Sempre é outro rio a passar*. O objetivo deste estudo foi construído a partir da memória coletiva resguardada na cultura caiense, mas sua execução buscou esquematizar, categorizar e dissecar um conhecimento que vive na carne dos habitantes desta localidade. Há, para nós, um sentido de traição nesta pesquisa, na medida em que não consideramos ter conseguido realmente capturar todos os pormenores necessários para conseguir expressar de forma satisfatória a identidade que conforma esta cultura tão específica (na nossa visão). Porém, assim como na cartografia, para se representar algo no mapa é preciso utilizar-se de escalas e portanto utilizar-se de reduções e muitas vezes ocultar algumas informações conscientemente ou não.

Foi justamente este esforço de categorização que realizamos. O primeiro capítulo buscou encontrar o rio Caí nos mapas antigos, compor a paisagem do vale do rio Caí no séc. XIX por meio de imagens e observar como esta região se adequa ao sistema-mundo antropocênico por intermédio das intervenções humanas sobre a paisagem do rio. O segundo capítulo se dividiu em três pontos: (i) dissertar sobre o rio em sua faceta comercial e viária por meio da navegação; (ii) estabelecer concretamente algumas das práticas associativas dos caienses; e (iii) explorar a construção do território urbano como um espaço industrial. Para isso, foi evocado o conceito de dromologia (VIRILIO, 1977) a fim de verificar como se deu o processo da acelerada industrialização colonizante de São Sebastião do Caí. Por último, o terceiro capítulo buscou explorar a questão das idas e vindas das águas do rio sobre a cidade ao longo de sua história humana. Algumas menções sobre as épocas de estiagem foram exploradas nos Capítulos 1 e 2, mas neste terceiro capítulo exploramos as enchentes como o principal vetor de encontro e interação entre as águas e a cidade.

Para Marc Bloch (2001, p. 54-55):

Há muito tempo, com efeito, nossos grandes precursores, Michelet, Fustel de Coulanges, nos ensinaram a reconhecer: o objeto da história é, por natureza, o homem. Digamos melhor: os homens. Mais que o singular, favorável à abstração, o plural, que é o modo gramatical da relatividade, convém uma ciência da diversidade. Por trás dos grandes vestígios sensíveis da paisagem, [os artefatos ou máquinas,] por trás dos escritos aparentemente mais insípidos e as instituições aparentemente mais desligadas daqueles que a criaram, são os homens que a história quer capturar. Quem não conseguir isso será apenas, no máximo, um serviçal da erudição. Já o bom historiador se parece com o ogro da lenda. Onde fareja carne humana, sabe que ali está a sua caça. (...) ‘Ciência dos homens’, dissemos. É ainda vago demais. É preciso acrescentar: ‘dos homens, no tempo’. O historiador não apenas pensa ‘humano’. A atmosfera em que seu pensamento respira naturalmente é a categoria da duração. Decerto, dificilmente imagina-se que uma ciência, qualquer que seja, possa abstrair do tempo. Entretanto, para muitas dentre elas, que, por convenção, o desintegram em fragmentos artificialmente homogêneos, ele representa apenas uma medida. Realidade concreta e viva, submetida à irreversibilidade de seu impulso, o tempo da história, ao contrário, é o próprio plasma em que se engastam os fenômenos e como o lugar de sua inteligibilidade.

Afirma assim o autor, que o papel principal da história é pesquisar a ação “dos homens, no tempo”. Nossa própria compreensão do fenômeno humano se tornou menos universalizante com o decorrer dos anos 2000 e 2010. Ou, talvez, ela tenha se tornado ainda mais universalizante por abster-se de reconhecer um papel de centralidade eurocêntrico (ou antropocêntrico) da vida “dos homens” e sua regência sobre a terra. É creditado às diversas expressões de vivência e de perspectiva mais de uma forma de viver e agir sobre o planeta. Porém, Bloch acerta em sua afirmação, ao aliar a existência da historiografia à existência humana. Um rio não tem história, ele não possui passado, presente e futuro. Ele apenas é. Em um estado constante de existência. O passado é atribuído ao ambiente pela composição e percepção da paisagem que é realizada por seres humanos. Sem observação humana, um rio não tem história. Isso não quer dizer que ele não possui vida e que ele não muda. Porém, essas alterações, do ponto de vista de um rio, são apenas lugares e novas configurações de território.

O que observamos ao longo deste estudo foi a composição de uma paisagem em sua longa duração. Para isso, tivemos de buscar informações em várias fontes historiográficas heterodoxas e utilizar metodologias de análise igualmente estrangeiras. Para compor a paisagem de São Sebastião do Caí e seu rio, utilizamos o conceito de *taskscape* (originalmente proposto por INGOLD, 2000, p. 189-209 e retomado por HICKS, 2016A e 2016B, OLIVIER, 2016 e EDGEWORTH, 2016) que busca compreender a temporalidade da paisagem a partir de cinco eixos: mobilidade, habitat, economia, natureza e espaço público.

Analisamos a questão da *mobilidade* quando investigamos, no Capítulo 1, as dificuldades de transporte no vale do rio Caí, por sua baixa integração às estradas existentes no séc. XIX, nas reformas do cais do porto da cidade e na construção e operação da barragem Rio Branco. Já no Capítulo 2, quando vimos o transporte de cargas e passageiros no rio Caí, nas dificuldades encontradas pelos vapores em seu trajeto, na ordenação da malha urbana e na ligação entre a Estrada Rio Branco e Porto Alegre através do porto do Caí. O Capítulo 3 ainda chega a contribuir com algo neste sentido, uma vez que vimos que as enchentes modificam o transporte dentro da cidade e movimentam a população, seja para “ver a enchente”, seja para sair do caminho da água.

O eixo da *natureza* aparece mais destacado nos Capítulos 1 e 3. No primeiro, analisamos a percepção e representação da paisagem do vale do Caí no séc. XIX, com a utilização de descrições de viajantes da época, dos desenhos de Herrmann Wendroth e de fotografias históricas. O objetivo dessa parte foi compreender como o meio natural se apresentava antes de uma maior presença de colonizadores euro-brasileiros na região. Já no terceiro capítulo, a “natureza” se apresenta como um incômodo, pois invade o espaço público (este é outro eixo do *taskscape*) em um fenômeno não controlado por humanos.

O *espaço público* foi especialmente abordado no segundo capítulo, especialmente no que toca à análise dos postais feitos sobre os espaços (públicos) da cidade e que eram enviados para todo o mundo, mostrando como a representação do território local de São Sebastião do Caí estava integrada à economia do sistema-mundo. Ainda, nesse mesmo capítulo, foi abordada a forma com que a cidade passa a ter seu espaço público ordenado, com a criação e adaptação de ruas e seus nomes, por exemplo. Além disso, a organização do espaço urbano se dá para abrigar os moradores da localidade, conformando assim uma outra forma (mais artificial, talvez) de *habitat*. Ao mesmo tempo vemos duas facetas, uma em que o espaço urbano é ordenado com vistas a desenvolver as atividades da *economia* da cidade, com seu plano diretor organizado, suas ruas estabelecidas, suas construções direcionadas. Por outro lado, sua organização tende a ser desfeita pelo transbordamento das águas do rio, que são a própria razão de existência da cidade, como vimos especialmente no terceiro capítulo.

O que motivou o início desta pesquisa foi a falta de estudos sobre a região de São Sebastião do Caí e sobre o antropoceno no Rio Grande do Sul, de uma forma mais geral. As alterações no ambiente, geradas no antropoceno, impõem um grande desafio historiográfico para as décadas que virão e, nesse sentido, buscamos trazer nossa contribuição para, talvez,

juntos buscamos alternativas. A história da relação entre a população de São Sebastião do Caí e seu rio prova que as formas de convivência de um coletivo humano, não importa qual seja, levam ao desenvolvimento de novas formas de vivência. Leva à construção de novos equilíbrios.

