

# O Guaíba, a Lagoa dos Patos e a Barra do Rio Grande

Prof. Walter Spalding

As denominações LAGOA DOS PATOS, GUAIBA e BARRA DO RIO GRANDE são, relativamente, recentes. A cartografia dos séculos XVII e XVIII até princípios do XIX, mencionam esses acidentes geográficos com uma só denominação: RIO GRANDE, sendo que o Guaíba, no século XVIII, mais ou menos desde 1732, era conhecido por LAGOA DO VIAMÃO, passando a denominar-se «Guaíba» e «Lagoa do Viamão», indistintamente, até depois de 1750.

Os velhos cartógrafos — Maiolo, Diogo Ribeiro, Fernão Vaz Dourado, Luiz Ernot, d'Aville, o Mapa Mundi de Gaboto, o de Vicentio Garrafa, e mais os de Arnold Florentin van Langeren, Nicolau Henard e outros, marcam RIO GRANDE desde a fôz, no Atlântico sul, até as nascentes do Jacui, alguns, enquanto outros só dão o nome de «Rio Grande» da fôz até a atual Porto Alegre, passando o Jacui, daí por diante a ser «Igai», «Yacui» e «Jacuy». E enquanto isso colocam, todos, a denominação PATOS, mais ao Norte, no atual Estado de Santa Catarina: LAGOA DOS PATOS, RIO DOS PATOS, REGIÃO DOS PATOS, SERTÃO DOS PATOS e simplesmente PATOS, figuram desde a atual Laguna até a ilha do Desterro (Santa Catarina, atualmente).

Hoje não mais encontramos tais denominações naquele Estado vizinho e a razão, a nosso ver, é simples, resumindo-se a dois fatores: um ornito-etnológico e outro de migração.

Expliquemos: os indígenas que habitavam a chamada região ou «sertão dos Patos», nos séculos XVI e XVII e, principalmente, nos primórdios do XVIII, eram da tribo ARACHÁ, ou «arachanes», como escreviam os espanhóis. Esses indígenas foram cognominados pelos navegadores daqueles séculos por «PATOS», em consequência de seus negócios, com eles, em patos bravos. A zona era riquíssima daqueles palmípedes, os «patos-arminho» também conhecidos no Rio Grande do Sul por «patos-capororoca».

É o que se verifica dos cronistas da época. Diego Garcia, por exemplo, na crônica de sua viagem realizada de 1526 a 1527, diz-nos:

«Y andando en el camino allegamos a un rio que se llama el rio de los Patos questá a 27 grados, que ay una buena generación que hacen muy buena obra a los cristianos; e llamanse los Carrioces, que alli nos dieram muchas vituallas que se llama millo é harina de mandiouco, e muchas calavazas e muchos patos e otros muchos bastimentos porque eran buenos indios».

Esse «rio de los Patos» situado a «27 grados» deve ser o atual «Cubatão», no Estado de Santa Catarina, e os «carrioces» são os carijós ou arachá.

Luiz Ramirez, por sua vez, descrevendo a viagem de Gaboto, disse mais ou menos o mesmo:

«Dijeron que quatro mezes poco más ó menos antes allegásemos á este puerto de los Patos, que asi se llamaba do ellos estaban. En esta isla habia muchas palmas en este puerto nos traian los yndios infinito bastimento así de faisanes, de gallinas, babas, patos, perdices, venados, que de esto todo y de otras muchas maneras de caza habia en abundancia y mucha miel. En el mismo dia que de este puerto de la Santa Catalina, que asi se le puso nombre salimos que fué tan grande la enfermedad que me dio, que bien pensé haber llegado mi fin». (1)

No «Santuário Mariano», obra escrita por vários autores, religiosos jesuitas — em quatro tomos publicados de 1707 a 1723, encontramos o seguinte:

«Isla de Santa Catalina — Patos — cubren estas aves las playas y tierras de la costa del mar, por distancias de cincuenta leguas y aun más. Son los mismos de Europa (los patos). Alli los soltaron unos españoles que iban en viaje para el Río de la Plata».



Apesar da origem diferente referida neste último documento, a afirmação da existência de patos, confirma os anteriores, provando, todos, que era na costa Catarinense que se localizavam os indígenas a que batisaram de «Patos» em virtude do pato-arminho e, talvez, também do biguá (*Plutus aninga L.*) que confundiriam com o primeiro. Aliás, na atual Lagoa dos Patos o biguá era comum, naqueles tempos mais do que hoje, e tanto assim que alguns cartógrafos e cronistas referem-se ao antigo Rio Grande dos primeiros mapeamentos como «Rio dos Biguás».

