



Rio São Francisco e a primeira intervenção para melhorar a sua navegação (1883-1897)

São Francisco River and the first intervention to improve your navigation (1883-1897)

Ivoneide de França Costa

Universidade Estadual de Feira de Santana
neidefc@uefs.br

DOI: 10.22481/odeere.v4i8.6240

RESUMO:

Neste artigo serão abordadas as ações da Comissão de Melhoramento do Rio São Francisco (CMRSF) destacando principalmente as obras que foram realizadas. Apresentando também como se dava o ambiente de trabalho da Comissão. São apresentados ainda os principais problemas surgidos durante a etapa de melhoramento do Rio São Francisco e os fatos que desencadearam na finalização da referida Comissão de Melhoramento do rio São Francisco.

Palavras-chave: Rio São Francisco, Comissão, Melhoramento, Amarante

ABSTRACT:

In this article, the actions of the Rio São Francisco Improvement Commission (CMRSF) will be discussed, highlighting mainly the works that were carried out. It also presented how the Commission's working environment was doing. Also presented are the main problems that arose during the improvement phase of the São Francisco River and the facts that triggered the conclusion of the said Improvement Commission for the São Francisco River.

Keywords: São Francisco River Commission, Improvement, Amarante

A Comissão de Melhoramentos do Rio São Francisco

Após os termos dos trabalhos da Comissão Hidráulica do Império - CHI, comissão criada para estudo da viabilidade de navegação através do rio, o Governo Imperial iniciou os preparativos para a desobstrução na parte encachoeirada desde a cachoeira do Sobradinho (Bahia) até Jatobá (atual Petrolândia, em Pernambuco), cuja extensão era de 428 Km. O plano geral para melhoramento do trecho consistia principalmente na construção de canais de 30 metros de larguras e profundidades a partir de 1,25 metros para permitir a navegação de vapores com até 40 metros de comprimento (ROBERTS, 1880, p. 3). Os melhoramentos do sistema de navegação fluvial, aliado ao ferroviário e portuário, fariam parte da necessidade de o Governo criar vias de locomoção para o transporte de mercadorias e pessoas.

A lei nº. 3.141 do ano de 1882 fixou as despesas do Governo para o ano de 1883, disponibilizando para o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas a quantia de 100:000\$000 (cem mil contos de réis) que deveriam ser empregadas nos melhoramentos da região encachoeirada do rio São Francisco. O Governo Imperial, em março de 1883, solicitou ao engenheiro Antônio Plácido Peixoto de Amarante avaliar a aplicação da verba disponível nos melhoramentos do rio São Francisco. Amarante tinha conhecimento do que foi proposto para o rio pela CHI, pois havia participado dela, logo seria uma escolha conveniente para avaliar o emprego da verba.

Amarante analisou as condições das cachoeiras no trecho determinado tendo em vista qual seria a maneira coerente de aplicar o valor estipulado pelo orçamento do Governo. A primeira sugestão foi a realização dos melhoramentos das cachoeiras individualmente. As cachoeiras se localizavam independentes umas das outras, por isso poderiam ser estudadas e melhoradas separadamente. Logo, escolhida a primeira, seria então realizado os planos e executadas as obras. Depois que estivessem em andamentos seriam feitos os estudos e planos da segunda cachoeira, e assim procederiam sucessivamente para todas as outras cachoeiras até a última. (AMARANTE, 1883).

A partir das orientações prestadas por Amarante, o Governo Imperial deu início aos melhoramentos do rio com a criação da Comissão de Melhoramento do

Rio São Francisco (CMRSF) em março de 1883, e, ao mesmo tempo, foi expedida as “Instruções” para a execução das obras necessária para tornar o rio navegável. O primeiro grupo de engenheiros a trabalharam na CMRSF era composto por: Antônio Plácido Peixoto do Amarante, engenheiro chefe (transferido de chefe da seção do prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia); Theodoro Fernandes Sampaio, 1º. engenheiro (transferido de ajudante de 1ª. classe no prolongamento Estrada de Ferro da Bahia); A. F. Ramos, condutor (transferido de condutor no prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia); João Emiliano Amarante, engenheiro (transferido de condutor de 2º. condutor no Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia); Evaristo Galvão Filho, engenheiro auxiliar, promovido em 1884 a condutor (primeira nomeação); Reginaldo Candido da Silva, engenheiro auxiliar (transferido de outra obra); Foligonio Magalhães de Souza, e Moisés Deschamps de Montmorency (ambos desenhistas com a primeira nomeação). A maioria dos engenheiros contratados trabalhava com Amarante na Estrada de Ferro da Bahia. Theodoro Sampaio, além de trabalhar na Estrada de Ferro, participou da CHI. Na CMRSF, Theodoro era principal colaborador de Amarante, e encarregado da parte financeira. Demais operários seriam trabalhadores ordinários, remadores, pilotos, carpinteiros, carvoeiros, empreiteiros, maquinistas etc., (SAMPAIO, 1883-1884), na maior parte, moradores das localidades.

As “Instruções” expedidas pelo Governo para a Comissão orientavam os melhoramentos de acordo com o que sugerido por Amarante. As “Instruções” excluía a realização de novos estudos no Rio, algo sugerido por Roberts, para Amarante, os estudos demonstravam claramente os planos gerais e a natureza das obras que deviam ser realizadas no rio para se estabelecer a franca navegação a vapor. Outra questão que também pesava para não se realizasse novos estudos, recaía no valor disponível para as obras. Enquanto o valor orçado por Roberts era 456:500\$000, aumentadas em 20% para despesas eventuais e administrativas, perfazendo um total de 547:800\$000, Amarante tinha disponível o crédito de 100:000\$000 e a orientação para que o valor fosse empregado na execução das obras que pudesse produzir resultados imediatos (INSTRUÇÕES, 1884).

