

Empresas de Navegação fluvial na República Velha Gaúcha

Dalva Neraci Reinheimer
Doutora em História¹

Faculdades Integradas de Taquara/RS²

A navegação fluvial teve importância destacada na economia do Rio Grande do Sul ainda no período monárquico e se estendeu durante todo o período da Primeira República. Isto se deveu em parte aos fatores históricos e geográficos característicos do estado sendo; a presença dos rios navegáveis que ligam o interior à capital Porto Alegre e a forma de ocupação das terras pelas colônias de imigração ao longo destes mananciais. A colonização determinou uma diversificação na agricultura e nas atividades econômicas.³ O pólo geográfico e econômico no processo de desenvolvimento das atividades da navegação fluvial foi a cidade de Porto Alegre. Margeada pelo lago Guaíba, a capital se comunica diretamente com as áreas do centro-norte através dos rios Taquari, Sinos e Caí e com o sul através da lagoa dos Patos.

O governo republicano ao instalar a sua forma de administração preocupou-se com o problema dos transportes, que era precário em todo o país, mas se avultava em um estado periférico como o Rio Grande do Sul. Assim tomou medidas para melhorá-lo e que em alguns sentidos alcançavam a navegação fluvial. Por outro lado o Estado republicano atuou de maneira mais direta como fiscalizador das atividades econômicas inclusive nas atividades das empresas privadas. Neste sentido ocorreu em 1890 uma reorganização das Juntas Comerciais e das Inspetorias.⁴

¹ - UNISINOS/CAPEs

² - Professora do Curso de Licenciatura em História das Faculdades Integradas de Taquara - FACCAT

³ - No Rio Grande do Sul os imigrantes alemães foram instalados na área do rio dos Sinos a partir de 1824, na cidade de São Leopoldo, ocorrendo o desdobramento desta ocupação para os vales dos rios Caí e Taquari sucessivamente. A imigração tinha a função de desenvolver a agricultura, tanto que os núcleos de imigrantes eram chamados de colônias agrícolas. Uma das principais colaborações desta corrente migratória foi a diversificação da economia do Rio Grande do Sul e a partir da agricultura colonial se desenvolveu uma rede de atividades envolvendo o comércio e o transporte. Esse processo permitiu a revitalização da cidade de Porto Alegre para onde convergia toda a produção através da navegação fluvial e posteriormente também pela via férrea.

⁴ - CORAZZA, Gentil e FONSECA, Pedro Cezar Dutra. A Junta Comercial no contexto da economia do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: UFRGS, 2003. -No Rio Grande do Sul foi separada a Praça de Comércio de Rio Grande e a de Porto Alegre.

No Rio Grande do Sul com o advento da República se instalou no governo o PRR – Partido Republicano Rio-grandense - de forma hegemônica por quase trinta anos com uma pequena interrupção. O Estado exercia um rígido controle em todas as atividades econômicas através da Secretaria dos Negócios do Interior e do Exterior e dos serviços da Diretoria de Estatística.⁵ Um dos objetivos deste sistema era garantir a arrecadação ou controlar a isenção dos impostos e taxas. Outra medida do governo foi o incentivo às exportações. Assim procuraremos verificar de que forma as empresas de navegação, se beneficiando da diversificação econômica e frente ao novo sistema político-administrativo, se constituíram e participaram do sistema econômico do estado.

Inicialmente as empresas tiveram uma constituição familiar. As empresas de navegação constituídas a partir da década de 1870 começaram a ter outro perfil. Elas passaram a ter um caráter capitalista agregando outros bens e aumentando o seu campo de investimentos desde a sua origem. Ainda no século XIX a empresa de navegação que mais se destacou no Rio Grande do Sul foi fundada em 1875 por Jacob Arnt. Filho dos imigrantes alemães⁶ ele compôs, com mais 10 sócios e o capital de 14:000 \$, uma sociedade, fazendo viagens entre o município de Taquari e Porto Alegre. Em 1878 elevou o capital para 40:000\$000,⁷ objetivando “...constituir uma sociedade em comandita sobre a razão *Jacob Arnt & Cia. Em 1905, Arnt encomendou da Alemanha um vapor,*⁸ o “*Brasil*”, não renovando o contrato de arrendamento de vapores. A “*Companhia de Navegação Arnt*” foi reorganizada em 1906, com o ingresso de novos sócios, aumento de capital social e a aquisição de

⁵ - A organização da administração ocorreu paralelamente a instituição republicana no estado. Foram criadas as Secretarias de Estado sob o rígido controle do governo do PRR. Aliás, o controle e a interferência dos governantes do PRR em todas as esferas da sociedade gaúcha foi uma marca deste período. Esse aspecto é amplamente abordado na historiografia do Rio Grande do Sul. A respeito desse assunto ver a Referencia bibliográfica.

⁶ - MÜLLER, Telmo Lauro. Arnt, um nome evocativo. *Jornal Correio do Povo*. Porto Alegre, 18/jan./76. p.19. Caderno Reportagem. /Material cedido pela Sra. Lia Schamann, Novo Hamburgo, 1998.

⁷ COSTA, Alfredo R. da. *Obra histórica, descritiva e ilustrada*. V.I. Município de Taquary. p.333-344. Porto Alegre, cópia do Museu Costa e Silva, 1922.

⁸ - “Vapor”, refere-se a um tipo de embarcação que utilizava o carvão vegetal como combustível. O vapor foi a principal embarcação utilizada durante todo o período em que a navegação interior teve destaque no Rio Grande do Sul.

novos barcos ampliando também as linhas de navegação em direção ao norte do estado. A reorganização da empresa Arnt se deve também a nova legislação em vigor desde 1890 que regulamentava as companhias anônimas. Esta regulamentação permitiu a participação de acionistas por cotas o que demandou a expansão de investimentos e dos negócios das empresas no período. O período que foi de 1895 a 1905, coincide com a época em que Porto Alegre “*se desenvolvia a passos largos como importante centro comercial articulado à zona colonial.*”(REICHEL, 1993, p.265)⁹. Os investimentos na navegação entre as colônias dos arredores de Taquari, e mesmo desse município, e Porto Alegre foram lucrativos permitindo a compra de novos vapores.

Quanto aos investimentos da empresa Arnt, verificou-se que inicialmente juntaram-se 11 sócios iniciando um pequeno negócio com capital de 14:000\$000. Este capital apresentou uma evolução, inclusive com novos investimentos a partir de 1890/95 chegando a mais de 200:000\$000. Este investimento é baixo se comparado com o aplicado na indústria no mesmo período.