A passagem dos topônimos de «Santa Catarina» para o de Rio Grande do Sul, foi fácil: as incursões dos bandeirantes paulistas para o oeste e para o sul, preando o silvícola para o vender à lavoura, obrigaram as tribos indígenas a descer pela costa atlântica, rumo ao sul, trazendo consigo as designações e, quem sabe? — os patos-arminho da costa catarinense, largando-os nas lagoas que iam encontrando, até se radicarem junto a que receberia, em definitivo, o nome de «Patos». E assim, a partir de 1730 começa a figurar na cartografia em lugar de «rio Grande», — «Lagoa dos Patos», ligada à «Lagoa do Viamão e ao rio Jacui ou Jacui.

Dessa forma o simples «rio Grande» entrou para a história com três nomes: Lagoa dos Patos, Rio Guaíba (depois de ter sido Lagoa do Viamão) e Rio Jacui.

Queremos crer que o Guaíba, por sua vez, nada mais é do que continuação do rio Jacui, engrossado nessa parte, pelas águas dos rios Caí, Sinos e Gravataí, e multidão de arroios e sangas que nele desaguam, alargado devido a estreiteza do «Canal» do Itapuã, que dá vazão ao Guaíba.

Tôda a costa do Rio Grande do Sul, de Torres ao Chui e a da República Oriental do Uruguai até o «Cêrro» de Montevideu, é de formação quaternária.

O Atlântico, no terciário, ainda chegava ao lugar onde está instalada hoje a cidade de Pôrto Alegre e, salvo a lagoa de Itapeva que assenta diretamente sobre a rocha, não existiam lagos nas costas do Rio Grande e do Uruguai. O oceano entrava pelo continente formando extenso arco que começava em Torres e, quase em linha reta, atingia Pôrto Alegre, seguindo daí, ainda em linha quase reta até Maldonado e dêste ponto a Montevideu.

Gomes Freire de Andrade, Conde de Bobadela mais tarde, denominou BARRA DIABÓLICA a entrada do Rio Grande. Não obstante ela foi denominada graças aos ingentes esforços do engenho humano. A frase de Silveira Martins — «a barra se há de abrir porque a barra não têm querer», — ficou plenamente confirmada com os colossais molhes, «diques» de pedra que,

paralelos, avançam pelo Oceano a dentro, numa extensão de quase quatro quilômetros. (2)

Essa obra conservou a barra aberta e fixa em definitivo, permitindo a entrada dos grandes transatlânticos até o Pôrto do Rio Grande. Já em 1915 por ela entrou o navio-escola da armada brasileira, — «Benjamim Constant» — que tinha o calado de 21 pés ingleses (6,30m.).

Foram empregados para a construção desses molhes mais de três milhões de toneladas de pedras, das quais um milhão oitocentas e trinta e cinco mil toneladas para o dique do Este, de quatro quilômetros de comprimento, e para o do Oeste, que mede três quilômetros e novecentos metros, foram necessárias um milhão quatrocentas e sessenta e cinco toneladas. A profundidade da barra ficou sendo de treze metros.

Êstes dados nos foram fornecidos pelo sr. Edgar Fontoura, já falecido, que, na época (1937) era secretário da Prefeitura Municipal do Rio Grande (3).

Daremos, agora, a palavra a Herbert Smith (4) sobre a questão da formação das lagoas dos Patos e Mirim e do Guaíba:

«O Guaíba, em rigor, é a prolongação alargada do Jacui. Se descarregasse suas águas no mar em lugar de o fazer na Lagoa, dar-lhe-íamos o nome de estuário. Geologicamente é provável que tanto a lagoa dos Patos, como a Mirim sejam outros tantos prolongamentos do Jacui e do Guaíba (5) muito modificados pela mesma depressão que encheu as baías de Paranaguá e Santos. Faz alguns milhões de anos, com um nível de terra mais elevado, o rio Jacui era muito maior. Seu curso superior correspondia ao Guaíba e Jacui atuais; mais abaixo inclinava-se para o sul atravessando amplo vale, cuja posição está marcada pelas atuais lagoas; e só desembocava no mar lá pelos confins do estado Oriental: o Camaquã e o Jaguarão eram afluentes. Abatendo a terra, o mar foi gradualmente invadindo o vale, formando uma longa baía Norte-Sul, separada do Oceano a E. por uma estreita península, e recebendo os rios mutilados, nas testadas. Nesta época assemelhava-se à baía de Chesapeake, na costa oriental dos Estados Unidos. A península foi se tornando menor, à medida que o movimento de depressão ia continuando. Mas esta mudança dava-se de vagar, e simultaneamente ocorria outro processo. Na ponta meridional da península, constantemente minguante, havia um baixio que marcava o ponto da terra sobreaguado. Em tal baixio as ondas e correntes amontoavam materiais de cons.



trução, neste caso areia, e quando as águas levantaram-na a altura da preamar, veio o vento e apanhou-a, amontou-a em dunas e transportou-a para formar morrarias. Assim, como a península de terra firme ia adelgçando a mais e mais, iam trabalhando ondas e ventos, até que nada mais ficou da terra original: o lugar da primitiva península rochea foi ocupado, do lado do mar, por uma península de areia. O lado ocidental ou de terra foi coberto menos completamente, por que ondas e ventos não podiam ali exercitar-se, e o Jacuí e seus braços traziam tão pouca terra e areia que não podiam corresponder à depressão: assim, uma lagoa ou baía ficou dentro da linha de areias. Em um trecho o mar e os ventos trabalharam imperfeitamente, e ficou uma brecha na linha dos morros de areia, pela qual a água da lagoa comunicou com o Oceano através da península; mares e correntes foram aprofundando o canal, até formar-se o rio Grande. Neste canal tinha a lagoa sangradouro suficiente; a antiga embocadura no Sul foi enchendo gradualmente de areia, e afinal tapou-se de todo. Deste modo a parte meridional da lagoa tornou-se mera baía, e por não haver correntes que a conservassem aberta, o sedimento acumulou-se em sua parte setentrional, até que chegou à tona d'água formando terrenos lisos e anegados estendidos quase transversalmente; um estreito canal que ficou junto à terra alta a Oeste é o atual rio São Gançalo (6). A parte meridional do antigo lago, assim cortado do resto, ficou sendo a lagoa Mirim, e a parte setentrional é a lagoa dos Patos».

Temos aí uma teoria da formação das lagoas dos Patos e Mirim que, como o próprio Smith diz, pode ser modificada mas que não deixa de ser possível. Segundo ela se deduz que tanto o Guaíba como a lagoa dos Patos atual, nada mais são do que prolongamento do rio Jacuí.

Ainda com respeito às areias, podemos referir o caso curioso do arroio Taim, tão citado por viajantes antigos e pelos demarcadores do setecentos. Este arroio, em fins do século passado foi completamente obstruído, não deixando de si o mínimo sinal. Já anteriormente tal se havia dado mas o arroio tornou a aparecer, no mesmo local, como agora voltou a surgir (7).

Esse desaparecimento do arroio Taim tem sua explicação nas mesmas causas da formação dos cômodos dos quais alguns chegam a atingir 30 metros de altura. É espetáculo curioso assis-

tir-se às «corredeiras de areia»: os ventos fortes, especialmente os do Norte, carregam a areia, sem levantá-la muito, e a depositam no primeiro obstáculo que encontram: um tronco seco, uma árvore, arbustos, etc. Dessa forma foi completamente soterrada, em pouco tempo, uma vivenda na praia balneária do Cassino, na cidade do Rio Grande.

Sobre essa praia há, ainda, outro fato interessante: dizem antigos moradores daquela zona que ainda em 1900 estava o mar aproximadamente 500 metros mais próximo e que, já hoje, na antiga praia onde as ondas iam morrer, existem casas e o próprio trem de ferro do Rio Grande ao Cassino faz sua parada final a uns 200 metros da atual praia, quer dizer que 300 metros além do ponto da antiga praia...

A Lagoa dos Patos acha-se encravada entre a Serra dos Tapes, do escudo Riograndense-Uruguaio, e sua prolongação até o município de Pelotas e a grande ponta de terra que partindo do puá, se prolonga em apertado espaço entre o Oceano e a lagoa, até a barra de seu desagradouro, conhecido por «Barra do Rio Grande».