### Referências Bibliográficas

- ALDRED, Oscar. Time for fluent landscapes. *In*: BENEDIKTSSON, Karl; LUND, Katrín A. **Conversations with Landscape** (Anthropological Studies of Creativity and Perception). Londres: Routledge, 2010. p. 59-79.
- ALVES, Francisco das Neves; TORRES, Luiz Henrique. **Imagens do Brasil Meridional**: as aquarelas de Herrmann Rudolph Wendroth. Lisboa/Rio Grande: CLEPUL/Universidade de Lisboa, 2020.
- ANDERSON, Ryan. Islands within an almost island: History, myth, and aislamiento in Baja California, México. **Shima**: The International Journal of Research into Island Cultures, v. 10, n. 1, p. 33-47, 2016.
- ASDAL, Kristin. The problematic nature of nature: the post-constructivist challenge to environmental history. **History and Theory**, v. 42, n. 1, p. 60-74, dez. 2003.
- BARAD, Karen. No small matter: mushroom clouds, ecologies of nothingness, and strange topologies of spacetime mattering. *In*: TSING, Anna L.; BUBANDT, Nils; GAN, Elaine; SWANSON, Heather A. **Arts of living on a damaged planet**: ghosts and monsters of the anthropocene. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2017. p. 103-120.
- BAUMAN, Zygmunt. **Comunidade**: a busca por segurança no mundo atual. Rio de Janeiro: Zahar, 2003.
- BAUMAN, Zygmunt. **Amor líquido**: sobre a fragilidade dos laços humanos. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2004.
- BLOCH, Marc. **Apologia da história ou o ofício de historiador**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 2001.
- BRAMBATTI, Luiz Ernesto. A chegada dos imigrantes italianos ao Porto do Guimarães, em São Sebastião do Caí. **Estrada Rio Branco**, Matinhos, PR. 1 jul. 2013. Disponível em: <http://estradariobrancohistoria.blogspot.com/2013/07/a-chegada-dos-imigrantes-italianos-ao.html>. Acesso em: 20 jul. 2020.
- BRAUDEL, Fernand. História e ciências sociais. A longa duração. *In*: **Escritos sobre a história**. Tradução: Jacó Guinsburg, Tereza da Mota. 2.ed. São Paulo: Perspectiva, 2005.
- BRAUDEL, Fernand. **O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Filipe II**. São Paulo: EdUSP, 2016. 1644 p.
- BRITO, Ana L.; QUINTSLR, Suyá; PEREIRA, Margareth da S. Baixada Fluminense: dinâmicas fluviais e sociais na constituição de um território. **Revista Brasileira de História**, v. 39, n. 81, p. 47-70, 2019.
- BUBANDT, Nils. Haunted ecologies: spirits, stones, and the necropolitics of the anthropocene. *In*: TSING, Anna L. *et al.* **Arts of living on a damaged planet**: ghosts and monsters of the anthropocene. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2017. p. 120-141.
- BUBLITZ, Juliana. O recomeço na mata: notas para uma história ambiental da colonização alemã no Rio Grande do Sul. **História Unisinos**, São Leopoldo, v. 12, n. 3, p. 207-218, set./dez. 2008.



- BUBLITZ, Juliana. História Ambiental da Colonização Alemã no Rio Grande do Sul: o avanço na mata, o significado da floresta e as mudanças no ecossistema. **Tempos Históricos**, v. 15, 2º semestre, p. 239-267, 2011.
- CARVALHO, Francismar A. L. O Conceito de Representações Coletivas Segundo Roger Chartier. **Diálogos**, DHI/PPH/UEM, v. 9, n. 1, p. 143-165, 2005.
- CARVALHO, José Murilo. O motivo edênico no imaginário popular brasileiro. **Revista Brasileira de Ciências Sociais**, São Paulo, v. 13, n. 38, out. 1998.
- CERTEAU, Michel de. **A invenção do cotidiano: 1. artes de fazer**. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.
- CHAKRABARTY, Dipesh. The climate of history: four theses. **Critical Inquiry**, Chicago, v. 35, n. 2, p. 197-222, inverno 2009.
- CHAKRABARTY, Dipesh. Anthropocene Time. **History and Theory**, v. 57, n. 1, p. 5-32, mar. 2018.
- CHARBONNIER, Pierre. Généalogie de l'anthropocene: La fin du risque et des limites. **Annales. Histoire, Sciences Sociales**, v. 72, n. 2, p. 301-328, 2017.
- CHARTIER, Roger. O mundo como representação. In: **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 5, n. 11, abr. 1991.
- CHARTIER, Roger. **À beira da falésia: a história entre incertezas e inquietudes**. Porto Alegre: Ed. Universidade/UFRGS, 2002.
- CRUTZEN, P. J. STOERMER, E. F. The "Anthropocene". **Global Change Newsletter**, IGBP, n. 41, p. 17-18, maio 2000.
- DANOWSKI, Débora; VIVEIROS DE CASTRO, Eduardo. **Há um mundo por vir? Ensaio sobre os medos e os fins**. Desterro [Florianópolis]: Cultura e Barbárie: Instituto Socioambiental, 2014.
- DEPARTAMENTO NACIONAL DE PORTOS E NAVEGAÇÃO. Comissão de Estudos e Obras da Lagôa Mirim. Variação do nível das águas do rio Caí no porto da cidade de "São Sebastião do Caí", 1941. In: **Elementos para estudo do problema das cheias, no Estado do Rio Grande do Sul, referidos especialmente à bacia oriental**. Porto Alegre: Livraria do Globo, 1942.
- DESCOLA, Philippe. **Par-delà nature culture**. Paris: Éditions Gallimard, 2005.
- DESCOLA, Philippe. Modes of being and forms of predication. **HAU: journal of ethnographic theory**, v. 4, n. 1, p. 271-280, 2014.
- DUBY, Georges. Quelques notes pour une histoire de la sensibilité au paysage. **Études Rurales**, n. 121-124, p. 11-14, jan./dez. 1991.
- EDGEWORTH, Matt. Phenomenology of landscapes and taskscapes in excavation archives. **Norwegian Archeological Review**, v. 49, n. 1, 2016.
- ELIAS, Norbert. **O processo civilizador: Uma história dos costumes**. Rio de Janeiro: Jorge Zahar Ed., 1994. v I.
- ESPÍNDOLA, Marcos A.; NODARI, Eunice S. Enchentes inesperadas? Vulnerabilidades e políticas públicas em Rio do Sul – SC, Brasil. **Revista Esboços**, Florianópolis, v. 20, n. 30, p. 9-34, dez. 2013.

FAGUNDES, L. G.; NODARI, Eunice Sueli. As Inundações na Região Metropolitana da Grande Florianópolis, Santa Catarina - Brasil. **Revista Inclusiones**, v. 5, p. 93-120, 2018.

FISCHER, Michael M. J. The lightness of existence and the origami of “French” anthropology: Latour, Descola, Viveiros de Castro, Meillassoux, and their so-called ontological turn. **HAU: journal of ethnographic theory**, v. 4, n. 1, p. 331-355, 2014.

FLORES-COELHO, Caio F. **A dádiva de si**: estudo etnográfico sobre movimento escoteiro. 2013. Dissertação (Mestrado em Antropologia Social) – Programa de Pós-Graduação em Antropologia Social, Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2013.

FLUSSER, Vilém. **Filosofia da caixa preta**: ensaios para uma futura filosofia da fotografia. Rio de Janeiro: Relume Dumará, 2002.