Pelo montante dos investimentos tomando-se o caso da navegação Arnt, é evidente sua rentabilidade. Essa liquidez adveio da diferença de preços dos produtos entre o interior e a capital, e da frequência das viagens e, apesar das adversidades relacionadas à navegação¹⁰ os negócios no ramo apresentavam-se favorável na relação custo-benefício, pois em 1914 quando da formação da Sociedade comanditária Cia de navegação Arnt o capital era de 530:000\$000.

Na área do rio dos Sinos, a navegação fluvial esteve ligada principalmente à família Blauth. O precursor da família na navegação foi

⁹ - REICHEL, Heloisa Jochims. **A Industrialização no Rio Grande do Sul na República Velha**. In: RS: Economia e Política. DACANAL, José Hildebrando e GONZAGA, Sergius (org.) Porto Alegre: Mercado Aberto, 1993.

¹⁰ Os leitos dos rios apresentavam-se em seu estado natural não havendo obras de retificação ou nivelamento no sentido de melhorar as linhas de navegação. Os trabalhos da Secretaria de Obras se limitavam à limpeza das margens e dos leitos. Além disso, os trajetos e as paradas nos portos intermediários eram deliberados pelos praticantes da navegação fluvial, pois os estudos dos rios eram constantemente interrompidos por falta de técnicos e maquinário. Reinheimer, Dalva Neraci. A navegação fluvial na República Velha Gaúcha, iniciativa privada e setor público: ações e implicações dessa relação. São Leopoldo. UNISINOS. 2007. Tese de Doutorado.

Jacob Blauth, que em 1846 já estabelecia a comunicação entre os municípios de São Leopoldo e Porto Alegre.¹¹ Jacob Blauth adquiriu um lote de terra que fazia limite com o rio dos Sinos. Inicialmente ali estabeleceu sua residência com um ancoradouro, pois como as embarcações fossem pequenas, podiam atracar às margens do rio.¹² A localização foi um fator mais importante do que a extensão do lote, ficando junto ao rio e próximo ao local de travessia, executada pela barca ou caíques. Portanto era também o local de conversão dos produtos da agricultura e da manufatura colonial.

Ao tratarmos da área do rio dos Sinos no período compreendido, no que diz respeito a sua ligação comercial com Porto Alegre, reconhecemos que é necessário notificar a presença da estrada de ferro, inaugurada em 1874. O governo republicano aplicou verbas e concedeu incentivos para a expansão da via férrea.¹³

Nesta época a frente dos negócios de navegação da família Blauth encontrava-se Pedro Blauth, irmão de Jacob. A atividade fora organizada como uma “Sociedade Comanditária” denominada “Pedro Blauth & Comp.”. Em 1896 o capital era de 82:000\$000 e possuía os vapores “São Leopoldo” e “Pedro 1º” e as lanchas “Itapuhy” e “São Pedro”.¹⁴ Era uma sociedade por ações, sendo um dos acionistas a firma “Jung & Cia.”. Cada “quinhão” correspondia a RS 500\$000, e o acionista adquiria unidades de

¹¹ Diversas bibliografias fazem esta indicação, entre elas: - ROCHE, 1962, v.I, p.61; Hundert Deuschtum in Rio Grande do Sul, 1924; MÜLLER, Correio do Povo, 1976, p.19.

¹² Em 1847, já havia um vapor na linha São Leopoldo/Porto Alegre, de propriedade da família Diehl, mas a viagem não era diária, conforme encontramos em: FLORES, Hilda Agnes Hübner. Memórias de Brummer. Porto Alegre, Est., 1997. Na página 40/41, há o relato de um “brummer”. “(...) Assim viajei a São Leopoldo (de Porto Alegre) em um lanchão à vela, que no entanto era impulsionado mais por remos. Nessa época já havia um vapor (...) mas teria de esperar dois dias para viajar (...). Desse relato e das informações sobre as dificuldades de navegação no rio dos Sinos deduz-se que as embarcações de Jacob Blauth tivessem de ser de pequeno porte.” / “Meios de Comunicação em Taquara” Apontamentos do Museu Histórico de Taquara. Mimeografado. 1954. / Obtivemos, ainda, relatos a respeito da família Blauth, com sua descendente, Sra. Nina Schneider, residente em São Leopoldo.

¹³ Em 1920 ocorreu a encampação da via e dos serviços ferroviários pelo governo do estado. Como forma de incentivar a sua utilização o governo promovia descontos nas passagens, nos fretes e nas taxas de exportação pela ferrovia. Porém, paralela às atividades da estrada de ferro a navegação fluvial continuou como o principal meio de escoar a produção e de transportar passageiros das áreas de colonização para Porto Alegre. REINHEIMER; 2007, Op.Cit. capítulo II

¹⁴ Conforme documentos, Notas Promissórias e Notas por Ações da Cia. Registrada no Notariado de São Leopoldo. São Leopoldo, 1998.

ação. Para “Jung & Cia.” encontramos 14 ações, datadas de 1º de janeiro de 1896, em São Leopoldo. Em 1º de março do mesmo ano, “Jung & Cia.” transferiu as ações para Henrique P. Schmidt e Jacob Ebling, ambos de Porto Alegre. Em 1916, ocorre nova mudança na sociedade. João Felipe Roessler adquiriu as ações de diversos sócios e tornou-se o segundo acionista na sociedade, permanecendo a maioria das ações com a família Blauth.

Acompanhando a evolução da firma de navegação “Pedro Blauth & Cia.” desde seu antecedente Jacob Blauth, encontramos a confirmação de que, no período abordado, a navegação fluvial inicialmente se constituiu em negócio de família e que sua estabilidade atingiu seguidas gerações, mas evoluiu em sua constituição na forma empresarial. Particularmente na área do rio dos Sinos, a navegação fluvial foi efetivamente o marco da ligação com Porto Alegre, mantendo suas atividades mesmo com a introdução da estrada de ferro. Além do fator financeiro que onerava as cargas do transporte ferroviário no frete para cargas de alta tonelagem e de baixo valor como os produtos agrícolas, pode-se constatar que a navegação fluvial adaptava-se às condições de cada época, adquirindo embarcações que atendessem as diferentes demanda e tipo de produtos.

Tomamos a maior empresa do setor no período correspondente entre 1850 e 1920, a navegação Arnt e uma empresa média, mas significativa, a Blauth & Cia, para exemplificarmos a constituição das empresas de navegação, tanto no que se refere aos investimentos como no caráter das sociedades, que com a rentabilidade e crescimento dos negócios deixaram de ser unicamente empresas familiares. As contingências históricas, como a diversificação da economia do Rio Grande do Sul ocorrida com o desenvolvimento da agricultura na região centro-norte, juntamente com as políticas desenvolvidas pelos governantes de incentivo às exportações, foram favoráveis ao crescimento da atividade, mas ao mesmo tempo exigiu uma nova organização empresarial dos praticantes da navegação fluvial.