E esta, em verdade, a posição — entre 30 e 32° de Lat. S. e 9 e 11° de Long. O — do Rio de Janeiro — da lagoa dos Patos que tem, em sua maior extensão, 303 kms. de comprimento navegável por causa de diversos baixios que dificultam a travessia. Por isso a absoluta necessidade do balisamento do canal, sempre cuidadosamente desobstruído, são os do Canguçu, da Feitoria, do Quilombo, do Vitorino, Dona Maria, Descortores e Barba Negra, a Oeste; Bojuru, Cristóvão Pereira, São Simão e das Desertas, a Leste. Entrando-se na lagoa pelo lado sul, notam-se as seguintes pontas, a Leste: do Estreito, Bojuru, Cristóvão Pereira, Capivara, Anastácio, das Desertas e do Itapuã (8) que, marca o limite norte da «lagoa» dos Patos. A Oeste existem as pontas do Barba Negra para o sul do morro da Formiga, quase fronteiro à do Itapuã, a dos Tapes que se prolonga em grande extensão dando lugar à formação de outra lagoa, por assim dizer, em cuja margem direita fica a atual cidade de Tapes, e mais outras. Para facilitar a navegação há os faróis do Estreito, de Bojuru, Capão da Marca, Cristóvão Pereira, Itapuã e mais um farolete na barra de São Lourenço, além de diversos outros do Banco da Feitoria até a cidade do Rio Grande e saída da Barra.

A «lagoa» dos Patos recebe, na margem oriental, o rio Capivari e os arroios: Palmares, Mostardas, Barra Falsa e muitos outros, menores; na margem ocidental, na mesma ordem N-S.,

os arroios Passo Fundo ou Passo Grande, Velhaco, Duro e Jacaré, o rio Camaquã, arroios Baltazar, Carahá, São Lourenço, Grande, Correntes, rio da Contagem e, entre outros arroios menores, o rio São Gonçalo, Canal de ligação entre as lagoas dos Patos e Mirim (9).

O leito da lagoa dos Patos é; tódo êle, arenoso. Apenas no seu término N. — o estreito do Itapuã, — existem pedras. Por isso é que se pode, com facilidade, formar o canal que a deixou francamente navegável, salvo em alguns pontos, como na fóz do São Gonçalo, no Estreito (Banco da Feitoria) e Banco da Setia mais ao Sul da fóz de São Gonçalo. A profundidade do canal é atualmente de 13 metros, em média, embora haja pontos entre 4 e 6 metros. Antes da abertura do canal, a profundidade máxima era de 9 metros, havendo pontos com pouco mais de um metro. A Barra que tem presentemente cêrca de 10 metros, não atingia, até fins do século passado profundidade maior de três e meios metros, profundidade esta já referida por Diogo (ou Jaques) Funck, Marechal de Campo, no roteiro e mapa que nos legou, datado de 1776, havendo ocasiões em que nem isso atingia em virtude das areias!

Por êsse mesmo mapa de Funck pode-se verificar a profundidade do canal da Barra e calcular o que era quando o Brigadeiro José da Silva Paes investiu contra ela, entrando com suas náus e ancorando no atual pôrto da cidade do Rio Grande, a 19 de fevereiro de 1737.

O declive desde o Guaíba até a Barra é diminuto, pouco mais de meio metro. Está aí, a nosso ver, o grande defeito da Barra, antes dos molhes, constantemente obstruída, e mais a enormidade de areias em todo o leito da laguna (Veja nota 6), as incursões de águas salgadas e... as enchentes.

A abertura do canal no Guaíba e na «lagoa» dos Patos, melhorando a navegação, deu nova vida à cidade do Rio Grande e a Pôrto Alegre, melhorando, também, a de Pelotas.

Falou-se muito (e ainda se fala) em transformar Pôrto Alegre em pôrto de mar. A idéia mais firme, nêsse sentido, encontramos na MEMÓRIA SOBRE O MELHORAMENTO DA NAVEGAÇÃO ENTRE PÔRTO ALEGRE E A BARRA DO RIO GRANDE, do engenheiro Cândido José de Godoy (10) que, nela, dizia, depois de referir-se ao progresso de Pôrto Alegre:

«De tudo que acabamos de expor pode-se concluir que o projeto de «Pôrto Alegre Pôrto de Mar tem sua razão de ser, desde que a êle não se oponham dificuldades de ordem técnica e econômica».