FONTCUBERTA, Joan. **O beijo de Judas**: fotografia e verdade. São Paulo: Gustavo Gili, 2010.

FONTCUBERTA, Joan. **Pandora’s camera**: photography after photography. Londres: Mack Books, 2014.

FORTUN, Kim. From Latour to late industrialism. **HAU: journal of ethnographic theory**, v. 4, n. 1, p. 309-329, 2014.

FUENTES, Augustin. The whole is more than the sum of the parts: extended minds and extended selves. **Fieldsights**, 18 nov. 2011. Disponível em: <https://culanth.org/fieldsights/the-human-is-more-than-human-interspecies-communities-and-the-new-facts-of-life>. Acesso em: 30 dez. 2019.

GERHARDT, Marcos. Colonos Ervateiros: história ambiental e Imigração no Rio Grande do Sul. **Revista Esboços**, Florianópolis, v. 18, n. 25, p. 73-95, ago. 2011.

GEVEHR, Daniel L.; KASPARY, Rosane M. "Essa floresta é nossa, tudo que nela existe nos pertence": o espaço cultural do Vale do Paranhana delimitado a partir da Imigração e Colonização Alemã no Rio Grande do Sul. **Revista Latino-Americana de História**, v. 6, n. 17, p. 92-111, jan./jul. 2017.

GOLUB, Alex. “Leviathans”. Lexicon for an anthropocene yet unseen. Theorizing the Contemporary, **Fieldsights**, 30 set. 2016. Disponível em: <https://culanth.org/fieldsights/series/lexicon-for-an-anthropocene-yet-unseen>. Acesso em: 30 dez. 2019.

GOUBERT, Jean-Pierre. L’eau, la crise et le remède dans l’Ancien et le Nouveau Monde (1840-1900). **Annales**. Economies, sociétés, civilisations, v. 44, n. 5, p. 1075-1089, 1989.

GRAEF, Dana J. “Wildness”. Lexicon for an anthropocene yet unseen. Theorizing the Contemporary, **Fieldsights**, 30 set. 2016. Disponível em: <https://culanth.org/fieldsights/series/lexicon-for-an-anthropocene-yet-unseen>. Acesso em: 30 dez. 2019.

GROVE, Jairus. Response to Jedediah Purdy. In “Forum: The New Nature,” **Boston Review**, 11 de janeiro, 2015.

GROVE, Richard; DAMODARAN, Vinita. Imperialism, intelectual networks, and environmental change; unearthing the origins and evolution of global environmental history.

In: SÖRLIN, Sverker. WARDE, Paul. **Nature's end: history and the environment**. Londres: Palgrave Macmillan, 2009. p. 23-48.

GULDI, Jo; ARMITAGE, David. **The History Manifesto**. Cambridge University Press, 2014. 168p.

GULDI, Jo; ARMITAGE, David. Le retour de la longue-durée: une perspective anglo-américaine. **Annales. Histoire, Sciences Sociales**, n. 2, p. 289-318, abr./jun. 2015.

HARAWAY, Donna. **The Companion Species Manifesto: dogs, people and significant otherness**. Chicago: Prickly Paradigm Press, 2005.

HARAWAY, Donna. **When species meet**. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2007.

HARAWAY, Donna. Anthropocene, Capitalocene, Plantationocene, Chthulucene: Making Kin. **Environmental Humanities**, n. 6, p. 159-65, 2015.

HARAWAY, Donna. **Staying with the trouble: making kin in the Chthulucene**. Durham: Duke University Press, 2016.

HARRES, Marluza M. A paisagem em movimento: marcas do aproveitamento dos recursos hídricos em terras alagadas (bacia hidrográfica do rio Camaquã, RS, Brasil). **História Unisinos**, São Leopoldo, v. 12, n. 3, p. 237-247, set./dez. 2008.

HASTRUP, Kirsten. Destinies and decisions: taking the life-world seriously in environmental history. In: SÖRLIN, Sverker. WARDE, Paul. **Nature's end: history and the environment**. Londres: Palgrave Macmillan, 2009. p. 331-348.

HEINZ, Flávio M. Positivistas e republicanos: os professores da Escola de Engenharia de Porto Alegre entre a atividade política e a administração pública (1896-1930). **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 29, n. 58, dez. 2009.

HICKS, Dan. The temporality of landscape revisited. **Norwegian Archeological Review**, v. 49, n. 1, 2016A.

HICKS, Dan. Reply to comments: meshwork fatigue. **Norwegian Archeological Review**, v. 49, n. 1, 2016B.

HOBSBAWM, Eric J. As Décadas de Crise. In: HOBSBAWM, Eric J. **Era dos Extremos: o breve século XX**. São Paulo: Companhia das Letras, 1995. p. 393-420.

HOLLANDA, Sérgio Buarque de. **Visão do Paraíso: os motivos edênicos no descobrimento e colonização do Brasil**. São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

HORNBORG, Alf. Technology as fetish: Marx, Latour, and the cultural foundations of capitalism. **Theory, Culture, Society**, v. 31, n. 4, jul. 2014.

HOWE, Cymene; PANDIAN, Anand. Lexicon for an Anthropocene Yet Unseen. Theorizing the Contemporary, **Fieldsights**, 22 jan. 2016. Disponível em: <https://culanth.org/fieldsights/803-lexicon-for-an-anthropocene-yet-unseen>. Acesso em: 13 nov. 2018.

IBER, Christian. Logos, physis e dialética em Heráclito de Éfeso. **Philia&Filia**, Porto Alegre, v. 2, n. 1, jan./jul. 2013.

INGOLD, Tim. **The Perception of the Environment: essays on livelihood, dwelling and skill**. Londres: Routledge, 2000.

INGOLD, Tim. Chapter one: Culture, nature, environment: steps to an ecology of life. *In*: INGOLD, Tim. **The Perception of the Environment: essays on livelihood, dwelling and skill**. Londres: Routledge, 2000. p. 13-26.

INGOLD, Tim. Chapter three: Hunting and gathering as ways of perceiving the environment. *In*: INGOLD, Tim. **The Perception of the Environment: essays on livelihood, dwelling and skill**. Londres: Routledge, 2000. p. 40-60.

INGOLD, Tim. Chapter eleven: The temporality of the landscape. *In*: INGOLD, Tim. **The Perception of the Environment: essays on livelihood, dwelling and skill**. Londres: Routledge, 2000. p. 189-208.

INGOLD, Tim. Chapter thirteen: To journey along a way of life: Maps, wayfinding and navigation. *In*: INGOLD, Tim. **The Perception of the Environment: essays on livelihood, dwelling and skill**. Londres: Routledge, 2000. p. 219-242.

INGOLD, Tim. Chapter sixteen: Society, nature and the concept of technology. *In*: INGOLD, Tim. **The Perception of the Environment: essays on livelihood, dwelling and skill**. Londres: Routledge, 2000. p. 312-322.

INGOLD, Tim. Chapter seventeen: Work, time and industry. *In*: INGOLD, Tim. **The Perception of the Environment: essays on livelihood, dwelling and skill**. Londres: Routledge, 2000. p. 323-338.

INGOLD, Tim. Chapter twenty: The dynamics of technical change. *In*: INGOLD, Tim. **The Perception of the Environment: essays on livelihood, dwelling and skill**. Londres: Routledge, 2000. p. 362-372.

INGOLD, Tim. Epilogue: “Anthropology is not Ethnography.” *In*: INGOLD, Tim. **Being Alive**. Routledge: London and New York, 2011. p. 229-243.

INGOLD, Tim. Archaeology with its back to the world. **Norwegian Archeological Review**, v. 49, n. 1, 2016.