No contexto político, em termos da instalação do governo republicano o que mudou na forma de constituição das empresas foi significativo, pois a Lei de 1890 permitiu a venda de cotas de ações ampliando o capital das empresas. A modificação ocorrida no âmbito das Juntas Comerciais e Inspetorias visavam à vistoria das leis e regulamentos aplicados ao comércio e empresas. Esse aspecto passou a ser mais controlado pelo Estado. O que se nota é que como a maioria das empresas de navegação tinha uma origem familiar, ou uma sociedade comandita (cotas de ações fechadas entre sócios) e estavam ligadas ao ramo do comércio nem sempre elas estavam regulamentadas como empresa de transporte. A partir de 1890 aumentou o número de empresas constituídas. A Navegação Jacuí, por exemplo, criada em 1857 sendo propriedade particular de Abel Correia da Câmara e Jose Inocêncio Pereira, em 1903 se constituiu como uma companhia anônima, *Companhia de Navegação Jacuí*, e quando deste ato não pertencia mais à família dos fundadores.¹⁵

As condições econômicas do final do século XIX e o início do século XX foram favoráveis ao ramo da navegação fluvial. A possibilidade legal de constituírem Companhias Anônimas serviu para demonstrar a ligação nos negócios entre os empresários da navegação. Um caso interessante neste contexto é a *Companhia Fluvial*. Esta empresa se constituiu em 1880, inicialmente reunindo algumas empresas de navegação sob uma diretoria. Muitas dessas empresas na década de 1890 se desligaram da Cia. Fluvial voltando a ser independentes, mas os proprietários das mesmas permaneceram como acionistas da Fluvial. Em 1893 a Cia. Fluvial estava constituída como uma empresa própria com estatuto. O capital investido era de 650.000\$000 (seiscentos e cinquenta contos de reis) e as ações eram oferecidas a 200\$000 (duzentos mil reis). Era formada por acionistas e administrada por um conselho fiscal pelo qual respondia o diretor-gerente Lourenço Ebbesem. Porém, muitos daqueles acionistas eram sócios de outras companhias. Por exemplo,

¹⁵ - Relatório do Presidente da Província, de 1858, p. 12. Arquivo da Assembléia Legislativa do Estado/e Arquivo do Palácio do Comércio - Arq. 3245. Requerimento da Associação Anonyma Companhia do Jacuhy, de 18 de agosto de 1903 da Junta Comercial de Porto Alegre. nº 3.315

diretores e sócios das empresas Navegação Becker, Arnt e cia, Navegação Schilling, Diehl e cia e Trein e cia (comércio), apenas para citar alguns, aparecem como acionistas na Cia. Fluvial.¹⁶ Como estes acionistas possuíssem um pequeno número de ações pode-se deduzir que além de se associarem para expandir seus investimentos, o objetivo mais evidente era que se associavam para fortalecer a atividade das empresas de navegação e defender seu campo de atuação no comércio e transportes. Nesta época, embora fosse possível, não existia uma organização fora das empresas neste sentido, uma associação de classe, por exemplo, e também não se evidencia por parte dos empresários do ramo uma consciência de classe.

A partir de 1901 ocorreu uma mudança nos estatutos da Companhia Fluvial no que se referia ao Conselho fiscal que em suma respondia pelo capital dos acionistas, este conselho passou a ser eleito pela assembléia de acionistas, tendo um diretor de caixa. Neste ato o cargo de diretor gerente estava com Carlos Alberto Miller que o transmitiu, por ter sido eleito, a José Filgueiras.¹⁷ As mudanças no estatuto da Cia Fluvial demonstram que a questão financeira começava a ser mais atendida nas companhias. Isto se deveu tanto a necessidade de prestação de contas que era feito anualmente aos sócios e acionistas como pela exigência de fornecer dados à Secretaria de Negócios do Interior e Exterior.

Seguindo os mesmos critérios da Cia Fluvial, foi organizada em 1891 a *Companhia Rio-Grandense de navegação a vapor*. Em sua constituição aparecem também empresários de outras companhias e outras empresas já firmadas. A participação também se dava por ações. Enquanto a Cia Fluvial tinha por finalidade a navegação nos rios tributários do Guaíba, a Rio-Grandense tinha como principal finalidade a navegação entre a capital e as praças do sul (Rio Grande e Pelotas). São comuns às duas companhias nomes como Frederico Dexheimer, Jacob Arnt, Antonio Chaves Barcellos, Guilherme Jung, Guilherme Schell,

¹⁶ - Arquivo do Palácio do Comércio – Arq. nº 1131 da Junta Comercial de Porto Alegre – Estatuto da Companhia Fluvial. 27 de abril de 1893. nº 1043

¹⁷ - Arquivo do Palácio do Comércio. Junta Comercial de Porto Alegre. Arq. Nº 2731. Acta da Sessão Geral Extraordinária da Companhia Fluvial em 20 de abril de 1901. nº 2801

Lourenço Ebbesem e Frederico Haensel, inclusive, estes dois últimos ocuparam cargos na diretoria de ambas as companhias. Havendo ainda outros nomes em comum. Também eram acionistas em companhias de navegação empresas de comércio e da indústria como Edmundo Dreher e cia, Casa Bromberg e Carlos Trein e cia.¹⁸ No caso da criação desta empresa a finalidade da mesma demonstra a intenção dos empresários da navegação de estenderem seu campo geográfico de atuação e de comércio passando a atuar na navegação lacustre entre a capital e o sul do estado pela lagoa dos Patos e nos mercados do sul uma vez que as empresas ou embarcações seguiam um itinerário específico.

A *Companhia de Navegação Cahy*, constituída em 4 de outubro de 1892 com sede em Porto Alegre, procurou, dentro deste quadro de atuação, destinar-se ao serviço de navegação nos rios do Rio Grande do Sul para o transporte de passageiros e de mercadorias. Entre seus acionistas também figuram empresários do ramo da navegação e do comércio. Embora em seus fins estatutários estivesse previsto a navegação nos rios de todo o território do estado, atuava no trajeto entre o município de São Sebastião do Cai e Porto Alegre. Este trajeto atendia bem mais ao transporte de passageiros do que de cargas. Esta era uma forma de não restringir legalmente sua atuação em outras áreas, mas na prática cada empresa se mantinha em uma determinada linha. Isto ocorria, também em parte, porque os práticos da navegação e os comandantes das embarcações deveriam conhecer bem o percurso, dada às dificuldades de navegabilidade nos mesmos.