As “Instruções” da CMRSF para o melhoramento do rio orientava que as obras deveriam ser iniciadas no alto da cachoeira do Sobradinho. Depois de concluído os estudos, procederia ao melhoramento da cachoeira seguinte,

seguindo de cachoeira em cachoeira até chegar à Jatobá. Antes, porém, de serem feitas as demais obras, deveriam ser realizados os estudos de orçamentos, os quais passariam pela avaliação e aprovação do Governo (INSTRUÇÕES, 1884).

O governo solicitava relatórios regularmente dos trabalhos executados, “[...] como dos que ainda forem precisos, compreendendo a região marginal do rio, indicando os pontos que forem mais convenientes para o estabelecimento de imigrantes, e quaisquer outros esclarecimentos úteis” (INSTRUÇÕES, 1884). Segundo Santos, essa preocupação indicava o interesse do Governo Imperial em atrelar a navegação fluvial ao povoamento local, “[...] buscando informações sobre a viabilidade e os potenciais da região” (SANTOS, 2010, p.169).

Para auxiliar na execução dos trabalhos estaria à disposição da CMRSF o vapor Presidente Dantas (imagem 1), que já havia auxiliado a CHI e estava atracado no porto de Santa Anna onde também foi instalado o escritório central e os depósitos da Comissão. O porto ficava situado na povoação de mesmo nome distante 6 quilômetros de Juazeiro e 5,5 acima da cachoeira do Sobradinho. Os materiais a serem usados nos serviços e os pagamentos viriam através do prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia que já possuía o tráfego vindo de Serrinha (AMARANTE, 1887).



Imagem 01: Vapor Presidente Dantas
Acervo do IGHB

As obras seguiriam o proposto nas instruções de Roberts: achar um canal natural pelas cachoeiras, e caso existisse, ser útil na vazante do rio a navegação de vapores e lanchas; o canal deveria ter a largura de 30 metros ou mais e

profundidade de no mínimo 1,25 metros; apresentar formas que permitisse a um vapor de 40 metros de comprimento rebocando dois lanchões, pudesse percorrer com segurança, obtidos pelo fechamento de saídas laterais feitos de pedras soltas ou de paredões baixos, compostos de grades ou estacada de madeira (ROBERTS, 1880, p. 1). A construção de molhes feitos de enrocamento ou grades cheias de pedras também seria um recurso utilizado para desviar a água ao canal adotado. A remoção de rochas utilizando explosivos, revestimento de pontes, escavações, entre outros, também seriam empregados nas obras (AMARANTE, 1883).

As obras realizadas pela Comissão de Melhoramento do Rio São Francisco.

Os trabalhos Comissão de Melhoramento do Rio São Francisco foram iniciadas em 1883 com sondagens, levantamento de plantas, nivelamento e determinação da velocidade das correntes marítimas, seguido com o serviço desobstrução e da construção dos diques. Em 1884 já se observava resultados. O canal do Sobradinho, com previsão de acabar em 1884, podia ser navegado à vela proporcionando facilidade e segurança as mercadorias que podiam ser transportadas sem baldeações. (REVISTA DE ENGENHARIA. 1884, p.167). As vantagens dos melhoramentos se manifestavam consideravelmente no desenvolvimento entre o baixo e o alto São Francisco, pelo emprego de velas, sistema até aquela época desconhecido. O comércio ribeirinho sofreu reflexo demonstrando crescimento, sinal de prosperidade.

As enchentes do rio no início do ano de 1885 interromperam as obras. Em decorrência disso, quase todos os operários foram dispensados. Com a vazante do rio aumentou o número de pessoas com febre entre os habitantes e operários. Na mesma época foi nomeado para a Comissão o Dr. Guilherme Lassance Marback para dar assistência médica aos engenheiros e demais operários. Em maio do mesmo ano, os trabalhos foram retomados (REVISTA DE ENGENHARIA. 1885. pp. 12,83 e 108). No mês de julho as obras no canal do Sobradinho estavam prestes a serem concluídas, contudo, em setembro, a estiagem mais longa que as dos anos anteriores, mostrou a necessidade de aprofundar melhor o leito do canal. (LISBOA, 1890, p. 8-9). No mesmo ano, chegou a Jatobá a lancha a vapor D. Pedro II para auxiliar nos trabalhos.

Em 1886 já havia sido concluída a desobstrução das cachoeiras da Pedra do Sabão, Poço Redondo (imagem 02), Sobradinho, Criminosa, Jenipapo e Conchas, acrescentando 19 léguas ao curso navegável do rio (REVISTA DE ENGENHARIA, 1886, p. 92-93). Com planos de serviços bem delimitados e adequados à natureza das obras e a condições peculiares das localidades; aliado ao número satisfatório de operários, com experiência adquirida nos anos, equipamentos e materiais suficientes, a previsão era de que até o final do ano 1886 seriam concluídas as obras de mais 5 cachoeiras (REVISTA DE ENGENHARIA. 1886, pp.92-93). Não imagens abaixo, observa alguns resultados das atividades da CMRSF.



Imagem 02: Dique na cachoeira do Poço Redondo (Santos, 2010).