Na sua MENSAGEM ENVIADA À ASSEMBLEIA DOS REPRESENTANTES DO RIO GRANDE DO SUL, pelo Presidente do Estado, dr. Antônio Augusto Borges de Medeiros, o tema foi esplanado — «formação do pôrto de Tôrres» (11). E ainda em 1933 o Eng.º Benno Hofmann, no «Boletim da Sociedade de Engenharia do Rio Grande do Sul» (12), trata minuciosamente da questão apresentando, até planta do pôrto em Tôrres. Em 1912 combateu a idéia o dr. Ramiro Barcellos, numa série de artigos no «Correio do Povo», refutando as afirmativas do engenheiro civil Benito Ilha Elejalde.

A intenção ainda persiste, quer a do pôrto de Tôrres, quer a da ligação de Pôrto Alegre ao mar seguindo pelo rio Gravataí, depois um canal até Osório (antiga Conceição do Arroio), e daí através das diversas lagoas até Tôrres onde se instalaria grande pôrto.

Essa idéia, segundo se verifica pelos citados trabalhos, vem de meados do século passado (Ten. Cel. Eng.º Ricardo José Gomes Jardim, 1857), mais ou menos da mesma época em que começaram a projetar a abertura do canal de Pôrto Alegre ao Rio Grande. No RELATÓRIO DA SECRETARIA DE OBRAS PÚBLICAS, de 1913, lemos (13):

«A organização do plano de viação estadual tem sido objeto das cogitações do nosso Governo, desde o advento da República em nossa Pátria. — Procurando saber o que no antigo regime tinha feito o Governo Provincial a êste respeito, solicitei ao engenheiro José da Costa Gama, quando exercia as funções de chefe do Serviço de Canalização do Rio Taquari, que procurasse dados nos relatórios dos presidentes da antiga província, arquivados na Secretaria do Interior, que os emprestou gentilmente. A sua pesquisa abrange o período de 1846 a 1889, não tendo encontrado relatórios até 1845. O seu Relatório de 28 de agosto último, fornece-me os seguintes dados: — «Em 1846 o Conde de Caxias, então presidente da província, dizia no seu relatório de 1.º de março que, «após os grandes elementos morais da civilização, grandeza e fortuna dos povos, ocupam em primeiro lugar os elementos materiais de sua prosperiedade — as estradas, canais e pontes — que facilitam as comunicações das cidades e vilas entre si, estreitam os laços de confraternidade, animam o comércio, despertam a indústria e aumentam as fontes de riquezas». E pedia êle: a abertura da barra de São Gon-

galo, Sangradouro e Canguçu; que se beneficiasse a barra geral da província... etc. E mais adiante continua o Secretário das Obras Públicas, Eng.º Faria Santos: — «Cogitaram também os nossos antecessores, de melhorar a navegação do Guaíba e lagoas dos Patos e Mirim, e os seus esforços nêsse sentido, embora incompletos, foram mais eficazes e duradouros».

Cita, ainda, o mencionado engenheiro Secretário das Obras Públicas do Rio Grande do Sul, a colocação da barca-farol no Estreito, por iniciativa do Tenente-general Francisco José de Sousa Soares de Andréa, em 1850, e mais a colocação dos faróis sobre tórres de madeira em Bojuru e Cristóvão Pereira.

A barca-farol, porém não tendo podido manter-se no Estreito devido a constante agitação da lagoa, foi transferida para a barra do São Gonçalo, e substituída, no Estreito, por torre de madeira. Colocou, também, um farol provisório no Capão da Marca e mandou cravar balizas de madeira nos baixios do Barba Negra, São Simão, Cristóvão Pereira, Desertoires, Dona Maria e Bojuru. Cremos que mais ou menos desta época deve ser o farol do Itapuã, pois no Relatório de 1869 informam que êle «continuava em bom estado».

Em 1848 foi construída a primeira «draga», — «barca de escavação» — como a denominavam, e em 1860 desembarcou na cidade do Rio Grande material para a construção de outra.

A primeira dragagem do canal da Barra do Rio Grande foi concluída em 1886, numa extensão de 530 braças de comprimento e 20 de largura, com 16 palmos de profundidade, sendo balizado com estacas de madeira de lei.