Ainda entre as empresa que se constituíram no final do século XIX, podemos citar a *Companhia Melhoramentos do Cahy*. Constituída em 5 de julho de 1895 descrevia em seu artigo 2º do Capítulo I que “*O objeto da Companhia é adquirir por compra ao engenheiro civil José da costa Gama, pela quantia de 40 contos de reis a concessão feita (...) e todos os demais serviços referentes a mencionada concessão e estabelecer e*

¹⁸ - Arquivo do Palácio do Comércio – Junta Comercial de Porto Alegre. Arq. 829. Estatutos da Companhia Rio-Grandense de navegação a vapor. Nº 761./ e . Arq. Nº 2731. Acta da Sessão Geral Extraordinária da Companhia Fluvial em 20 de abril de 1901. nº 2801

explorar o sistema de barragens automóveis no rio Cai (...)” A formação desta cia, também por ações, se relacionava diretamente com os interesses das cias de navegação. Entre os acionistas novamente estão empresários do ramo. José da Costa Gama além de acionista passou a responder pela cia juntamente com o conselho fiscal.¹⁹ Para os empresários a participação nesta empresa era a possibilidade de atuar em um empreendimento que dava controle a uma das vias de maior movimentação na época para o transporte da produção colonial, o rio Cai. Nesta área, na época, já havia planos do governo de estabelecer ligação com as colônias italianas na serra gaúcha através de uma estrada. Como a empresa estipulava em seus estatutos a duração de 30 anos, podendo ser prorrogada por mais vinte para a exploração, os empresários previam a possibilidade de ganhos com o movimento na barragem mesmo com os investimentos e manutenção nas obras e o percentual destinado ao fundo de reserva da empresa.

A partir de 1890 as empresas tendem a se estabelecer em Porto Alegre ou transferem-se para a capital. Exemplo disto é a *Companhia de Navegação Alto Taquari*. Fundada em nove de julho de 1892 a companhia tinha, inicialmente, sua sede na cidade de Taquari, distante pela via fluvial a 100 Km da capital. Em ata de nove de março de 1897 a Assembléia geral aprovou a transferência da sede para Porto Alegre. Nesta ocasião a empresa mudou sua denominação para *Companhia de Navegação Venâncio Ayres* reconstituindo seu estatuto. Mantinha navegação entre Porto Alegre e o porto Mariante, no rio Taquari.²⁰

Para se entender o processo de funcionamento de uma empresa de navegação e as relações de sua atividade com o comércio e serviços se verificará como funcionou por oito anos a *Companhia Transporte de Docas*. Essa empresa foi constituída em 20 de agosto de 1891 como uma sociedade anônima e tinha por finalidade o transporte de mercadorias das

¹⁹ - Arquivo do Palácio do Comércio – Junta Comercial de Porto Alegre. Arq. Nº 1377. Estatuto da Companhia Melhoramentos do Cahy. 20 de agosto de 1895. nº 1451

²⁰ -Arquivo do Palácio do Comércio – Junta Comercial de Porto Alegre. Arq. nº 1741 – Ata da reunião da Assembléia Geral extraordinária de acionista da Companhia de Navegação Alto Taquary. 9 de março de 1897. Nº. 1665. / Arq. nº 1813. Estatutos da Companhia de Navegação Venâncio Ayres, Sucessora da Alto Taquary. 27 de março de 1897. Nº. 1739.

casas comerciais e dos vapores e lanchas para os trapiches e vice-versa no porto de Porto Alegre. A empresa possuía veículos para o transporte terrestre e fluvial de acordo com as necessidades da época. Além do transporte mantinha serviços de armazenamento de mercadorias. As embarcações, armazéns, e os trapiches utilizados pela empresa eram todos de sua propriedade. Possuía ainda cocheiras, carroções e animais e depósitos em terreno próprio próximo ao porto utilizado no serviço de transporte de mercadorias. Portanto a empresa realizava um serviço de atendimento às empresas de navegação e ao comércio. Suas atividades se concentravam em atender ao movimento portuário principalmente das pequenas empresas de navegação que não possuíam armazéns e trapiches próprios. A companhia também atendia às grandes embarcações que por motivos técnicos do porto e falta de dragagem no Guaíba não atracavam diretamente no cais.

Em 1894 a empresa aumentou seu capital com a oferta de ações à venda e a subscrição de novos acionistas. Neste ano adquiriu uma embarcação nova de um estaleiro de São Leopoldo. Foi também neste ano que a diretoria da empresa sugeriu a supressão dos serviços de transporte terrestre, pois estes se mostravam deficitários. Ainda propunha novos investimentos com a compra de um terreno na Rua Voluntários da Pátria (paralelo ao porto) para estabelecimento de um armazém, uma vez que a companhia já vinha alugando outro em razão do grande volume de mercadorias que recebia. O capital para estes investimentos seria proveniente da venda dos bens que estavam à disposição dos serviços de transportes terrestres. Deste período em diante a companhia passou a arrendar os trapiches municipais no porto de Porto Alegre. Pela presidência da companhia respondia o Tenente Coronel José Pereira de Barbedo e o conselho fiscal era dirigido pelo Tenente Coronel Manoel Py. Integrava este conselho, por possuir ações e ter sido indicado em assembléia, a Companhia Territorial Porto Alegrense, uma empresa do ramo imobiliário. Passado dois anos, feitos os levantamentos técnicos, a Assembléia aprovou que fossem colocados à venda os terrenos e as instalações de transportes terrestres que a companhia possuía.

No ano seguinte foram alterados alguns itens do Estatuto da companhia. Ficava autorizado o aluguel de armazéns e embarcações para depósito e transporte de mercadorias pela companhia. Porém o item sobre os serviços de transporte terrestre executado pela companhia permanecia mesmo tendo sido deliberada anteriormente a venda dos bens e a supressão deste setor. Neste ano a companhia era dirigida pelo Major João Ignácio Soares que era também o maior acionista da companhia. Este havia assumido o cargo em março de 1897. Em outubro de 1898 a Assembléia dos acionistas tomou conhecimento do precário estado das finanças da empresa. A empresa não conseguiu vender as propriedades e não sanou uma série de contas. A razão alegada era de que possuía muitos credores. Entre os maiores credores se encontravam reconhecidos comerciantes e inclusive o Distrito Militar que vinha ocupando por aluguel os terrenos e instalações da companhia e cujas mensalidades se encontravam bastante atrasadas. Por sua vez, a companhia se encontrava em atraso com o pagamento do arrendamento dos trapiches do cais com a municipalidade.