Pela imagem 03, observa o povoado de Santa Anna com um número razoável de residências em 1886.



Imagem 031: Povoação de Santa Anna – CMSF (Acervo do IHGB)

Na imagem 04, observa-se o molhe e os pescadores utilizando arco e flecha para pescar no dique já resultado dos trabalhos da CMRSF.



Imagem 04: Molhe de pedras no pontal superior da ilha de Cachoeira (Santos, 2010).

No ano de 1887 uma forte cheia no início do ano causou estragos nos barrancos da ilha da Cachoeira aumentando um banco de cascalho situado a jusante da cachoeira de Sabão. Aliado aos estragos, os moradores e pescadores haviam destruído em alguns pontos o molhe e os diques para evitar contorná-los e algumas balsas de madeira, mal dirigidas, partiram-se ou arrebantaram-se (LISBOA, 1890, p. 11). Devido a esses eventos, as obras tiveram de ser paralisadas para que se realizarem os devidos reparos. Em junho houve um novo programa proposto pelo chefe da Comissão e adotado pelo Governo que consistia em reduzir a largura dos canais melhorado de 30 para 16 a 20, e sua profundidade mínima para 1,25 metros, abaixo do nível de extrema estiagem, para uma profundidade que satisfizesse a navegação de vapores calando 0,4 apenas.

Em 1888 a extensão desimpedida era de 176 quilômetros compreendido entre a Povoação de Santa Anna, BA e Boa Vista, Pe. O comércio e a navegação do trecho se intensificaram, obrigando a realização de melhoramentos nas vilas e cidades. Juazeiro que já era um centro de importação e exportação, passou por melhoramentos urbanos como calçamento, iluminação por lampiões, arborização de praças, início da construção do edifício da Santa Casa de Misericórdia. Além de melhoramentos no porto com a construção de uma rampa cais (BRASIL, 1880). Para continuarem os trabalhos, a Comissão mudou o escritório geral para Boa Vista, seguindo a desobstrução a partir dessa vila.

Os mapas abaixo apresentam o crescimento da Povoação de Santa Anna de 1883 a 1888:



Imagem 05: Mapa de Santa Anna, 1883 (ANRJ)



Imagem 06: Mapa de Santa Anna, 1888 (ANRJ).

Em comparação dos dois mapas, observa-se o aumento significativo no número de moradias. Na linha de contorno do rio, nota-se o nível da água nos dois anos. Em 1888 era muito menor, podendo ser resultado dos melhoramentos como também podia ter sido o resultado do período de vazante do rio. As imagens demonstram que os melhoramentos estavam colaborando com o crescimento da povoação e a movimentação pelo rio.

O ambiente de trabalho na CMRSF

Os relatórios da comissão indicam que as obras não tinham um ritmo contínuo, as cheias do rio frequentemente causavam suspensão dos trabalhos. Os trabalhos só podiam ser realizados na época da estiagem que durava 5 meses, e o tempo teria de ser aproveitado nas obras, nos estudos de plantas topográficas, organização de mapas e de projetos para sucessivas melhorias. Tal circunstância encarecia as obras, dificultava o trabalho e protelava o término dos serviços. A situação era uma condição imposta pela natureza alheia aos desejos e necessidades dos engenheiros, logo a CMRSF tentava aproveitar o tempo das enchentes fazendo “[...] reparos nos materiais flutuantes e de transporte, adquirindo madeiras para as obras, mandando buscar material explosivo bem como todo o material de ferro e aço no Rio de Janeiro, e executando trabalhos técnicos de escritório e de campo” (SAMPAIO, sd.)

Com as paradas dos trabalhos, os operários também eram dispensados. Eles conviviam com a oscilação dos serviços e a seca, esta última fazia com que a população migrasse para outras regiões mais populosas no intuito de procurar melhores condições, ocasionando a diminuição de mão de obra. Na tentativa de amenizar o êxodo, a comissão fornecia gêneros alimentícios a preços menores (BRASIL, 1877).

A questão sanitária dos locais onde as obras eram realizadas também era motivo de preocupação entre os engenheiros. A principal doença da qual eram acometidos os engenheiros e o pessoal de apoio era o paludismo, conhecida por malária, que atacava a Comissão principalmente nos meses de maio a junho, período da vazante o rio. Depois do paludismo, as demais eram a gripe, bronquite, problemas no estômago e intestino, sífilis e outras. As variações de temperatura e

do nível do rio, condições sanitárias, pobreza, detritos orgânicos que se arrastavam na correnteza, depósitos de fossas no leito do rio, formando o que os habitantes conheciam de “alagadiços”, além excesso de calor, eram condições que favoreciam a incidência das doenças (MARBACH, 1890). Os engenheiros Peixoto Amarante e João Amarante (pai e filho) foram vítimas do paludismo, ficando ambos durante algum tempo afastados dos trabalhos da Comissão. João Amarante quase veio a óbito decorrente do seu estado de saúde.

Da equipe, o engenheiro Evaristo Galvão Filho faleceu em 1885 cujas circunstâncias da morte não ficaram esclarecidas. O engenheiro morreu subitamente na manhã do dia em 18 de novembro de 1885, após tomar uma xícara de café. Na carta enviada a Theodoro Sampaio, Jose Alves de Castro, funcionário da Comissão, descreve o evento e as decisões tomadas por ele relacionadas ao evento. Em carta, José Castro escreve que havia deixado o engenheiro Evaristo Galvão perfeitamente bem e depois ouviu os gritos de morte, o fez que corresse ao seu socorro, porém já o encontrou morto. Não podendo fazer nada, preparou a igreja e depositou o corpo a espera do engenheiro Themístocles Pompeu de Albuquerque Figueiredo, contratado da Comissão em 1884, e um padre.