Dai por diante começou-se a dragagem constante da lagôa dos Patos, Guaíba, sendo que a Barra, com os molhes, embora careça de constante observação e limpeza, não mais oferece perigo e pode ser cruzada a qualquer hora do dia ou da noite, salvo nos momentos de temporais.

Se, até 1950, mais ou menos, a navegação lacustre e fluvial eram de suma importância para o progresso do Rio Grande do Sul e desenvolvimento de Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas, hoje está, praticamente relegada a segundo plano graças às estradas de rodagem que, além de encurtarem o caminho são verdadeiras

artérias por onde os veículos automotores principalmente, transitam com segurança e rapidez, transportando riqueza, progresso e vida nova a todos os recantos.

#### NOTAS:

(1) — Respeitamos a ortografia em espanhol antigo e incorreto na transcrição que fizemos dos trechos de Garcia e Ramirez. Estes trabalhos figuram no estudo de A. F. Rodrigues — O NOME DA LAGOA DOS PATOS. — Veja-se, ainda a respeito do tema: Lucas Alexandre Boiteux — A TOPONOMASTICA DA COSTA CATARINENSE NO SÉCULO XVI. — Rio de Janeiro, 1937.

(2) — A totalidade da pedra para êsses molhes e demais obras artificiais do porto e barra do Rio Grande, foi transportada das pedreiras do Capão Bonito, situadas a 150 kms. da cidade do Rio Grande. Em tôda a costa não existem pedras, o que comprova a formação quaternaria.

(3) — Para mais pormenores examinem-se as seguintes obras: — OBRAS DO PORTO E BARRA DO RIO GRANDE DO SUL — 1.º vol. 1919/20; 2.º vol. 1922; 3.º vol. 1924; 4.º vol. (Atlas), 1926. — TRAVAUX DU PORT ET BARRE DE RIO GRANDE DO SUL, de Malaval (Paris). — PORTOS DO BRASIL, de Alfredo Lisboa. — A ABERTURA DA BARRA DO RIO GRANDE DO SUL, de José Carlos de Carvalho, 1927. — A êsse respeito existem, ainda trabalhos menos e grande número de Relatórios, quer das Obras Públicas do Estado, quer da «Direção Geral do Porto e Barra do Rio Grande».

Edgar Fontoura, historiador e pesquisador meticoloso, pouco deixou. De sua obra a mais volumosa é a biografia de Marcílio Dias. Edgar Fontoura foi o primeiro Prefeito de Canôas, quando de sua emancipação.

(4) — DO RIO DE JANEIRO A CUIABÁ — São Paulo, 1922. — Esta obra foi escrita em inglês, em 1883. Apesar do título, a maior parte do livro trata do Rio Grande do Sul.

(5) — Salvo a teoria de Smith, também poderia, a lagoa Mirim, ser continuação do rio Cebolati...

(6) — Afirmaram-nos moradores das margens do São Gonçalo e Pelotas (cidade) que épocas há em que as águas desse canal, até certo ponto, são salgadas e que nelas podem ser pescados peixes do mar e camarões. Temos, nesse fato, — e ainda mais no movimento das águas da lagoa Mirim, — outra prova de que uma das causas, talvez a única verdadeiramente importante, da dificuldade que oferecia a Barra,



além do pouco declive, é a fúria do Oceano. Também, isso será a culpa das cheias que se verificam no Guaíba quando as dos rios Jacui, Cai e Sinos, sobretudo Jacui, se verificam com violência. — O falecido Contra-almirante uruguaio, Sr. José Aguiar, em nota a trabalho nosso, disse que ao atravessar a ponte giratória nas proximidades de Pelotas, no barco uruguaio de seu comando — «Baron de Rio Branco» — teve que movimentar a todo o vapor, tal a impetuosidade das águas que corriam «hacia la Laguna de los Patos. Al día siguiente, despues de pasar el rio Piratiny, — afluente del San Gonzalo por el oeste, — las aguas del San Gonzalo comenzaron a disminuir en fuerza de corriente hasta anularse y, al desembocar en la Laguna Merin, las aguas del San Gonzalo corrian en direccion a esta ultima. Um cambio de viento habia producido esa modificación».