Como essa empresa desenvolvesse seus serviços no porto é conveniente salientar que nesta época se intensificavam as discussões a respeito da administração deste espaço que até então ocorria por conta da Intendência Municipal. As obras, restringidas ao muro e poucos metros de cais, eram feitas pelo Departamento de Obras Municipais. Em 1896 já estava constituída a Diretoria de Viação Fluvial e este órgão entendia que as obras e a administração do porto eram de competência do Estado. O número de armazéns e de trapiches eram insuficientes para o movimento que ocorria e os projetos para ampliação não se desenvolviam justamente pela discussão entre o estado e o município. Enquanto o Estado fazia projetos para a ampliação do porto e a dragagem do Guaíba o município ficava com as taxas de aluguéis e impostos. Por outro lado as empresas de navegação que possuíam boa estrutura construíam seus atracadouros e armazéns próprios ao longo da orla na Rua Voluntários da Pátria dispensando os serviços municipais. Esse contexto propiciou as

condições para a organização dos serviços de transporte de docas, porém também impôs uma série de dificuldades.

A Companhia de Transporte de Docas além dos problemas financeiros com os órgãos públicos e particulares respondia ainda por causas judiciais e indenizações a terceiros por extravio, perda e estrago de mercadorias que se encontravam nos armazéns da Companhia. Em meio a esta situação na empresa o Conselho Fiscal sugeriu que a mesma fosse liquidada. Em 30 de junho 1899 foi registrado na Junta Comercial o Relatório da Comissão Liquidante da Companhia Transporte de Docas. Mesmo com a venda em leilão de alguns bens a companhia não conseguiu sanar as dívidas e recorreu a empréstimos. O próprio diretor presidente adiantou à companhia 11:650\$000 para pagamento dos credores. Para o saldo desta dívida e para restituição dos investimentos aos acionistas a comissão liquidante aguardava o recebimento de pagamentos que era devido à companhia pelo Ministério da Guerra. Mesmo com essa pendência, que foi levada a juízo, a Companhia Transporte de Docas foi dada por liquidada em 5 de setembro 1899.²¹

A empresa analisada, constituída como uma companhia anônima de acionista se estruturou aos moldes legais e usuais do período da análise. No quadro de acionistas se encontravam empresários do ramo da navegação e do comércio. Nesta companhia, mais do que em outras exemplificadas, entre os sócios estão pessoas com patentes do exército inclusive na sua direção. O Cel. Manoel Py, que dirigiu a companhia e presidiu seu conselho fiscal era um reconhecido empresário, proprietário da Cia Fiação e Tecidos Porto Alegre. ²² Pode-se inferir que sua presença na Cia Transporte de Docas ocorreu por interesses empresariais

²¹ - Para o histórico da Companhia Transporte de Docas foram consultados os seguintes documentos: Arquivo do Palácio do Comércio Arq. nº 892 – Estatuto da Companhia Transporte de Docas de 20 de agosto de 1891- nº 822. / Arq. nº 1190 – Ata de sessão da Assembléia Gera extraordinária da Companhia Transporte de Docas em 30 de junho de 1894. nº1386 / Arq. nº 1501 – Ata da 5ª reunião ordinária da Assembléia Geral de Acionistas da Companhia Transporte de Docas em 16 de abril de 1896. nº1576 / Arq. nº 1797 – Ata da sessão da Assembléia ordinária da Companhia Transporte de Docas em 31 de março de 1897. nº 1661/ Arq. nº 1744 – Ata da sessão extraordinária da Assembléia Geral da Companhia Transporte de Docas de 23 de outubro de 1897 – nº 1818. / Arq. nº 2003 – Relatório da Comissão Liquidante da Companhia Transporte de Docas em 31 de julho de 1899. nº 2076.

²² - Reichel. Op. Cit., p.265.

observando-se a finalidade da mesma. Os empresários da navegação, do comércio e da indústria eram cientes da necessidade do tipo de serviço que propunham – transporte das embarcações para o cais e vice-versa -. Entre os que se utilizavam destes serviços estavam os navios do Ministério da Guerra, embarcações de grande porte, que dada as condições de navegabilidade do Guaíba, não atracavam no porto. A companhia também mantinha relação comercial com os serviços públicos de nível estadual e municipal, tanto alugando estabelecimentos da companhia a um e arrendando o cais portuário de outro. Contudo a relação da empresa com os órgãos públicos e a rede que se estabeleceu com o comércio não foi suficiente para consolidar a companhia. Isso demonstra que o setor estava sujeito, como qualquer negócio, às instabilidades da economia bem como às implicações político-administrativas do contexto em que estava inserido.

Uma vez conhecida e analisada a forma de constituição das empresas de navegação, outra maneira de identificar a atuação do setor no período em foco é fazê-lo através dos dados das viagens, das embarcações e da capacidade de transporte para cargas e passageiros que algumas empresas possuíam.

A *Companhia de Navegação Arroio do Meio*, fundada no dia 1 de abril de 1894, com o capital de 500:000\$000, empregava seus barcos na navegação entre os portos de Lajeado, Arroio do Meio e Porto Alegre e tinha sua sede na *Villa* de Lajeado. Esta empresa possuía entre vapores e outro tipos de embarcação sete veículos . Atuava no transporte de carga e passageiros conforme a especificidade de suas embarcações. Uma outra empresa, a *Sociedade Adão Hoof & Cia*, possuía apenas um vapor, o *Guahyba*, que fazia comunicação entre a *freguezia* das Pedras Brancas e a capital. Este vapor tinha capacidade para 16000 kg de mercadorias. Conduziu no ano de 1896, 2500 passageiros. Também possuía apenas um vapor a *Sociedade de Navegação São Leopoldense*. Seu vapor denominado de São Leopoldo era empregado na navegação entre as cidades de São Leopoldo e Porto Alegre, com escalas pelos portos

intermediários. Este vapor tinha capacidade para 24.000 kg de carga, força de 30 cavalos, 9 tripulantes e 3 pés de arqueação.