KOSSOY, Boris. **Realidades e Ficções na Trama Fotográfica**. Cotia, SP: Ateliê Editorial, 2000.

KOSSOY, Boris. **Fotografia e História**. São Paulo: Ateliê Editorial, 2012.

KLEIN, Renato. Enchentes cada vez maiores e mais frequentes. **Histórias do Vale do Caí**, São Sebastião do Caí, 22 jul. 2011. Disponível em: <http://historiasvalecai.blogspot.com/2011/07/1218-enchentes-cada-vez-maiores-e-mais.html>. Acesso em: nov. 2019.

KLEIN, Renato. Brincando com a estátua do Visconde. **Histórias do Vale do Caí**, São Sebastião do Caí, 5 nov. 2013. Disponível em: <https://historiasvalecai.blogspot.com/2013/11/2023-brincando-com-estatuado-visconde.html?m=0>. Acesso em: nov. 2019.

KLEIN, Renato. O vapor Corvo, depois transformado no fatídico Horizonte. **Histórias do Vale do Caí**, São Sebastião do Caí, 11 jul. 2014. Disponível em: <http://historiasvalecai.blogspot.com/2014/07/4517-o-vapor-corvo-depois-transformado.html>. Acesso em: nov. 2019.

KLEIN, Renato. Surge a capela de Sant’Ana. **Fato Novo**, São Sebastião do Caí, 5 abr. 2019.

KLUG, João; SANTOS, M. P. R. T. Viajantes, Imigrantes e suas Impressões sobre a Floresta de Santa Catarina. *In: Fronteiras*, Florianópolis, v. 10, p. 89-102, 2002.

KOHN, Eduardo. **How forests think**: towards an anthropology beyond the human. Berkeley: University of California Press, 2013.

KOHN, Eduardo. “Ecopolitics”. Lexicon for an anthropocene yet unseen. *Theorizing the Contemporary*, **Fieldsights**, 21 jan. 2016. Disponível em: <https://culanth.org/fieldsights/series/lexicon-for-an-anthropocene-yet-unseen>. Acesso em: 30 dez. 2019.

LAMOUREUX, Christian. Longue durée et profondeurs chronologiques. **Annales**. Histoire, Sciences Sociales, n. 2, p. 359-365, abr./jun. 2015.

LAO ZI. **Dao De Jing** (Trad. Mario Spoviero). São Paulo: Hedra, 2014.

LATOUR, Bruno. **Enquête sur les modes d'existence**. Une anthropologie des Modernes. Paris: La Découverte, 2012.

LATOUR, Bruno. Another way to compose the common world. **HAU: journal of ethnographic theory**, v. 4, n. 1, p. 301-307, 2014.

LATOUR, Bruno. **Down to Earth**: politics in the new climate regime. Cambridge: Polity Press, 2018.

LATOUR, Bruno. **Políticas da natureza**: como associar as ciências à democracia. São Paulo: UNESP, 2019.

LE ROY LADURIE, Emmanuel. Pour une histoire de l'environnement: la part du climat. **Annales**. Économies, sociétés, civilisations, v. 25, n. 5, p. 1459-1470, 1970.

LE ROY LADURIE, Emmanuel. Présentation. **Annales**. Économies, Sociétés, Civilisations, ano 29, n. 3, 1974.

LE ROY LADURIE, Emmanuel. Le climat: une profonde rupture. *In: Questions internationales*, n. 38, jul./ago. 2009. Disponível em: <https://www.vie-publique.fr/parole-dexpert/277001-le-climat-une-profonde-rupture-par-emmanuel-le-roy-ladurie>. Acesso em: 11 nov. 2022.

LEE, Richard E. Lessons of the longue durée: the legacy of Fernand Braudel. **Historia Crítica**, n. 69, p. 69-77, 2018.

LEMERCIER, Claire. Une Histoire sans sciences sociales? **Annales**. Histoire, Sciences Sociales. n. 2, p. 345-357, abr./jun. 2015.

LÉVI-STRAUSS, Claude. História e etnologia. *In: Antropologia estrutural*. Tradução: Chaim Katz, Eginardo Pires. 6. ed. Rio de Janeiro: Tempo Brasileiro, 2003.

LEWIS, Simon L. MASLIN, Mark A. Defining the Anthropocene. **Nature**, n. 519, p. 171-180, 2015.

LICHT, Henrique F. B. Remo em São Sebastião do Caí: subsídios históricos. Centro de Memória do Esporte, UFRGS. 14 jun. 2004. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/78536>. Acesso em: 1 fev. 2022.

LOCHER, Fabien; QUENET, Grégory. L'histoire environnementale: origines, enjeux et perspective d'un nouveau chantier. **Revue d'histoire moderne & contemporaine**, v. 54, n. 4, p. 7-38, 2009.

LUTZENBERGER, José. Ecologia como ciência da sobrevivência. *In*: RIO GRANDE DO SUL. **Poluição e desenvolvimento**. Porto Alegre: Assembleia Legislativa do Estado do Rio Grande do Sul, p. 41-42, 1972.

MAGALHÃES, Magna L.; SCHEMES, Claudia; PRODANOV, Cleber C. Um rio, uma cidade: caminhos que se cruzam – São Sebastião do Caí (RS). **Estudos Ibero-Americanos**, v. 46, n. 1, p. 1-16, jan./abr. 2020.

MAITRON, Jean; PENNETIER, Claude. DOUSSAINT Olivier, Hippolyte, André. **Le Maitron dictionnaire biographique de mouvement ouvrier et mouvement social**. 25 out. 2008. Disponível em: <https://maitron.fr/spip.php?article22929>. Acesso em: 31 jan. 2022.

MALINOWSKI, B. **Argonautas do Pacífico Ocidental**. 2. ed. São Paulo: Abril Cultural, 1978.

MARCUZZO, Sílvia; PAGEL, Sílvia Mara; CHIAPETTI, Maria Isabel Stumpf. **Reserva da Biosfera da Mata Atlântica no Rio Grande do Sul**: situação atual, ações e perspectivas. São Paulo: Conselho Federal da Reserva da Biosfera da Mata Atlântica, 1998.

MARTINY, Carina. **Fazer-se vila**: São Sebastião do Caí (1875-1892). 2007. Trabalho de Conclusão de Curso (Licenciatura em História) – Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2007.

MARTINY, Carina. **“Os seus serviços públicos e políticos estão de certo modo ligados à prosperidade do município”** – Constituindo redes e consolidando o poder: uma elite política local (São Sebastião do Caí, 1875-1900). 2010. 363 f. Dissertação (Mestrado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Vale do Rio dos Sinos, São Leopoldo, 2010.

MASSON, Alceu. **Caí** – Monografia. Rio Grande do Sul: Edição da Prefeitura Municipal de Caí, 1940.

MATHEWS, Andrew S. Ghostly forms and forest histories. *In*: TSING, Anna L. *et al.* **Arts of living on a damaged planet**: ghosts and monsters of the anthropocene. Minneapolis: University of Minnesota Press, 2017. p. 145-156.

MAUSS, Marcel. **Ensaio sobre a Dádiva**: forma e razão da troca nas sociedades arcaicas. São Paulo: Cosac Naify, 2013.

McLEAN, Stuart. “Nature”. Lexicon for an anthropocene yet unseen. *Theorizing the Contemporary*, **Fieldsights**, 21 jan. 2016. Disponível em: <https://culanth.org/fieldsights/series/lexicon-for-an-anthropocene-yet-unseen>. Acesso em: 30 dez. 2019.

MENEZ, Alexsandro R. **O “Inolvidável Polígrafo”**: Regionalismo Literário Gaúcho e Nacionalismo Brasileiro em Apolinário Porto Alegre (1869-1879). 2015. 177 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul – PUCRS, Porto Alegre, 2015.