Após depositar o corpo de Evaristo Galvão Filho na igreja, outro funcionário de nome Moises, chegou por volta de uma hora da madrugada, comunicando que Themístocles mandou levar o corpo para Capim Grosso. José Castro escreveu que ao examinar o corpo, este já apresentava algo grau de decomposição impossibilitando o deslocamento, acrescentando que no momento chovia muito: com trovões, relâmpagos e uma escuridão que nunca havia visto noite igual (CASTRO, 1886). Mesmo percebendo que não poderia ser levado o corpo, José Castro entendia que não o levando poderia acontecer alguma reprovação, pois o Themístocles mandou chamar o engenheiro Brotero para assistir o enterro, e para José Castro seria uma glória o sepultamento com a presença dos dois colegas (CASTRO, 1886). Mesmo assim, José Castro informou corpo não podia esperar mais tempo nenhum devido ao estado de completa decomposição. Relata que precisou até sair à rua a procurar outro caixão, em seguida, o levou para o cemitério onde ficou lá dentro de uma catacumba (CASTRO, 1886).

Segundo outra carta enviada a Theodoro Sampaio, o eng. Themístocles escreve que Galvão Filho se encontrava em “[...] perfeito estado de saúde, aparecendo-lhe vômitos, dejeção negras, síncope e morte, momentos depois de haver tomado uma chávena (xícara) de café 9h da manhã” (TEMÍSTOCLES, 1885). Themístocles diz na carta: “[...] que de congestão não morreu por não ter sido fulminante e terem aparecido os vômitos negros e dejeção, causa que suponho não ser comum a tal gênero de morte”, Para ele, Galvão teria morrido “do coração” por já ter apresentado precedentes acerca da doença (TEMÍSTOCLES, 1885). Themístocles, na mesma carta, levanta outra suspeita da morte de Galvão. De acordo com Themístocles, Galvão estava ansioso e incomodado com “um roubo de dinheiro” (TEMÍSTOCLES, 1885). Situação que pode ter contribuído para sua morte. O eng. Brotero Soares já havia levantado a hipótese de envenenamento. Segundo Brotero as circunstâncias da morte eram muito “singulares”, o estado que o corpo ficou lhe chamava atenção:

Em poucas horas após ela (a morte) cobri-se o corpo de manchas negras, orelhas e o rosto; fez-se em menos de meia hora, logo depois de ter ele tomado uma xícara de café, ao que sucederam-se vômitos negros, defecções também negras, antes de 20 horas já a decomposição era adiantadíssima e estava ele horrivelmente desfigurado ! Coitado! (SOARES, 1885, p.1-2)

Para Brotero havia uma ligação entre o ocorrido com Galvão e o roubo, mas somente a análises dos vômitos negros poderiam revelar o que levou a morte Galvão. Ainda recaia o fato de quem serviu o café foi a esposa do homem acusado por Galvão (SOARES, 1885). Para José Ignácio da Silva Castro, outro engenheiro, a hipótese de envenenamento não era muito certa. Segundo ele, Galvão reclamou de dormência nos membros inferiores e tinha uma lesão orgânica do coração, além de apresentar dificuldade de respiração e outros sintomas após caminhadas, contudo não apresentava arritmia cardíaca. Ainda segundo Castro, pelos sintomas também poderia ser envenenamento por estricnina, como náuseas, calor, suor, mas faltavam alguns sintomas devidamente característicos semelhantes substâncias tropicais como convulsões (CASTRO, sd). Enfim, os dados eram poucos e somente uma autópsia do cadáver poderia determinar a causa, algo que não ocorreu.

O fato que o acompanhamento médico dos engenheiros era precário. O Dr. Marback sempre reclamava nos relatórios médicos da Comissão a falta de estrutura física e de medicamento para atender os doentes. Uma estrutura melhor montada não teria evitado o falecimento do engenheiro Galvão, mas ajudaria nas condições de saúde dos outros engenheiros e dos trabalhadores.

O relacionamento entre os ajudantes e os membros da Comissão também nem sempre era dos melhores. Segundo Theodoro havia momentos de insubordinação e até falta de profissionalismo. Theodoro relata que intrigas e desavenças ocorriam entre os membros. Narra um fato ocorrido entre ele e um engenheiro de nome “José Joaquim Pinho Junior”, que, estando alcoolizado, falava intempéries para outros engenheiros, levando Theodoro a suspendê-lo. Não satisfeito com a atitude de Theodoro, o engenheiro Pinho ameaçou tirar-lhe a vida (SAMPAIO, sn). O mesmo também ocorria entre eles e o pessoal contratado da região. Era difícil contratar operários, pois os “[...] operários davam preferência aos serviços do seco, por serem de natureza menos ofegante” como o trabalho na estrada de Ferro de Paulo Afonso, consta no relatório (CMRSF,1893). E quando contratados reclamavam constantemente a falta dos gêneros alimentícios e das condições de trabalho. Enfim, eram grandes as dificuldades dos trabalhos da CMRSF que englobavam questões pessoais, de saúde e de mão de obra.