Além das pequenas empresas, havia no ramo as embarcações de particulares. Podemos citar *Frederico Bier Sobrinho* que possuía 2 vapores, empregados em 2 viagens diárias, cada um dos barcos, entre a capital e a freguesia das Pedras Brancas. Além dos passageiros transportavam diversas mercadorias. O *Vapor São João* também era uma destas embarcações de propriedade particular e percorria diversos portos entre Porto Alegre e o município de São João de Montenegro. Possuía capacidade para 20.000 kg e sua tripulação era de dez homens. A diretoria de Estatística informou para o ano de 1898 a condução de 300 passageiros à proa e 200 à ré neste vapor. Havia ainda a *Lancha a vapor Harmonia*, de propriedade particular, navegando no rio Cai entre Porto Alegre e São Sebastião do Cai com paradas em portos intermediários.²³

Já o *vapor Estrella*, apesar de fornecer seus dados isoladamente, pertencia a empresa *Lloyd Colonial*. Esta empresa empregava outras embarcações na navegação lacustre e no rio Jacuí. O *Estrella* navegava entre a capital e o município de Estrela, com escala nos portos de Triunfo, São Jerônimo, Margem, Taquari e Bom Retiro. Possuía 40 toneladas de capacidade de cargas, transportava passageiros em duas classes e exigia 12 tripulantes em sua condução.²⁴

Portanto no período em estudo se constituíram diferentes tipos de empresas com maior ou menor capital investido, possuindo apenas uma ou mais embarcações. Os dados também revelam que as embarcações eram em alguns casos um meio de trabalho e não constituía uma empresa ou companhia, mas participava do contexto econômico e estavam sujeitos às normas e concorrência que a atividade e o período apresentavam. Os

²³ - Relatório dos Negócios das Obras Publicas, apresentado ao Exmo Sr. Desembargador Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado pelo Secretario de Estado João Jose Pereira Parobé, em 30 de Julho de 1898. anexo pág. 208 a 218, da Diretoria de Estatística.

²⁴ - Relatório dos Negócios das Obras Publicas, apresentado ao Exmo Sr. Desembargador Antonio Augusto Borges de Medeiros, Presidente do Estado pelo Secretario de Estado João Jose Pereira Parobé, em 30 de Julho de 1898. anexo pág. 208 a 218, da Diretoria de Estatística.

dados apresentados eram coletados e registrados pela Secretaria do Estado dos Negócios do Interior e Exterior e fornecidos através da Diretoria de Estatística. O processo fazia parte do controle instituído pela administração republicana. Esse sistema de coleta de informações foi intenso na década de 1890, período em que houve um grande número de registros de embarcações e constituições de empresas na forma de companhias. As companhias deveriam informar em cadastros a sua origem e movimentação. Todas as empresas, de diferentes patamares de capital, estavam sujeitas ao controle. Além de servir para a cobrança de taxas e impostos os dados eram usados como um suporte na elaboração dos projetos da Diretoria de Viação Fluvial, pois o tráfego intenso e a participação na economia justificava a necessidade de obras.

A partir de 1919, uma lei instituída no Brasil permitia que as empresas se registrassem como companhias por cotas de responsabilidade limitada. Isso ampliou a participação dos sócios, pois os acionistas não respondiam pela empresa, apenas investiam e lucravam se a empresa apresentasse rentabilidade.²⁵

A lei em realidade regularizou uma prática que já existia. Tratava-se de reconhecer legalmente um novo tipo de sociedade mercantil. A responsabilidade dos sócios se limitava à importância do capital social da empresa o que devia expressar-se pela adição da palavra “limitada” à denominação da firma.²⁶ As empresas de navegação se reorganizaram em função dessa possibilidade legal.

Nesta época a *Arnt e Cia* constituiu uma nova empresa com a denominação *Companhia Navegação Arnt Ltda*. Era uma das poucas empresas de navegação que permanecia com a sede em sua cidade de origem, Taquari. Admitiu novos sócios para importação de um vapor da Alemanha que foi empregado no trajeto entre Porto Alegre e a *vila* de Taquari. O montante deste empreendimento foi de 40:000\$000. A empresa Arnt era uma empresa sólida e diversificava seus investimentos. Em Taquari possuía estaleiro e oficina de reparações, além de escritório

²⁵ CORAZZA, Gentil e FONSECA, Pedro Cezar Dutra. A Junta Comercial no contexto da economia do Rio Grande do Sul. Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2003.

²⁶ - CORAZZA, Op. Cit., p. 81-2.

e depósitos. Paralelo aos negócios de transporte possuía terrenos, prédios e uma fundição. Em Porto Alegre mantinha no porto um trapiche particular também com escritório e depósito e ancoradouro para a atracação de suas embarcações, com um local específico para descarregar as cargas e um paradoro para os passageiros. A empresa empregava em 1922 aproximadamente 365 funcionários diretos e ainda 1500 pessoas tinham empregos indiretos pelas operações da Arnt.²⁷

Ao longo dos anos 20 algumas das empresas de navegação que já existiam e outras constituídas naquele período se caracterizaram como empresas de capital limitado.

A *Companhia de Navegação Becker*, fundada em 1882 e considerada à época como a mais antiga empresa no ramo na forma de constituição e denominação, agregou a expressão *lt da* à firma, pois passara a constituir-se como tal. Essa empresa operava no rio Jacuí e nos anos de 1920 se encarregava do transporte de arroz da zona de Cachoeira do Sul, além do transporte de passageiros. Aparece ainda como companhia limitada a *Companhia de Navegação Pedras Brancas Ltda*, originada em 1907, que fazia serviços de navegação no Guaíba.

Mas nem todas as empresas aderiram a modalidade de capital limitado. Assim ocorreu com a *Navegação Blauth*. Registros na “*Collectoria das Rendas Federaes de São Leopoldo*” em data de 9 de setembro de 1921, dá conta de que desde 1918 a firma “*Pedro Blauth & Cia.*” foi reorganizada, tendo como sócios: Pedro Clemente Blauth (40:000\$000), João F. Roessler (34:000\$000) e Jacob Blauth Netto (7:500\$000), filho de Pedro Clemente, o que assegurava à família Blauth o comando da firma, que tinha “(...) por objeto a navegação fluvial por conta própria ou arrendamento.”²⁸ O registro de 1921 foi para a denominação de *Navegação Blauth* não havendo abertura de capital para acionistas. Outras empresas também permaneceram com suas constituições originais. A *Navegação C. Simeoni*, que navegava no rio

²⁷ - COSTA, Alfredo R. Obra histórica, descritiva e ilustrada. Município de Taquary. 1922. Cópia do Museu Histórico de Taquari.

²⁸ - Documento do acervo Notariado do Município de São Leopoldo.

Caí, fundada no ano em que a lei foi promulgada, 1919, era uma companhia por ações de caráter fechado assim permanecendo ainda na década de 1930. Da mesma forma a *Navegação R. Tavares* fundada em 1910 ainda aparecia com sua constituição original em 1930. E ainda a *Navegação Dreher* que desde 1895 tinha serviços de transporte de cargas e de passageiros em linhas na Lagoa dos Patos também permaneceu como uma empresa de capital fechado ultrapassando com esta constituição o período da Primeira República.

Alem das mudanças nas características legais da constituição das empresas deve-se considerar a atuação destas na economia do estado. As empresas se adaptaram às novas especificidades legais por terem alcançado um crescimento econômico próprio, sustentado pela atuação no comércio e serviços de transportes.