MENDES, José Maria Amado. Industrialização ou Revolução Industrial em Portugal? Uma interpretação. *In*: FARIA, M. F.; MENDES, José Maria Amado (coord.). **Actas do Colóquio Internacional** - Industrialização em Portugal no Século XX: o Caso do Barreiro. Lisboa: Edial, 2010. p. 75-92.

MENDES, José Maria Amado. A Indústria em Portugal de Pombal à República: Revolução Industrial ou industrialização? **UbiMuseum**, v. 4, p. 9-28, 2017.



- MERLEAU-PONTY, Maurice. **Fenomenologia da percepção**. São Paulo: Martins Fontes, 2018.
- MEYRER, Marlise. Paraíso Tropical: natureza e identidade brasileira nas fotorreportagens da Revista O Cruzeiro. **História em Revista**, Pelotas, n. 17/18, p. 259-273, dez. 2011/dez. 2012.
- MINISTÉRIO DE MINAS E ENERGIA. **Setorização de Áreas em Alto e Muito Alto Risco a Movimentos de Massa, Enchentes e Inundações**: São Sebastião do Caí – Rio Grande do Sul. (Relatório Técnico). Secretaria de Geologia, Mineração e Transformação Mineral, Serviço Geológico do Brasil - CPRM, Departamento de Gestão Territorial, maio 2019.
- MOATTI, Claudia. L'e-story ou le nouveau mythe hollywoodien. **Annales**. Histoire, Sciences Sociales, n. 2, p. 327-332, abr./jun. 2015.
- MOORE, Jason W. Capitalism as world-ecology: Braudel and Marx on environmental history. **Organization & Environment**, v. 16, n. 4, p. 431-458, dez. 2003.
- MOREIRA, Maria Eunice. Um vaqueano sem identidade. **Letras de Hoje**, v. 24, n. 3, p. 65-79, set. 1989.
- MORIN, Edgar. **A cabeça bem feita**: repensar a reforma, reformar o pensamento. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 2000.
- NASH, Roderick Frazier. **Wilderness and the American Mind**. New Haven and London: Yale University Press, 2014.
- NIETZSCHE, Friedrich. **Assim falou Zaratustra**. São Paulo: Editora Martin Claret, 2003.
- NODARI, Eunice Sueli. Historia de la devastación del Bosque de Araucaria en el sur del Brasil. **Áreas (Murcia)**, v. 35, p. 75-85, 2016.
- NORA, Pièrre. Entre memória e história: a problemática dos lugares. **Projeto História**: Revista do Programa de Estudos Pós-graduados em História, [S.l.], v. 10, dez. 1993.
- OLIVEIRA, Guilherme Garcia de. **Modelos para previsão, espacialização e análise das áreas inundáveis na Bacia Hidrográfica do Rio Caí, RS**. Orientadora: Dra. Dejanira Luderitz Saldanha. Co-orientador: Dr. Laurindo Antonio Guasselli. 2010. 149 p. Dissertação de Mestrado - Programa de Pós-Graduação em Sensoriamento Remoto, Centro Estadual de Pesquisas em Sensoriamento Remoto e Meteorologia, Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2010.
- OLIVEIRA, Guilherme Garcia de; SALDANHA, Dejanira L.; GUASSELLI, Laurindo A. Espacialização e análise das inundações na bacia hidrográfica do rio Caí/RS. **Geociências**, São Paulo, UNESP, v. 29, n. 3, p. 413-427, 2010.
- OLIVIER, Laurent. The world is living memory. **Norwegian Archeological Review**, v. 49, n. 1, 2016.
- PADUA, José A. O nascimento da política verde no Brasil: fatores exógenos e endógenos. In: LEIS, Héctor R. (org.). **Ecologia e Política Mundial**. Rio de Janeiro: FASE/Vozes/PUC-Rio, 1991. p. 131-161.
- PADUA, José A. Herança romântica e ecologismo contemporâneo – Existe um vínculo histórico? **Varia Historia**, Belo Horizonte, v. 21, n. 33, 2005.
- PADUA, José A. As bases teóricas da história ambiental. **Estudos Avançados**, São Paulo, v. 24, n. 68, 2010.

PADUA, José A.; CHAMBOULEYRON, Rafael. Apresentação, dossiê: rios e sociedades. Movimentos dos rios / movimentos da História. **Revista Brasileira de História**, v. 39, n. 81, p. 15-24, 2019.

PANOFSKY, Erwin. **Estudos de Iconologia**. Lisboa: Editorial Estampa, 1982.

PRADO, Daniel Porciuncula. **A figueira e o machado**: uma história das raízes do ambientalismo no Sul do Brasil e a crítica ambiental de Henrique Roessler. Coleção Pensar a História Sul-Rio-Grandense, 49. Rio Grande: FURG, 2011.

PEDROLLO, Márcia *et al.* Alerta hidrológico da bacia do rio Caí: concepção e implantação do sistema. **Anais do XIX Simpósio Brasileiro de Recursos Hídricos**. Maceió, Alagoas: Associação Brasileira de Recursos Hídricos, 2011.

QUENET, Grégory. L'anthropocène et les temps des historiens. **Annales. Histoire, Sciences Sociales**. v. 72, n. 2, p. 267-299, 2017.

RABUSKE, Pe. Arthur. **São Sebastião do Caí**: fase jesuítica da Paróquia. São Leopoldo: Instituto Anchieta de Pesquisas - UNISINOS, 1985

REICHEL, Heloísa Jochims. A industrialização do Rio Grande do Sul na República Velha. In: DACANAL, José Hildebrando; GONZAGA, Sergius. **RS: economia & política**. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

REINHEIMER, Dalva N. **A navegação fluvial na República Velha Gaúcha, iniciativa privada e setor público**: ação e implicações dessa relação. Tese de Doutorado. São Leopoldo: UNISINOS, 2007.

RENO, Joshua. "Earths". Lexicon for an anthropocene yet unseen. Theorizing the Contemporary, **Fieldsights**, 30 set. 2016. Disponível em: <https://culanth.org/fieldsights/series/lexicon-for-an-anthropocene-yet-unseen>. Acesso em: 30 dez. 2019.

REVISTA DE ENGENHARIA. Rio de Janeiro, 1879-1891. Ed. 1 a 272. Bimestral. Coleção disponibilizada em formato digital pela Hemeroteca Digital da Biblioteca Nacional.

RIO GRANDE DO SUL. Secretaria da Administração e dos Recursos Humanos. Departamento de Arquivo Público. **Documentos da escravidão**: processos crime: o escravo como vítima ou réu / Coordenação Bruno Stelmach Pessi e Graziela Souza e Silva – Porto Alegre: Companhia Rio-Grandense de Artes Gráficas (CORAG), 2010.

RIO GRANDE DO SUL, Secretaria de Obras Públicas, Irrigação e Desenvolvimento Urbano. **Estudos de alternativas para minimização do efeito das cheias do trecho baixo do rio Caí**: Síntese das medidas propostas para a cidade de São Sebastião do Caí. Porto Alegre, jun. 2014.

ROCHE, Jean. **A Colonização Alemã e o Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Editora Globo, 1969.

RODRIGUES, Henrique E. Lévi-Strauss, Braudel e o tempo dos historiadores. **Revista Brasileira de História**, São Paulo, v. 29, n. 57, p. 165-186, 2009.

RÜCKERT, Fabiano Q. O ambientalismo em três escalas de análise. **Cadernos IHU**, São Leopoldo, v. 13, n. 51, 2015A.