Os problemas decorrentes dos melhoramentos do rio São Francisco

Ao mesmo tempo em que promovia o crescimento das regiões, as obras de melhoramentos causaram transtornos. Segundo Machado “[...] a destruição das barreiras naturais do rio acarretou o aumento fora do comum da velocidade das águas e, em consequência, a duração das cheias diminuiu em proporções equivalentes” (MACHADO, 2002, p. 302). Sem as barreiras, as águas do rio aumentaram de velocidades prejudicando o tráfego no alto São Francisco, o ocasionou a parada dos trabalhos rio abaixo. Para tentar fazer as obras de reparos no alto São Francisco, a Empresa Viação do Brasil, que possuía a concessão para melhoramento no trecho do São Francisco de Guaicuí, Minas Gerais, até o Sobradinho, se propôs a efetivar as obras, sem sucesso. Na tentativa de resolver o problema e seguindo as indicações de Machado, no Instituto Geográfico e Histórico da Bahia (IGHB) no dia 25 de outubro de 1895, os sócios se reuniram e os

senhores Morales de los Rios, Brás H. do Amaral, A. Cabussú e Reis Magalhães apresentaram proposta para que o Instituto se dirigisse ao Governo Estadual, e este, por sua vez, solicitasse ao Governo Federal providências urgentes para se avaliar as vantagens da desobstrução que estava sendo realizada no rio S. Francisco, entre Boa Vista e a cachoeira de Paulo Afonso, que, segundo os sócios, a ação estava prejudicando a navegação da parte alta e seus afluentes, e comprometendo a própria existência do rio (REVISTA DO INSTITUTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DA BAHIA. 1895, p. 421). A argumentação dos sócios tinha como base informações de particulares e da imprensa, nos quais lhes reportavam as queixas dos navegadores sobre os trabalhos da desobstrução abaixo de Boa Vista estavam dificultando à navegação no alto em ocasião da seca (REVISTA DO INSTITUTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DA BAHIA. 1895, p.423).

Em nova seção realizada em 24 de novembro do mesmo ano, Borges dos Reis ponderou sobre as obras de desobstrução do rio, em tempo, solicitou que o Instituto nomeasse uma comissão para interceder junto ao Governo para fazendo compreender os prejuízos dos trabalhos no rio estava prejudicando a navegação (REVISTA DO INSTITUTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DA BAHIA. 1895, p.423). Na mesma reunião, Morales de los Rios sustentou que se as obras continuassem da maneira como estavam sendo realizadas, o rio São Francisco “[...]se tornaria impróprio à navegação, e que, portanto era urgente que os poderes públicos lançassem as vistas para aquele ponto que era o centro de nossas riquezas” (REVISTA DO INSTITUTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DA BAHIA. 1895, p.423). Então requereu que o Instituto se dirigisse a Associação Comercial, a fim de que ela se manifestasse sobre o fato, pois era a mais prejudicada.

As propostas foram aprovadas e encaminhadas ao Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas (MIVOP) que por sua vez, recorreu do então chefe da Comissão, o engenheiro chefe interino, o eng. Oscar de Mendonça Taylor. O engenheiro prontamente discordou das argumentações dos sócios do IHGB, ressaltando que as obras foram realizadas conforme planos apresentados ao Governo pelo eminente engenheiro Milnor Roberts, e só beneficiariam a região e facilitaria a navegação (MACHADO, 2002. pp. 304-305). O MIVOP entendia que as obras não comprometiam a navegação da parte alta do rio, mas não era favorável a continuação dos serviços no trecho entre a cachoeira da Boa Vista até

Jatobá, principalmente por já estar funcionado na época (1896) o tráfego na linha da Estrada de Ferro da Bahia a Juazeiro, o que diminuiria a despesa do Governo. Ainda argumentou que no referido trecho havia cachoeiras sinuosas difíceis de serem transpostas, de alto custo para a realização, e com duração de mais de uma década, consumindo milhares de contos de réis, sendo mais vantajoso prolongar a Estrada de Ferro Paulo Afonso de Jatobá até Boa Vista (ANRJ, documento nº. 5). Possível prolongamento abordado quanto publicaram as “Instruções” da CMRSF.

Em maio de 1896, com a proximidade da época da estiagem, a Comissão consultou o Ministério sobre a possibilidade concentrar os trabalhos no canal do Sobradinho. No período, a Comissão estava trabalhando nas cachoeiras do Fernando e da Cruz próximas a Boa Vista, ao mesmo tempo, realizava os reparos no canal Sobradinho, pontos extremos dos serviços. A distância entre os dois locais e a escassez do pessoal técnico prejudicava as obras. Para o melhor andamento dos serviços, a Comissão julgava conveniente retornar o escritório geral para Santa Anna por estar situado quase no centro dos trabalhos e continuarem efetuarem os trabalhos no Sobradinho e Santarém (ANRJ, documento nº. 5). Após conclusão dos trabalhos, os locais seriam entregues a Empresa Viação do Brasil quem seria responsável pela conservação. O Ministério considerando os argumentos da Comissão e tendo em vista a verba disponível para atender o pessoal técnico e material das obras achou coerente concentrar os trabalhos no Sobradinho bem como a transferência do escritório para Santa Anna (ANRJ, documento nº. 5).

Entretanto, os problemas com as obras de melhoramento do rio São Francisco iam além das questões técnicas. Segundo Machado, a cidade de Salvador desejava a manutenção do domínio sobre o comércio do médio São Francisco pressionando através dos poderes públicos e vias políticas para que a hegemonia permanecesse com o escoamento das mercadorias do São Francisco através da via férrea Juazeiro-Bahia. Caso transporte escoasse pela estrada de Ferro Paulo Afonso ou D. Pedro II seria prejuízo a praça (MACHADO, 2002. pp. 308). Assim, requeria ao Governo pela suspensão dos trabalhos da CMRSF argumento sobre prejuízos a navegação ao rio.