A inserção da atividade da navegação fluvial na economia do estado ocorreu no período em que a diversificação da produção era uma das principais características. O Rio Grande do Sul era auto-suficiente em alguns produtos como o arroz, feijão, batatas, mandioca, fumo, lentilhas, milho, erva-mate, entre outros e inclusive o trigo que apesar de ser uma cultura irregular chegou a abastecer o mercado estadual e mesmo a ser exportado para outras partes do país. Também se destacava a produção e a exportação da banha. Todos esses produtos eram produzidos na região centro-norte do estado e exportados por Porto Alegre. Paralelo a essa produção seguia a exportação dos tradicionais produtos da pecuária, charque e couros, pela zona sul do Rio Grande do Sul. Da produção da região centro-norte apenas o trigo não aparece entre os transportados pelas vias fluviais. Todos os demais se inseriam nas atividades das empresas de navegação.

O controle por parte das autoridades era recente. Esse controle que se iniciou após a instalação da República não era sistematizado, ou seja, não ocorria todos os anos e nem seguia um padrão. A intenção das autoridades em fiscalizar o transporte se ligava à cobrança dos impostos. O tráfego fluvial tinha como pólo Porto Alegre, local sede da maioria das empresas. As ligações entre as áreas que

produziam e exportavam ocorriam através da capital e este foi o fator para a inserção da atividade de navegação fluvial na economia do estado.

Porto Alegre enviava mercadorias não produzidas nas áreas do interior para as mesmas e essas apresentavam uma grande variedade em espécies, mas pouco volume. Este comércio em Porto Alegre era intermediário entre uma área e outra, pois alguns produtos importados pela área do Caí eram exportados por São Leopoldo, no rio dos Sinos, como sabão, fósforos e louças. A área do Taquari recebia estes mesmos gêneros e mais vinho e manteiga que eram enviados da área do Caí para Porto Alegre, além dos licores e vinagres também exportados pelas colônias da área do rio dos Sinos e ambas recebiam o fumo da área do rio Jacuí, da localidade de Santa Cruz estabelecida no afluente rio Pardo. Isso porque as transações comerciais das companhias de navegação ou de navegadores particulares davam-se necessariamente junto ao porto da capital onde as empresas tinham seus depósitos e ou agências de comércio e era a cidade sede da maioria das companhias de navegação fluvial. A análise das empresas também demonstrou que as companhias e embarcações seguiam um itinerário específico do interior para Porto Alegre.

Os produtos mencionados nos carregamentos das empresas de navegação estavam entre os que foram ao longo do período adquirindo maior expressividade na pauta de exportação do estado. Se tomarmos a *“Participação dos principais produtos segundo a procedência, no valor oficial das exportações do Rio Grande do Sul”*, temos que: Em 1901 a banha, a farinha de mandioca e o fumo procedentes da agropecuária colonial, ou seja, da região centro-norte do estado, juntos somavam 33% no total das exportações. O restante, nesta classificação, era representado pelos produtos da pecuária tradicional, oriundos da zona sul. Em 1913 os mesmos produtos da agropecuária colonial citados totalizavam 43% desta pauta acrescido de mais 5% do arroz. Portanto representavam 48%. Seguindo a mesma linha para 1929, com o aumento do total daqueles produtos e acrescentando as madeiras que passaram a ser exportadas a produção do centro-

norte alcançava 49% das exportações.²⁹ Se juntarmos a esses produtos os de menor valor como o feijão e o milho, e outros diversos, os produtos da agropecuária colonial ultrapassavam a casa dos 50% na pauta de exportações. Os produtos da agropecuária colonial eram transportados pelas vias fluviais até Porto Alegre. Mesmo nas áreas que já estavam servidas pela estrada de ferro continuaram os serviços das empresas de navegação.

Assim verificou-se que nas décadas de 1890 e 1900 ocorreu um grande número de registros de empresas e entre elas foi significativo o aumento de empresas de navegação fluvial. Muitas empresas se constituíram em Companhias Anônimas e posteriormente em 1916 como sociedades anônimas. Esse tipo societário permitiu um contato maior dos empresários que passaram a discutir nas Assembléias das empresas, não apenas as questões legais e financeiras da empresa, mas as dificuldades que enfrentavam no desenvolvimento da atividade. Do ponto de vista político-administrativo a navegação fluvial nos rios interligados a Porto Alegre passou a sofrer discriminação a partir da encampação da viação férrea e da administração dos portos pelo governo do Estado em 1920. Esses atos geraram preocupação aos interesses das companhias de navegação.

Essa conjuntura atingiu negativamente a atividade de navegação fluvial, e pela primeira vez as empresas se associaram para defender seus interesses formando a Liga da Navegação Riograndense em 1919. A partir da criação dessa associação os empresários passaram a conduzir suas reclamações em nome da classe aos órgãos do governo.³⁰

Nos anos de 1920, além das repercussões das políticas do governo para com os transportes e as medidas fiscais, ocorreu uma retração na economia do centro-norte do estado. A chamada crise na agricultura colonial era consequência de um contexto que se delineou após a I

²⁹ - Dados elaborados a partir de CARVALHO, et ali. **Incentivos fiscais às exportações gaúchas durante a Primeira República**. In: Mundialização, Estado e Políticas Públicas. Porto Alegre: Ensaio FEE. Fundação Estadual de Economia e Estatística Siegfried Emanuel Heuser, Ano 19 - Nº 1 - 1998. p. 271-3.

³⁰ - REINHEIMER, Op. Cit. 2007.

Guerra Mundial, quando os pecuaristas da zona sul do estado clamaram por mais atenção do Governo. A crise se estendeu nos primeiros anos da década de 20. Em decorrência deste contexto ocorreu a Revolução de 1923, que além dos fatores econômicos teve repercussão política. Assim o governo adotou de imediato, medidas que beneficiaram a economia tradicional da pecuária sulina em detrimento da agricultura diversificada do centro-norte. Foi esse contexto que somado à política fiscal afetou drasticamente a navegação fluvial. A navegação fluvial que já vinha enfrentando diversas dificuldades insere-se em um início de crise segundo seus próprios empresários.

Os novos tributos instituídos também se vincularam à área dos transportes, como o imposto de Viação, incluindo o da via fluvial. As empresas se vêm taxadas sobremaneira. A economia da região centro-norte já não era tão dependente do comércio com Porto Alegre e a capital por sua vez também já dispunha de um contato direto com o comércio nacional através dos portos, o seu próprio e o de Rio Grande. Assim as empresas de navegação faziam muitas viagens com a carga incompleta e pagavam despesas de operações que não levavam esses aspectos em conta. A situação da navegação fluvial foi se tornando difícil.