RÜCKERT, Fabiano Q. **O saneamento e a politização da higiene no Rio Grande do Sul (1828-1930)**. 2015. 276 f. Tese (Doutorado em História) – Programa de Pós-Graduação em História, Universidade do Vale do Rio Caí, São Leopoldo, 2015B.

SAGAN, Dorion. The Human is More than Human: Interspecies Communities and the New “Facts of Life”. **Fieldsights**, 18 nov. 2011. Disponível em: <https://culanth.org/fieldsights/the-human-is-more-than-human-interspecies-communities-and-the-new-facts-of-life>. Acesso em: 30 dez. 2019.

SAHLINS, Marshall. On the ontological scheme of ‘Beyond nature and culture’. **HAU: journal of ethnographic theory**, v. 4, n. 1, p. 281-290, 2014.

SAMPAIO, Mario de Oliveira; BRANDÃO, Luiz Lacé. **Roteiro lacustre e fluvial do Estado do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: Oficinas Graphics da Escola de Engenharia de Porto Alegre, 1927.

SANDWELL, R. W. Chapt. 8: History as experiment: microhistory and environmental history. In: MacEACHERN, Alan; TURKEL, William J. **Method and Meaning in Canadian Environmental History**. Nelson: Toronto, 2009. p. 124-138.

SANTOS, Alessandra Soares. O tempo e a história em torno de Fernand Braudel. **História da Historiografia**, n. 7, p. 305-311, nov./dez. 2011.

SCHAEDLER, Leila Cristiane; FLORES-COELHO, Caio; SCHNEIDER, Cristina Seibert. **Inventário do Patrimônio Histórico de São Sebastião do Caí**. São Sebastião do Caí, RS: Secretaria Municipal da Educação, Cultura, Turismo e Desporto / Prefeitura Municipal, 2023. No prelo.

SCRANTON, Roy. “Apocalypse”. Lexicon for an anthropocene yet unseen. Theorizing the Contemporary, **Fieldsights**, 28 jun. 2017. Disponível em: <https://culanth.org/fieldsights/series/lexicon-for-an-anthropocene-yet-unseen>. Acesso em: 30 dez. 2019.

SAWYER, Stephen W. Time after time: narratives of the longue durée in the anthropocene. **Transatlantica: revue d’études américaines**, v. 1, p. 1-17, 2015.

SCHRÖDER, Janice; MARONEZE, Luiz A. G. Memórias das cheias em São Sebastião do Caí. **Revista Latino-Americana de História**, v. 2, n. 7, p. 403-420, set. 2013.

SILVA, Emanuel Duarte. **Elaboração de manchas de inundação para as cidades de São Sebastião do Caí e Montenegro**. Ministério de Minas e Energia: Serviço Geológico do Brasil - CPRM: Porto Alegre, dez. 2016.

SONTAG, Susan. O mundo-imagem. In: SONTAG, Susan. **Sobre fotografia**. Rio de Janeiro: Companhia das Letras, 2004.

SÖRLIN, Sverker; WARDE, Paul. Making the environment historical - an introduction. In: SÖRLIN, Sverker; WARDE, Paul. **Nature’s end: history and the environment**. Londres: Palgrave Macmillan, 2009. p. 1-19.

TALLBEAR, Kim. “Why interspecies thinking needs indigenous standpoints”. **Fieldsights**, 18 nov. 2011. Disponível em: <https://culanth.org/fieldsights/the-human-is-more-than-human-interspecies-communities-and-the-new-facts-of-life>. Acesso em: 30 dez. 2019.

THOMAS, Keith. **O Homem e o Mundo Natural**: mudanças na atitude em relação às plantas e aos animais (1500-1800). São Paulo: Companhia das Letras, 2010.

THOREAU, H. D. **Walden**. Porto Alegre: L&PM, 2012.

TOMICH, Dale. The order of historical time: the long durée and micro-history. **Almanack**, n. 02, p. 52-65, 2º semestre de 2011.

TRENTO, Ângelo. **Os italianos no Brasil**. São Paulo: Melhoramentos, 2000.

TRIVELLATO, Francesca. Un nouveau combat pour l'Histoire au XXIe siècle? **Annales. Histoire, Sciences Sociales**, n. 2, p. 333-343, abr./jun. 2015.

TSING, Anna L. **The mushroom at the end of the world** - on the possibility of life in capitalist ruins. Princeton: Princeton University Press, 2017.

VAINFAS, R. História das mentalidades e história cultural. In: CARDOSO, C. F.; VAINFAS, R. **Domínios da História**. Rio de Janeiro: Campus, 1997. p. 127-162.

VAN LANGENDONCK, Madame. **Une colonie au Brésil**: récits historiques. Anvers: Imp. L. Gerrits, 1862.

VELHO, Otávio. De Bateson a Ingold: passos na constituição de um paradigma ecológico. **Mana**, v. 7, n. 2, p. 133-140, 2001.

VIRILIO, Paul. **Vitesse et politique**: essai de dromologie. Paris: Édition Galilée, 1977.

WAAGE, Edda R. H. Cap. 4: Landscape as conversation. In: BENEDIKTSSON, Karl. LUND, Katrín A. **Conversations with Landscape** (anthropological studies of creativity and perception). Londres: Routledge, 2010. p. 45-58.

WALLERSTEIN, I. **World-Systems Analysis An Introduction**. Londres: Duke University Press, 2004.

WEYER, Alfredo P. **Farrapos**: ópera em 3 atos. Porto Alegre: Globo, 1977. Disponível em: <http://www2.al.rs.gov.br/biblioteca/LinkClick.aspx?fileticket=HsjqG2ZBDog%3D&tabid=5281>. Acesso em: 15 out. 2020.

WOLLMANN, Cássio A. Enchentes no Rio Grande do Sul do século XXI. **Mercator**, Fortaleza, v. 13, n. 1, jan./abr. 2014.

WOLLMANN, Cássio A.; SARTORI, Maria da Graça B. A percepção ambiental e climática da população de São Sebastião do Caí como forma de previsão de enchentes na Bacia Hidrográfica do Rio Caí - Rio Grande do Sul. **Revista Brasileira de Climatologia**, ano 6, v. 6, p. 107-134, jun. 2010.

WOLLMANN, Cássio A.; SARTORI, Maria da Graça B. Sazonalidade dos episódios de enchentes ocorridos na bacia hidrográfica do rio Caí - RS, e sua relação com a atuação do fenômeno El Niño, no período de 1982 a 2005. **Revista Brasileira de Climatologia**, ano 6, v. 7, set. 2009.

WOLLMANN, Cássio A.; SARTORI, Maria da Graça B. A nebulosidade como fator condicionante à percepção da pluviometria anual pela população rural e urbana de São Sebastião do Caí/RS. **Anais do Sem. Latinoamericano de Geografia Física**, Maringá, 2006.

ZALASIEWICZ, Jan; WATERS, Colin; WILLIAMS, Mark. Les strates de la ville de l'anthropocene. **Annales. Histoire, Sciences Sociales**, v. 72, n. 2, p. 329-351, 2017.

ZUBARAN, Maria Angélica. A Iconografia de Viagem de Hermann Rudolph Wendroth sobre o Rio Grande do Sul Oitocentista. **Textura**, n. 6/7, p. 45-65, mar. 2002/mar. 2003.

### **Anexo I: Cronologia de São Sebastião do Caí**

1738 – Sant’Anna do Rio dos Sinos (hoje Capela de Santana) apresenta-se habitada por população portuguesa e indígena (único lugar à época habitado na Ilha do Rio dos Sinos, como era chamada a terra entre os rios Caí e dos Sinos).

1772 – Construiu-se uma igreja em Sant’Anna do Rio dos Sinos.

1793 – Bernardo Mateus ocupa a sesmaria às margens do Rio Caí, que com o tempo passa a se chamar “Porto do Mateus”.