Mesmo com uma grande quantidade de cachoeiras desobstruídas e o reflexo das obras no comércio e nas localidades, em 1889, o engenheiro Eduardo

de Moraes, afirma que os trabalhos seguiam num ritmo lento, resultado do sistema adotado para execução das obras (MORAIS, 1897). De acordo com Moraes, antes de ter iniciado os trabalhos de desobstrução deveriam ter sido feitos os estudos definitivos de cada uma das cachoeiras como era praticado nas estradas de ferro. Os estudos proporcionariam agilidade ao andamento dos trabalhos como salienta:

Pelo qual apenas se conhecia de uma maneira geral as obras que ela reclamavam, foi com o único intuito de poder convenientemente aproveitar o tempo, destinado a época da vazante, cerca de metade do ano, para os estudos indispensáveis para a organização dos planos ao quais, com o trabalho de gabinete, poderiam ser concluídos no tempo das cheias do rio ou na outra metade do ano, de sorte que, na vazante do ano seguinte poderiam ser as obras desenvolvidas com segurança ao mesmo tempo em diversos pontos, máxime sabendo-se à priori, tão exatamente quanto possível, as despesas que teriam de ser efetuadas. (MORAIS, 1897).

Moraes não considerava os estudos da CHI definitivos, como o próprio Roberts havia mencionado, além de não achar razoável que as obras só pudessem ser realizadas durante metade do ano. Outra questão se referia ao valor orçado por Roberts. Para Moraes, a quantia de 750:000\$000 era uma previsão, para se precisar o valor deveria ser considerado a “[...] natureza dos trabalhos, as circunstâncias de não poder desenvolvê-los senão durante a estação da seca em cada ano” (MORAIS, 1897).

As informações com que se basearam as argumentações de Moraes foram retiradas do relatório de Roberts, das quais o próprio Amarante tinha conhecimento. Ignoradas no momento que Amarante emitiu seu parecer sobre o uso da verba disponibilizada pelo Governo Império para o melhoramento do rio São Francisco. Amarante, como já foi abordado, pode ter baseado seu parecer no valor disponibilizado pelo Governo, inferior ao valor total das obras orçadas por Roberts. Com a verba do Governo o mais viável seria a realização dos melhoramentos das cachoeiras uma de cada vez, e esperar por outros orçamentos, como de fato ocorreu.

Não se sabe ao certo se foi devido à argumentação de Moraes ou reflexo da mudança de Regime de Governo, entretanto em 1889 o engenheiro Alberto Lisboa, engenheiro que também participou da CHI, foi enviado pelo Governo de transição para “[...] indicar os meios mais adequados a seguir e as providencias a

tomar para concluir as obras que lhe incumbe executar no mais curto prazo possível e nas melhores condições de economia e utilidade" (LISBOA, 1890, p. 21). Após visitar as obras, Lisboa sugeriu que para a continuação dos trabalhos deveria seguir as seguintes orientações nas especificações do canal: adoção de 80 centímetros na profundidade, largura do canal nunca inferior a 20 metros e curvas de raio de 200 metros no mínimo. Quanto aos estudos, seria somente necessário durante a estiagem levantar as plantas dos canais executando sondagens equidistantes de 10 metros. Para a realização das obras, aconselhou a realização de todos os estudos definitivos no primeiro ano em toda a extensão do rio que carecesse melhoramento, e na época de secas realizar as obras (LISBOA, 1890, p. 21). Pensamento semelhante ao de Moraes.

As obras que faltavam, segundo Lisboa, poderiam ser terminadas em quatro anos, de 1890 a 1893, através de seções de estudos e de canalização (LISBOA, 1890, p.21). No primeiro ano seria estabelecida duas turmas de desobstrução, ocupada em canalizar o trecho de 11 km da cachoeira do Cupira até a Panela Dourado; duas seções de estudos definitivos com quatro turmas dirigidas cada uma por um engenheiro, cobrindo a extensão de 35 km compreendido entre a cachoeira da Vila Velha de Assunção (LISBOA, 1890, p.21). Em 1891 haveria duas seções com quatro turmas para desobstruir e regularizar os canais estudados na estiagem precedente. Outra seção com duas turmas incumbidas em desenvolver estudos da cachoeira do Mocó até próximo a povoação de Rodelas. No ano de 1892 procederia de modo análogo ao ano anterior, completando os estudos até a cachoeira do Vau. Por fim, em 1893 quatro turmas estariam ocupadas em canalizar o último trecho estudado (LISBOA, 1890, p. 21). Os valores empregados na obra até 1889 haviam ultrapassado a previsão inicial, confirmando a previsão de Moraes na qual os valores não observavam a natureza do local da obra. Em junho de 1883 a despesa da Comissão, desde a partida dos membros do Rio de Janeiro até Santa Anna era de 21:983\$256, não levando em consideração as ajudas de custo dos engenheiros, os transportes do Rio a Bahia, os transportes pelas linhas férreas etc. Segundo manuscrito de Theodoro Sampaio, haviam somente feitos os trabalhos de levantamento de dados como: sondagem e determinação de seções e desenhos de mapas (SAMPAIO, 1883-1884). Em setembro do mesmo ano, o Ministro da Agricultura havia determinado que todos os chefes de Comissões

e Serviços tivessem em vista a economia do dinheiro público, de modo que as despesas ficassem sempre a quem dos créditos votados para as respectivas obras.