A crise foi perceptível no final dos anos 1920, mas os problemas vinham desde 1915 de forma mais direta. A década de 1930 encerrou as atividades da navegação fluvial nos moldes empresariais para transporte de mercadorias da agricultura, permanecendo apenas o transporte de materiais terrosos. Os incentivos do governo no mesmo período se dirigiram para outros meios de transporte, notadamente a via férrea. Contudo, como podemos verificar, a navegação interior se estruturou no período correspondente a Primeira República no Rio Grande do Sul e participou ativamente da diversificação da economia e do crescimento da cidade de Porto Alegre através do escoamento da produção agrícola colonial pelo porto da capital.

BIBLIOGRAFIA

- AXT, Gunter. **A gênese do estado burocrático-burguês no Rio Grande do Sul(1989-1929)**. Tese de Doutorado. São Paulo, USP. 2001.
- CARRION JR., Fransisco M. **A economia do Rio Grande do Sul**. Evolução Recente. In: RS. Economia e Política. DACANAL, José Hildebrando e GONZAGA, Sergius (org.) Porto Alegre: Mercado Aberto, 1999.
- CARVALHO, Maria Lúcia Leitão et ali. **Incentivos fiscais às exportações gaúchas durante a Primeira República**. In: Mundialização, Estado e Políticas Públicas. Porto Alegre: Ensaio FEE. Fundação de Economia e Estatística, Siegfried Emanuel Heuser, Ano 19 - N° 1 - 1998.
- CASTRO, Antônio Barros de. **Sete ensaios sobre a economia brasileira**. vol.II São Paulo/Rio de Janeiro: Forense, 1971.
- CORAZZA, Gentil e FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **A Junta Comercial no contexto da economia do Rio Grande do Sul**. Porto Alegre: UFRGS, 2003.
- FILELLINI, Alfredo. **Economia do setor público**. São Paulo: Atlas, 1989.
- FONSECA, Pedro Cezar Dutra. **RS: Economia e conflitos políticos na República Velha**. Porto Alegre; Mercado Aberto, 1983.
- FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre e seu comércio**. Edição comemorativa do 125º aniversário da Associação Comercial de Porto Alegre. Porto Alegre: Associação Comercial de Porto Alegre, 1983.
- FLORES, Hilda Agnes Hübner. **Memórias de Brummer**. Porto Alegre, Est., 1997.
- HUNDERT Jahre Deutschum in Rio Grande do Sul. 1824-1924. Herausgegeben vom "Berband Deutscher Vereine." Porto Alegre: Typ. do Centro, 1924.
- KLIEMANN, Luísa H.S. **A ferrovia gaúcha e as diretrizes da ordem e progresso. 1905-1920**. Porto Alegre: Estudos Ibero-americanos. PUC; vol.3, nº 2, 1977.
- LINHAS de navegação. **Almanach do Correio do Povo**. 15º anno. Porto Alegre, Globo, 1930, p.199-202.
- MINELLA, Ary César. **Reforma Tributária: A implantação do imposto territorial no Rio Grande do Sul**. In: Rio Grande do Sul: 150 anos de finanças públicas. Langemann (org.). Porto Alegre, Fundação de Economia e Estatística, 1985.
- MONTEIRO, Hamilton. **Brasil República**. São Paulo: Ática, 1986.

- MOURE, Telmo. **A inserção da economia imigrante na economia gaúcha.** In: RS Imigração e Colonização. DACANAL, José Hildebrando(org.) Porto Alegre: Mercado Aberto, 1992, p.91-113.
- MÜLLER, Telmo Lauro. **Arnt, um nome evocativo.** Correio do Povo. Porto Alegre, 18/jan./1976, reportagem p.19.
- OS Navegadores descobrem as águas do Taquari. **Zero Hora especial origens do Rio Grande.** Porto Alegre, 04/dez./1996, p.48.
- PEREIRA, José Matias. **Finanças públicas. A política orçamentária no Brasil.** São Paulo: Atlas, 1999.
- PESAVENTO, Sandra Jatahy. **A República Velha Gaúcha: charqueadas, frigoríficos, criadores.** Porto Alegre, Movimento/IEL, 1980.
- _____. **Republica velha gaúcha - Estado autoritário e economia.** In: RS Economia e política. DACANAL, José Hildebrando e GONZAGA, Sergius (org.) ed.2. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1993, p.193/228.
- PETRY, Leopoldo. **São Leopoldo -1864/1964 - Centenário da cidade.** São Leopoldo: Rotermund, 1964.
- PINTO, Céli R. Jardim. **Contribuição ao estudo da formação do Partido Republicano Riograndense. (1882-1937).** Porto Alegre: Dissertação de Mestrado em Ciências Políticas, UFRGS, 1979.
- PUHL, José. **Melhor aproveitamento da rede fluvial do Rio Grande do Sul.** *Revista Trimestral da PUC.* Porto Alegre, Veritas, v.29, nº 116, dez./1984.
- REICHEL, Heloisa Jochims. **A Industrialização no Rio Grande do Sul na República Velha.** In: RS Economia e Política. DACANAL, José Hildebrando e GONZAGA, Sergius (org.) Porto Alegre: Mercado Aberto, 1993.
- 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.
- ROCHE, Jean. **A colonização alemã e o Rio Grande do Sul.** Vol. I e II Porto Alegre: Globo, 1969.
- SAMPAIO, Mário de Oliveira. **Roteiro lacustre e fluvial do Rio Grande do Sul.** Porto Alegre: Escola de Engenharia de Porto Alegre, 1912. Edição ampliada e alterada por BRANDÃO, Luis Lacé. 1927.
- SANTOS, Milton. **Por uma geografia nova.** Da crítica da geografia a uma geografia crítica. São Paulo: Hucitec, 1996.
- SILVA, Elmar Manique da. **Ligações externas da economia gaúcha. (1736-1890).** In: RS economia e política. (p.55/91). DACANAL, José Hildebrando e GONZAGA, Sergius (org.) 2.ed. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1993.

SINGER, Paul. **Desenvolvimento Econômico e Evolução Urbana**. Análise da Evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. 2.ed. São Paulo: Cia Editora Nacional, 1977.

TRINDADE, Helgio. **Aspectos políticos do sistema partidário republicano riograndense (1882-1937)**. In: RS economia e política. DACANAL, José Hildebrando e GONZAGA, Sergius (org.) Porto Alegre: Mercado Aberto, 1993.

VIZENTINI, Paulo F. **A crise dos anos 20: conflitos e transição**. Porto Alegre: Ed. Da Universidade/ UFRGS, 1992.