1803 – É dada ordem de criação da vila de Porto Alegre (reiterada em alvará de 1808 e resolução régia de 1809, assinadas pelo Príncipe Regente, futuro D. João VI).

1806 – “Na região em que ficava o porto, havia, a princípio, uma casa apenas. Era a casa da família Santos (Borges), que fora construída em 1806, perto da ‘Cachoeira Grande’, e que ainda existe.” (MASSON, 1940, p. 80)

1809 – A Capitania do Rio Grande de São Pedro é dividida em quatro partes a serem administradas por quatro “villas”: Rio Pardo, Santo Antônio da Patrulha, Rio Grande e Porto Alegre. Nesta época, o Porto do Mateus (São Sebastião do Caí) se localizava no território administrado por Porto Alegre.

1814 – Sant’Anna do Rio dos Sinos (Capela de Santana) é elevada à categoria de Paróquia. Bernardo Mateus vende metade de sua sesmaria para Dona Theodora Antônia de Oliveira.

1816 – Bernardo Mateus casa com Joana Francisca de Jesus em Sant’Anna do Rio dos Sinos.

1826 – Nasce Francisco Mateus, filho de Bernardo Mateus (que enviuvou em 1818) com uma mulher escravizada, chamada Joaquina.

1828 – É fundada a colônia de São José do Hortêncio.

1836 – Morre Bernardo Mateus, deixando todas as suas posses para Francisco.

1840 (década) – D. Theodora vende metade de suas terras para o Tenente-Coronel Antonio José da Silva Guimarães Júnior (sua casa se localizava na esquina da rua Benjamin Constant com a rua Mal. Deodoro da Fonseca, hoje demolida), que se tornou mais tarde vizinho de Francisco Mateus.

1846 – É criado o município de São Leopoldo (que se desmembrou de Porto Alegre), Porto do Mateus (São Sebastião do Caí) passa a pertencer a São Leopoldo.

1846 – É fundada a colônia de Feliz.

1847 – Francisco Mateus toma posse da herança de Bernardo Mateus. Sua casa se erguia perto de onde se localiza o hospital Sagrada Família. (Supõe-se que Francisco Mateus vendeu suas terras para a família Guimarães pouco tempo depois de ter tomado posse dela; a terra, após a venda, passou a se chamar Porto do Guimarães, tendo anteriormente sido chamado de Porto do Mateus e Porto de D. Theodora).

1852 – Herrmann Wendroth registra sua travessia do rio Caí na aquarela “Perda do cavalo e da bagagem na travessia do rio Caí, ao vau”.

1853 – Fixados os limites da freguesia sob a Paróquia de São José do Hortêncio (o território



do Porto do Guimarães pertencia a esta freguesia).

1854 – Enchentes no Rio Cadeia apresentam incômodo no transporte de produtos coloniais até São Leopoldo, segundo os Relatórios dos Presidentes da Província.

1858 – É fundada a colônia de Nova Petrópolis. Também começa-se a colonização da região do Rio Caí em Escadinhas, Arroio Bonito e Vigia.

1858 – Marie van Langendonck (1798-1875) passa pelo Porto do Guimarães e deixa um relato do local em seu livro *Une Colonie au Brésil*, publicado em 1862.

1864 – Benção da pedra fundamental da Igreja Matriz do Porto do Guimarães.

1870 – Primeiros imigrantes italianos desembarcam no Porto do Guimarães e seguem por terra para estabelecer sua primeira colônia no Campo dos Bugres (Caxias do Sul).

1873 – Visita de D. Sebastião Dias Laranjeiras (1820-1888) ao Porto do Guimarães. Durante sua estadia, o Bispo da Diocese de São Pedro do Rio Grande do Sul escolheu o santo padroeiro da futura nova paróquia, São Sebastião, e lhe adicionou o distintivo “do Caí” para diferenciar esta da Paróquia de São Sebastião Mártir em Venâncio Aires. D. Sebastião também fez a doação de uma escultura de São Sebastião, feita de madeira em estilo barroco para a futura igreja. Neste mesmo ano, a sede da freguesia passou da Paróquia de São José do Hortêncio para São Sebastião do Caí.

1873 – São João do Montenegro é elevada de freguesia à categoria de “Villa”.

1875 – São Sebastião do Caí é elevada de freguesia à categoria de “Villa”, pela Lei nº 995 de 1º de maio de 1875.

1878 – Acontece a maior enchente registrada no séc. XIX, com 14,82 m de altura (KLEIN, 2011).

1879 – Inauguração da igreja Matriz de São Sebastião do Caí sob o Pároco Pe. Carlos Blees, SJ.

1883 – Pe. Carlos Teschauer, SJ, é nomeado vigário da paróquia de São Sebastião do Caí; ele foi grande incentivador da finalização da construção.

1884 – Construção de um sobrado na esquina da rua Tiradentes, em sua última esquina antes do porto. O sobrado vai ser utilizado para diferentes empreendimentos comerciais, incluindo a agência dos Vapores Otto e Boa Vista.

1885 – Projeto da Torre da Igreja Matriz é aprovado pela Câmara Municipal (planta de José da Costa Gama).

1886 – É inaugurado o primeiro prédio do Paço Municipal. Inicialmente ele abrigava a Câmara Municipal, o Foro Municipal e a Cadeia. Com a instalação do regime republicano, o Paço se tornou sede da Intendência Municipal e, depois, da Prefeitura Municipal (esquina da rua Pinheiro Machado com a rua Mal. Floriano Peixoto). O Paço foi projetado por José da Costa Gama.

1888 – Em 13 de janeiro, o engenheiro José da Costa Gama recebe autorização da Assembléia Provincial para a construção de duas barragens no Rio Caí.

1890 – Caxias do Sul é elevada à categoria de “Villa” e seu território é desanexado de São Sebastião do Caí. No mesmo ano, ocorreu a explosão da caldeira do Vapor Maratá, que

deixou 28 mortos. O vapor estava saindo de Porto Alegre e vinha em direção ao Caí, o acidente ocorreu na foz do rio Caí, junto ao Guaíba. Neste mesmo ano, foi construída uma edificação de quatro pavimentos, na esquina entre as ruas General Câmara e Tiradentes, pelo empresário Frederico Engel (Antigo Presídio).

1891 – É empossado o primeiro intendente (prefeito) do município, Coronel Paulino Ignácio Teixeira, em 28 de setembro.

1895 – Fundação do Deutscher Turnverein (Sociedade de Ginástica, renomeado depois para Clube Aliança).

1896 – Início da construção da igreja da Comunidade Evangélica de Confissão Luterana (atualmente na rua Cel. Paulino Teixeira).

1898 – Construção do Solar Oderich, construção residencial mais antiga da família.

1899 – Inauguração da igreja da Comunidade Evangélica de Confissão Luterana. Início das atividades da Barragem Rio Branco, construída pela Companhia Melhoramentos no Cahy, a partir do projeto de José da Costa Gama.

1908 – Fundação da Fábrica Oderich (à época chamada de Fábrica de Conservas Carlos H. Oderich & Cia).

1911 – Barragem Rio Branco é incorporada ao patrimônio do estado, uma vez que a empresa que a geria não estava conseguindo fazer manutenção a contento das empresas de navegação.

1916 – Faleceu o Capitão Thomé Pires Cerveira (1830-1916), antigo sesmeiro da margem esquerda do rio Cadeia e comandante militar na Guerra do Paraguai.

1919 – Fundação do Tiro de Guerra 471, em Nova Petrópolis.

1920 – O muro de contenção do cais do porto ruiu e teve de ser reconstruído. No mesmo ano, é construído o Castelhinho por Carlos H. Oderich e Alzira Michaelsen.

