



A PALAVRA É...

NAVEGAÇÃO LACUSTRE



Navegação lacustre é uma modalidade de transporte realizada em lagos e tem como principal característica a ligação entre cidades e países circunvizinhos. É um modal de transporte bastante restrito em face de serem poucos os lagos navegáveis, especialmente em termos de profundidade.

Quando a utilização dos lagos é complementar à navegação de cabotagem, como ocorre no Brasil com a Lagoa dos Patos, no Rio Grande do Sul, ela não se constituirá num modal lacustre. Trata-se de um modal bastante incipiente, não tendo importância numérica nas estatísticas do transporte de cargas no comércio internacional. As suas rotas são determinadas por vias adequadas, providas pela própria natureza e estabelecidas pelo homem.

No exterior, a navegação lacustre é bastante utilizada no escoamento de cargas nos Estados Unidos, especialmente ao longo do Rio Mississippi. Da mesma forma que o transporte fluvial, já que os veículos utilizados são basicamente os mesmos, o consumo de combustível é muito baixo, o que torna o seu frete atraente. Apresenta as mesmas vantagens da modalidade fluvial quanto à segurança, bem como ao nível de poluição que provoca e ao baixo custo de manutenção das vias navegáveis.

Fonte: <https://portogente.com.br/portopedia/80107-navegacao-lacustre>.



NAVEGAÇÃO NA LAGOA DA ITAPEVA

Porto Estácio, Porto Colônia, eram conhecidos portos que existiam em nosso município.

Como assim, “portos”, em Torres?

Desde jovem me perguntava o porquê desses “portos fantasmas”, já que para a minha geração eles nem pareciam ter existido.

Do Porto Estácio, lembro vagamente de ter visitado o local onde deveria ter sido o porto, quando criança. Me recordo de um lugar que parecia um restaurante, todo feito de madeira na ponta leste da lagoa da Itapeva. Ao lado dele havia um modesto atracadouro de pequenos barcos, só isso mais nada.



Do Porto Colônia, só lembro do nome. Deveria ficar na entrada para a Colônia São Pedro, digo, Dom Pedro de Alcântara, à beira da lagoa, é claro.

Por curiosidade fui pesquisar sobre a navegação lacustre no litoral, e encontrei, há algum tempo, o livro Navegação Lacustre Osório-Torres de Marina Raymundo da Silva e alguns outros textos. E são deles que me auxiliou para contar um pouco sobre a Navegação Lacustre na lagoa da Itapeva e seus portos.

Para chegarmos até a história dos portos é necessário voltar um pouco no tempo, lá para 1906, quando se tem os primeiros registros da navegação lacustre de Palmares a Porto Alegre. A navegação era via lagoa dos Patos chegando até o cais do porto de Porto Alegre, por onde era escoada não só a

produção agrícola, mas também o pescado de Tramandaí, salgado e seco.

Mais tarde, em 1921, foi oficializado, pelo decreto n. 2.872 de 4 de outubro de 1921, o Tráfego Mútuo (Lacustre e Ferroviário), uma nova modalidade de transporte para as praias da orla Atlântica Sul. Uma alternativa encontrada, na época, para escoar a produção colonial da Costa da Serra de Osório a Torres. Nesta época não havia a BR 101 e as estradas que existiam eram caminhos, transitados por carretas (de boi), o que atrasava o desenvolvimento da região.

Para melhor aproveitamento das lagoas foi necessário a dragagem dos canais que

madeira em forma de pranchas para a exportação. As que vinham em toras ficavam na própria região lacustre para construção de casas, barcos e servindo como dormentes. De Criciúma buscavam ferragens para moveis e esquadrias. De Porto Alegre traziam a anilina e o óleo de linhaça.

Os Portos Serafim, Colônia e Fagundes situavam-se ao norte da lagoa da Itapeva, abaixo do Porto Estácio. O Porto Serafim armazenava madeira. Serafim era o nome do encarregado das exportações. Os Portos Colônia e Fagundes exportavam aguardente. Esses dois portos favoreciam tanto as populações circunvizinhas da colônia São Pedro como as do Morro Azul e Morro do Forno.

Naquela época, a economia da região era movida pela engrenagem posta em funcionamento através da navegação lacustre complementada pela ferrovia. O processo de desenvolvimento da região litoral norte do estado era baseado no comércio e que, por via lacustre e ferroviária, convergia aos pontos centrais do estado.

A partir do surgimento da rodovia Osório-Torres, na década de cinquenta, modificaram-se os destinos econômicos da região, pois ela não veio complementar as vias de transportes existentes, mas competir com elas.

A política (sempre ela) levou a região para outros rumos e as modificações econômicas fizeram com que o estado não mais investisse em hidrovias ou ferrovias. Os equipamentos pertencentes à hidrovia e ferrovia, ficaram obsoletos, não foram renovados, favorecendo com isso o rodoviarismo (modal rodoviário - utilização de estradas).

De acordo com Marina Raymundo da Silva, “desde que o sistema de navegação lacustre foi desativado, o Litoral Norte gaúcho perdeu o seu maior investimento desde a “Estrada da Laguna” no século 17 – seja no âmbito comercial, cultural ou turístico. Nenhuma atividade posterior trouxe maior benefício do que aquele que foi desmantelado no início da década de 1960.”

Fontes: Marina Raymundo da Silva, Leda Saraiva Soares, Rodrigo Trespach.