Através do relatório de 1891, observa-se que as orientações de Lisboa foram adotadas nas obras (AZEVEDO SOBRINHO, 1891). Entre 1883 e 1896 haviam sido desobstruídas cerca de 15 cachoeiras, entre elas estava a de Sobradinho, Estreito, Conchas, Boa Vista e Jenipapo. As cachoeiras desobstruídas davam franca passagem em qualquer época do ano as embarcações movidas vapor. Em 1892, era crescente o movimento das embarcações que percorriam o trecho entre os portos de Jatobá e Juazeiro, fomentando o comércio e estreitando as relações das povoações ribeirinhas. No ano anterior 769 barcas e 69 paquetes, carregados com 7.759 toneladas de mercadorias. Em 1892 eram 967, com 8.896 toneladas. Com mais 17 paquetes e 112 barcas aumentando em 1.137 toneladas (AZEVEDO SOBRINHO, 1891).

Finalização da Comissão Melhoramento do Rio São Francisco

Sejam por questões supostamente técnicas ou políticas, o fato foi que em janeiro de 1897 a Comissão de Melhoramentos do Rio São Francisco foi dissolvida através portaria do Ministério do Estado de Negócios da Indústria, Viação e Obras Públicas. Segundo Machado, a lei orçamentária de 1897 suprimia as despesas com a Comissão (MACHADO, 2002. pp. 308). Também, a lei o orçamento da Estrada de Ferro de São Francisco e dispensava a Empresa Viação do Brasil (BRASIL, 1896), ou seja, cancelava todo investimento a ser realizado nas obras de melhoramento do rio e nos demais sistemas de transportes que atendiam as regiões, era o novo regime revendo e enxugando os gastos públicos. A comissão que já estava somente incumbida das obras no Sobradinho, paradas desde novembro do ano anterior, cessou definitivamente os serviços. O pessoal técnico foi dispensado e as obras em Sobradinho não foram concluídas. Na casa onde estava locado o escritório geral foi sugerido a instalação da estação telegráfica de Boa Vista. O material flutuante foi entregue a Diretoria da Estrada de Ferro de São Francisco (ANRJ, maço 146). Os transportes usados pela Comissão, como a lancha a vapor e as 38 canoas, o Ministério autorizou a venda em 1898 pelo maior preço que obtivesse em concorrência pública. Somente uma proposta foi apresentada por

um negociante da Bahia, Vicente de Paulo Faria, que ofereceu 5:000\$00 pela lancha a vapor e 4:000\$000 pelas canoas (ANRJ, maço 147). A permanência dessas embarcações em poder na União não era vantagem, considerando que o material já estava muito estragado, se agravando com o passar do tempo, além disso, não houve nenhum outro concorrente, decidiu-se pela aceitação da proposta. Vicente de Paulo Faria adquiriu o restante do material flutuante.

A relevância da CMRS reside no fato que ser a primeira intervenção realizada no Rio São Francisco e os trabalhos contribuíram para o crescimento e modernização das localidades de Sobradinho até a Foz. As obras do canal e da cachoeira do Sobradinho foram consumidas pela construção da Barragem do Sobradinho em maio de 1978. As cidades de Remanso, Sento Sé, Pilão Arcado e vilarejos próximos foram remanejadas e a região foi inundada pelas águas do rio. Foi uma trajetória de estudos, investimentos e desentendimentos que marcaram o rio São Francisco, rio tão importante para o Brasil pelo seu potencial de desenvolvimento e manutenção da artéria viva do país, fornecimento de energia, transporte etc., desempenhando papel importante de integração nacional.

Referências bibliográficas

AMARANTE, Antônio Plácido do. Exposição sobre o melhoramento da parte encachoeirada do rio S. Francisco, entre a cachoeira de Sobradinho e Jatobá – 428 quilômetros, março de 1883. Dissolve a comissão de melhoramento do rio S. Francisco. ANRJ. 4B 227, maço 53, processo sem número.

ANRJ. Instruções para a execução das obras de melhoramento do Rio S. Francisco, a se refere a Portaria desta data. Rio de Janeiro: Typografia Nacional. 1884. 5F 564, maço nº. 142, Arquivo 16.

ANRJ. CMRSF 5F 564, maço 4 Relatório dos trabalhos executados pela Comissão de Melhoramento do Rio São Francisco em 1893.

ANRJ. CMRSF 5F 564. Relatório dos trabalhos executados pela Comissão de Melhoramento do Rio São Francisco em 1889.

ANRJ. CMRSF 5F 564, maço 141. Relatório dos trabalhos executados pela Comissão de melhoramento do rio São Francisco em 1891. Arquivo nº. 2.

ANRJ. 5F 564, maço 147, documento nº. 1.

ANRJ. 5F 564, maço 145, documento nº. 5

ANRJ. 5F 564, maço 146. Relação dos materiais da extinta Comissão de Melhoramento do Rio São Francisco entre a Diretoria da Estrada de Ferro de São Francisco.

ANRJ CMRSF 5F 564, maço 14; ANRJ CMRSF. 5F 564, maço 4 - Relatório dos trabalhos executados pela Comissão de Melhoramento do Rio São Francisco em 1893.