1921 – Tiro de Guerra 471 se instala no Caí (atualmente é o prédio que sedia o Country Tênis Clube).

1923 – Explosão da caldeira do Vapor Horizonte deixa 24 mortos. O acidente ocorreu quando o vapor fazia o trajeto de São Sebastião do Caí a Porto Alegre, um pouco antes de chegar ao porto de Montenegro.

1926 – Fundação do Esporte Clube Guarani. Construção da casa sobre a praça central, que sediou o Bar Atafona, a Biblioteca Municipal e o Museu Histórico Vale do Cahy.

1928 – Ocorre uma grande enchente no mês de setembro, com 13,62 m (KLEIN, 2011).

1929 – Visita de Getúlio Vargas ao município de São Sebastião do Caí para realizar inspeção na Barragem Rio Branco e anunciar sua incorporação efetiva ao patrimônio estadual.

1931 – Foi substituída a estátua de São Sebastião do altar-mor da Igreja Matriz, a substituta foi adquirida por Irineu Gubert “e esposa”. A original (doada por D. Sebastião Dias Laranjeiras) passou a ser usada somente nas procissões da Festa de São Sebastião.

1931 – Construção da Ponte de Ferro sobre o Rio Cadeia.

1932 – É fundada a empresa de navegação União Fluvial do Cahy Ltda. Ocorreu uma enchente de 13,80 m de altura (KLEIN, 2011).

1933 – Helmuth Blauth inicia seu empreendimento de transporte por ônibus, originando o que vai se tornar mais tarde a Empresa Caiense de Ônibus Ltda.

1935 – No dia 25 de fevereiro, ocorre uma demonstração política de integralistas oriundos de São Leopoldo, Novo Hamburgo e S. S. do Caí na praça central. O episódio escala para confronto armado após os integralistas ofenderem caienses que estavam no centro da cidade. Constata-se três mortos e vários feridos após o confronto ter sido debelado pela Guarda Municipal.

1936 – Inauguração do Hospital Sagrada Família com procissão de devotos.

1938 – Construção do Grande Hotel.

1940 – Alceu Masson publica seu livro *Caí: monografia*, que reúne pela primeira vez uma narrativa histórica sobre o município de São Sebastião do Caí.

1941 – Ocorre uma grande enchente entre abril e maio de 1941. Esse é um fenômeno único pela sua extensão, pois, além do Rio Caí, todos os afluentes do Guaíba sofrem cheias, ao ponto que o centro de Porto Alegre é completamente tomado pela água. Em São Sebastião do Caí, a enchente tem altura de 13,52 m. Ocorre outra enchente no rio Caí no mês de novembro, que chega a atingir 13,40 m (KLEIN, 2011).

1943-6 – Retomada do Esporte Clube Guarani sob a gestão de Helmuth Blauth, recebem doação do Governador Ernesto Dornelles para adquirir terreno e construir um estádio próprio.

1944 – É finalizada a construção do prédio que atualmente abriga a Escola Estadual de Ensino Médio Felipe Camarão (apelidada na cidade de Grupo).

1948 – Um incêndio destrói o prédio da empresa de navegação União Fluvial do Caí Ltda (rua Tiradentes).

1950 – É inaugurado o Cine Aloma, de Helmuth Blauth. Já na década de 1970, o cinema muda de nome e passa a se chamar Cine Brasil.

1953 – Cônego Edvino Puhl assume a Paróquia de São Sebastião do Caí e inicia a construção do transepto e oratório que expandiu a nave da igreja.

1956 – Ocorre uma grande enchente de 14,50 m de altura (OLIVEIRA, 2010).

1958 – É fundado o Centro de Tradições Gaúchas Lauro Rodrigues em terreno doado pela Prefeitura na gestão de Mário Leão.

1960 – Grupo Escoteiro Taquató é fundado em 06 de setembro, por Nestor Wasem.

1962 – Fundação da BLAVEL (Blauth Veículos Ltda), revendedora da Mercedes Benz.

1963 – Fundação da Escola Normal Regional de São Sebastião do Caí, projeto dirigido pela Comunidade Evangélica de Confissão Luterana.

1965 – Ocorre uma grande enchente de 13,74 m de altura (OLIVEIRA, 2010).

1971 – Ocorre a segunda edição da Festa da Bergamota na praça central, primeira edição do evento que ocorre na sede municipal de São Sebastião do Caí. A primeira edição ocorreu em 1970 em Capela de Santana.

1974 – A Prefeitura Municipal adquire da Sociedade União Popular (associação ligada à Igreja Católica) terreno no bairro Vila Rica para criar o Parque Centenário onde, no ano

seguinte, ocorre uma nova edição da Festa da Bergamota, em comemoração aos 100 anos do município.

1977 – São interrompidas as atividades de extração de pedra-ferro na Pedreira do Morro do Martin.

1981 – Fundação do Jornal Fato Novo, por Renato Klein.

1982 – Fundação do Grupo Folclórico Tapirapé. Neste ano, também ocorre uma grande enchente que chega a atingir 14,60 m (OLIVEIRA, 2010) no fim de junho.

1990 – É promulgada em 03 de abril a nova Lei Orgânica que rege o ordenamento político do município após a reabertura democrática da Nova República.

1991 – Fundação do Museu Histórico Vale do Cahy.

1995 – Fundação do Corpo de Bombeiros Voluntários de São Sebastião do Cai.

2000 – Ocorre uma grande enchente de 14,75 m de altura (OLIVEIRA, 2010).

2004 – Inauguração do Centro de Cultura na gestão de Léo Klein.

2007 – Ocorre uma grande enchente de 14,63 m de altura (OLIVEIRA, 2010).

2011 – Ocorre uma grande enchente de 14,80 m de altura (KLEIN, 2011).

2016 – Incêndio atinge o Castelinho Michaelsen-Oderich em 20 de agosto.

2020 – Ocorre uma enchente de 14,40 m em julho.

## Anexo II: Fotografias panorâmicas de São Sebastião do Caí



**II.1:** Vista de São Sebastião do Caí em 1885, a partir do Morro do Martim. Fonte: PELLANDA, Ernesto. A Imigração Italiana. In: BECKER, Klaus (Org.). **Enciclopédia Rio-grandense: O Rio Grande Antigo** (Vol. 1). Canoas, RS: La Salle, 1956. P. 137. (Reproduzida no Blog Histórias do Vale do Caí).



**II.2:** Vista de São Sebastião do Caí entre 1917 e 1920, a partir do Morro do Martim. Fotografia de Eduardo Kusminsky. Acervo do Museu Histórico Vale do Caí. (Reproduzida no Blog Histórias do Vale do Caí).



**II.3:** Vistas de São Sebastião do Caí, a partir do Morro do Martim, nos anos 1970. Fotografia de Maurício Bohn. Acervo pessoal de Josué Matheus Bohn. (Reproduzida no Blog Histórias do Vale do Caí).





**II.4:** Vista de São Sebastião do Caí, a partir do Morro do Martim. No canto direito, aparece João Diehl Júnior, falecido em 1925. Primeiro quarto do séc. XX. Acervo do jornal *O Município*, da família de Luciana Kruse Bohn.



**II.5:** Vista de São Sebastião do Caí, a partir do Morro do Martim, em 2010. (Reproduzida no Blog Histórias do Vale do Caí).



Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul  
Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação  
Av. Ipiranga, 6681 – Prédio 1 – Térreo  
Porto Alegre – RS – Brasil  
Fone: (51) 3320-3513  
E-mail: [propesq@pucrs.br](mailto:propesq@pucrs.br)  
Site: [www.pucrs.br](http://www.pucrs.br)