(7) — O Taim foi, antes de seu desaparecimento, descarga da lagoa das Flôres na Mirim. Atravessava o areal, depois de um banhado junto à lagoa das Flôres. Ficou extinto um par de anos. Já em 1911, na «Carta das Lagoas dos Patos e Mirim», organiazda na Diretoria da Viação da Secretaria das Obras Públicas, conforme levantamento de Nicolau Pujol, já o Taim aparece, pequenino, desaguando na lagoa Mirim, com nascente a meio caminho entre este e a das Flôres. E assim, ao que parece, continua, talvez com ligação subterrânea com a pequena lagoa ligada a de Caiuva. A região, hoje, é fertilíssima e promissora, e o povoado de Taim está bastante desenvolvido.

(8) — O novo farol de Itapuã, de alvenaria, foi inaugurado a 1.º de março de 1860. — Itapuã significa, em guarani, ponta de pedra elevada; a pedra de Itapuã tem cerca de 100 mts. de altura. Na Bahia, entretanto, a tradução que lhe deram é outra, e também exata, «pedra que canta». Na ponta de Itapuã, na cidade do Salvador, praia plana cheia de algas e pedras, ouve-se, realmente, um constante ronco, ora forte, ora leve, ora levíssimo, durante o dia inteiro mas, principalmente e com maior nitidez, à noite. — Em 1835 havia, mais ao norte um pouco do nosso Itapuã, pequeno forte — o Forte de Itapuã, — que ficava fronteiro à ilha do Juncal. Esse forte foi destruído durante a revolução farroupilha pelas forças imperiais.

(9) — No seu ATLAS DO BRASIL (texto), diz o Barão Homem de Melo sobre o São Gonçalo, confirmando o que nos disseram moradores da zona (Veja Nota 6): — «No regime das águas do São Gonçalo dá-se um dos fenômenos hidrográficos mais interessantes: na esboro, o rio cresce pelas enchentes dos rios tribu-

tação chuvosa, nos meses de novembro e dezembro da lagoa Mirim e suas águas correm então para o Rio Grande, conservando-se doces até este ponto. Na estação seca, sobretudo nos meses de fevereiro a março, baixando a lagoa Mirim o seu nível ordinário, baixa igualmente o São Gonçalo, penetrando por ele as águas da lagoa dos Patos. O curso do referido São Gonçalo determina-se então no sentido contrário, seguindo para a lagoa Mirim, cujas águas ficam por isso salgadas na parte próxima ao Sangradouro.» — O São Gonçalo tem 77 kms. de extensão e é francamente navegável por embarcações de pequeno calado. — O Contra-almirante uruguaio, já citado, José Aguiar, acentou a esta nota o seguinte: — «Las crecientes de la Laguna Merin son de orden general o parcial y local. A las de orden general se refiere, sin duda, el sr. Baron Homen de Melo. Las locales se producen, simplemente, por la accion de vientos, que poseen una influencia excepcional dado lo escaso de los fondos de la laguna. — Quando los vientos soplan continuamente del SW., están o no crecidas las aguas de la Laguna por la estacion lluviosa, sus aguas se acumulan sobre el SANGRADOR(\*), elevando su nivel dado que la unica salida de que disponen es, precisamente, el sangrador o, para este caso, EMBOCADURA del San Gonzalo. La elevación de las aguas de esa Laguna Merin en sus extremos del N.E o del S., o en las costas opuestas del Este y del Oeste, puede no ser coincidente y mas bien, por regla general, es opuesta». — A respeito do «Sangrador» (\*) anotou ainda o referido autor: — «Se dá el nombre de SANGRADOR de la Laguna Merin al SACO que se forma en su extremo NE. de donde parte el San Gonzalo».

As notas citadas do contra-almirante José Aguiar figuram em EL SISTEMA LACUSTRE SUD-RIOGRANDENSE-ORIENTAL, compreendendo duas partes: I — «La Barra del Rio Grande y la Laguna de los Patos», por Walter Spalding e II — «Acotaciones» por el Prof. José Aguiar. — Montevideo, 1939.

(10) — Engenheiro Cândido José de Godoy, chefe do serviço de melhoramentos do Guaíba e interino da Comissão de dragagem. Incluída no «Relatório da Diretoria de Obras e Viação da Secretaria das Obras Públicas», de 1925.

(11) — Porto Alegre, 1905.

(12) — Janeiro de 1933: — «O Porto de Torres como Problema Técnico».

(13) — «Relatório da Diretoria da Viação», diretor, engenheiro J. L. de Faria Santos, apresentado ao Secretário de Estado das Obras Públicas, dr. João José Pereira Parobé, 1913.