MORAIS, Eduardo José de. Breves considerações sobre o Melhoramento do Alto - São Francisco. Rio de Janeiro, 8 de julho de 1889. ANRJ. 5F 564, maço 139, Arquivo nº. 20. 1897

AZEVEDO SOBRINHO, João Felix de. Relatório dos trabalhos executados pela Comissão de melhoramento do rio São Francisco em 1891; ANRJ. 5F 564, maço 141. Relatório dos trabalhos executados pela Comissão de melhoramento do rio São Francisco em 1891. Arquivo nº. 2.

BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Relatório do ano de 1877 apresentado a Assembléia Geral na 3ª. sessão da 20ª. Legislatura. Rio de Janeiro. Typographia – Nacional, 1880. Anexo N., p. 6. A

BRASIL, Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas. Relatório do ano de 1877 apresentado a Assembléia Geral na 3ª. sessão da 20ª. Legislatura. Rio de Janeiro. Typographia – Nacional, 1880. Anexo N., p. 6. A

BRASIL. Coleção das Leis do Império do Brasil. Lei nº. 429 de 10 de dezembro de 1896.

Carta de Temístocles, Cachoeira de Genipapu, 25 de novembro de 1885, sobre motivos da morte de Galvão e o que apresentava o corpo, p.1-4 cx06d89. Montana State University Arquivo Theodoro Sampaio. IGHB

Carta de Botero Soares, Cachoeira da Boa Vista, 23 de novembro de 1885: sobre o enterro de Galvão e o que ocorreu horas antes de sua morte. p.1-2 cx06d146. Arquivo Theodoro Sampaio. IGHB

Carta de Brotero Soares, Cachoeira da Boa Vista, 25 de novembro de 1885: sobre a morte de Dr. Galvão e os serviços da comissão.p.1-3 cx06d141. Arquivo Theodoro Sampaio. IGHB

Carta de Jose Alves de Castro. p1.-4 cx 06 .d. 148- Arquivo Theodoro Sampaio. IGHB

LISBOA, Alfredo. Relatório sobre o exame feito às obras do melhoramento do Alto S. Francisco em novembro de 1889. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1890.

REVISTA DE ENGENHARIA. 1884, 1885, 1886.

REVISTA DO INSTITUTO GEOGRÁFICO E HISTÓRICO DA BAHIA. 1895. Ano II. V. II, nº. 2, pp. 421-423.

ROBERTS, W. Milnor. Relatório da Comissão Hidráulica sobre o exame do Rio S. Francisco desde o mar até a cachoeira de Pirapora. Rio de Janeiro: Typografia Nacional, 1880, 73p.

SAMPAIO, Theodoro Fernandes. Lembrete de Diário. Instituto Geográfico de Histórico da Bahia. 1883-1884. TS10d1 (manuscrito), sn.

SAMPAIO, Theodoro F. A Comissão de Melhoramento do Rio S. Francisco e eu. Instituto Geográfico de Histórico da Bahia, CX3d42, (manuscrito), sn

SAMPAIO, Op. Cit., CX3d42, (manuscrito), sn. O ocorrido pode ter sido um dos motivos do pedido de saída do serviço do engenheiro Theodoro Sampaio que, logo, aceitou ao convite de O. Derby para trabalhar na Comissão Geológica e Geográfica de São Paulo.

SANTOS, Ademir Pereira dos. Theodoro Sampaio: nos sertões e nas cidades. Rio de Janeiro: Versal Editores. 2010. 391p.

MACHADO, Fernando da Matta. Navegação do rio São Francisco. Rio de Janeiro: Topbooks. 2002, 433p.

MARBACH, Dr. Guilherme. ANRJ. CMRSF. Relatório Médico da Comissão de Melhoramento do rio S. Francisco , 1890. 5F 564, pasta 139, documentos nº. 2 e 5.

MORAES, Eduardo José de. Navegação Interior do Brasil. Noticia dos projectos apresentados para a junção de diversas bacias hydrographicas do Brasil, ou rapido esboço da futura rêde geral de suas vias navegeveis. Rio de Janeiro: Typ. Montenegro. 1894, 600p.

Ivonedede de França Costa: Possui graduação em Licenciatura Em Desenho e Plástica pela Universidade Federal da Bahia(1995), especialização em Metodologia do Ensino de Desenho pela Universidade Estadual de Feira de Santana(1998), mestrado em Ensino,

Filosofia e História das Ciências pela Universidade Federal da Bahia(2007) e doutorado em História das Ciências pelo Fundação Oswaldo Cruz(2013). Atualmente é Professor Adjunto B da Universidade Estadual de Feira de Santana, Professor da Universidade Estadual de Feira de Santana, Professor Pós-Graduação em Desenho - da Universidade Estadual de Feira de Santana, Mestrado em Desenho Cultura e Intereratividade da Universidade Estadual de Feira de Santana, Membro de Colegiado da Universidade Estadual de Feira de Santana, Vice-Diretor da Universidade Estadual de Feira de Santana, Coordenação do Mestrado em Desenho da Universidade Estadual de Feira de Santana, Membro de comitê assessor da Universidade Estadual de Feia de Santana e Membro de comitê assessor da Universidade Estadual de Feia de Santana. Tem experiência na área de Artes, com ênfase em Artes Plásticas. Atuando principalmente nos seguintes temas:engenharia, historia das ciencias, Tecnologias, Theodoro Sampaio, viagens.



This work is licensed under a [Creative Commons Attribution 4.0 International License](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).



Este trabalho está licenciado com uma Licença [Creative Commons - Atribuição 4.0 Internacional](https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/).

Artigo recebido para publicação em: Novembro de 2019.

Artigo aprovado para publicação em: Dezembro de 2019.