



A companhia de navegação fluvial de Jacob Arnt no Vale do Taquari – RS

Teresinha Maria Furlanetto Marques

Mestra em História pela Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul (PUC-RS).

Atualmente é professora adjunta na PUC-RS

RESUMO

A navegação no Rio Taquari foi um dos fatores que proporcionou o desenvolvimento do Estado do Rio Grande do Sul. Os imigrantes alemães criaram as Companhias de Navegação Fluvial logo que aqui chegaram no século XIX. Eles precisavam de um transporte que lhes permitisse vender seus produtos e comprar artigos para o atendimento de suas necessidades e buscaram, então, a navegação fluvial. A Companhia de Navegação Arnt foi a mais importante companhia de navegação fluvial do Estado. O empenho de seu fundador e seu trabalho permitiu durante muitos anos o transporte de passageiros e de cargas, além de promover a integração regional.

PALAVRAS-CHAVE: NAVEGAÇÃO FLUVIAL, RIO TAQUARI, IMIGRANTE.

ABSTRACT

The navigation by the Taquari river was a development factor for its basin and the state of Rio Grande do Sul. German immigrants created navigation companies as soon as they arrived at the XIXth century, because they needed rapid means of transport to attend their needs. The company of navigation Arnt, carrying things and people, was the most important riverboat company in this state. This activity was no doubt an important development factor for the State of Rio Grande do Sul.

KEYWORDS: RIVERBOAT, TAQUARI RIVER, IMMIGRANTS.

INTRODUÇÃO

O presente artigo tem o objetivo de retomar a navegação fluvial no Rio Grande do Sul. Ela foi muito importante numa época em que as rodovias ainda não tinham se instalado e a imigração alemã já se destacava no Rio Grande do Sul. Os alemães tinham pressa em melhorar sua qualidade de vida, prover a sua sobrevivência, organizar suas condições de trabalho, suas vilas, mais tarde, cidades. A criação das primeiras empresas de navegação fluvial e, também, do primeiro estaleiro para vapores na província do Rio Grande do Sul foram instrumentos fundamentais para a melhoria da vida na sociedade. Carlos Oberacker (1885) escreveu que, sem qualquer auxílio de parte do poder público, mandaram vir da Alemanha, em 1832, o Vapor fluvial *Liberal*, que foi o primeiro barco a vapor a fazer o serviço de comunicação entre Pelotas e Rio Grande e, muitos mais nos 25 anos seguintes.

A história da navegação fluvial no Rio Grande do Sul começou por volta de 1846, quando Valentin Diehl, com o Vapor *Creoula*, iniciou a navegação no Rio dos Sinos, transportando, inclusive, imigrantes recém-chegados de Porto Alegre para São Leopoldo. Mais tarde, Anton Diehl, natural de Estância Velha, foi à Alemanha para aprender o ofício de maquinista, trazendo

consigo José Becker como mecânico contratado e mais dois vapores fluviais, o *Brasileiro* e o *Flecha*, que se juntaram ao *Taquarense* e compuseram, mais tarde, a Companhia de Navegação Becker, que, durante 42 anos, viajou nos rios gaúchos. Pouco a pouco, o novo meio de transporte dominava as águas navegáveis do Rio Grande do Sul.

Antes de Jacob Arnt criar a Companhia de Navegação que explorou o Taquari e consolidar o patrimônio dos Arnt, a navegação já era realizada naquele rio. Nesta época, já transitavam pelo Rio Jacuí e seus afluentes quatro empresas de navegação, entre as quais a de Arnt, que foram reunidas sob a direção de Frederico Hänsel, um *brummer*, sob a denominação de Companhia Fluvial, em 1884. Cada proprietário das empresas permaneceu como um dos diretores da Companhia recém-criada. Com a morte de Frederico, assumiu o controle dos negócios seu filho, Oscar Hänsel. Mais tarde, uma assembléia de acionistas elegeu Carlos Müller como gerente, o qual não obteve os resultados desejados, levando a Companhia Fluvial a ser dividida em diversas empresas.

A COMPANHIA DE NAVEGAÇÃO DE JACOB ARNT

A Colônia Teutônia foi fundada em 1858 e, em 1868, os Arnt mudaram-se para lá. Carlos Arnt (o pai) substituiu o primeiro diretor da Colônia e, em menos de quatro anos, conseguiu trazer mais de 300 famílias de imigrantes. A Colônia de Teutônia desenvolveu-se rapidamente, aumentando o comércio pelo Rio Taquari. Jacob Arnt criou agências em diversos portos existentes no rio, aumentou o número de embarcações, ampliando o número de passageiros e o volume de cargas.

Em 1875, Jacob Arnt saiu de Teutônia, fixou-se em Taquari, cidade de origem açoriana, situada na margem esquerda do rio do mesmo nome, e fundou a companhia de navegação, com o nome de Jacob Arnt e Cia., no dia 12 de agosto de 1879.

A companhia de navegação trouxe a velocidade dos barcos a vapor e a economia em grande escala para a “Cidade das Laranjas”

(Taquari). A cidade passou a contar com a única frota de vapores que transportava regularmente passageiros, cargas, serviço postal, contando, também, com uma forma acessível e rápida de escoar a produção de grãos e importar mercadorias de Porto Alegre.

Para comprar o velho Vapor *Taquari*, antigo *Flecha*, que pouco depois naufragou, Arnt deu em troca uma fazenda que possuía entre Triunfo, Taquari e Montenegro. Também encomendou um vapor na Alemanha, através da Casa Bromberg, que chegou aqui desmontado. Foi remontado no Estaleiro Alcaraz e recebeu o nome de *Teutônia I* (1879). Esse vapor, que utilizava lenha como combustível e que custou menos de Cr\$ 100.000,00, valor difícil de ser avaliado nos dias de hoje (Cr\$ 8 a Cr\$ 10 milhões em 1960, segundo reportagem do *Correio do Povo*), carregava 50 toneladas de carga e acomodava 200 passageiros. Fazia viagens de Porto Alegre a Taquari em seis horas e de Taquari a Lajeado em quatro ou cinco horas, devido às cachoeiras e correntezas. A média de transportes mensais, entre 1884 e 1894, foi de 640 passageiros e 260 toneladas de carga. Esses dados são significativos para a compreensão da estrutura econômica do Estado. Pode-se depreender deles que a produção e o número de passageiros transportados indicam a importância da navegação para o desenvolvimento regional, pois os rios foram, sem dúvida, as grandes vias de penetração e trocas até o século XX.

Mais ou menos por volta de 1901, quando a Companhia Fluvial se dissolveu, Jacob Arnt foi a Porto Alegre e arrendou três navios – o *Taquari*, o *Gaúcho* e o *Bismarck* – por um ano e depois os arrendou durante os dez anos seguintes. Em 1905, encomendou, na Europa, o Vapor *Brasil*, que foi, durante muito tempo, o navio principal da frota.

A Companhia de Navegação sofreu diversas reformulações: de 1902 a 1914, chamou-se Companhia de Navegação Jacob Arnt, quando foi adquirido o acervo da Companhia Fluvial S.A.; de 1915 a 1927, Cia de Navegação Arnt; de 1928 a 1933, Jacob Arnt e Cia Ltda., e, a partir de 1934, Companhia de Navegação Arnt-Aliança Ltda. até 1965, quan-

do pediu falência. Estas sucessivas reformulações revelam um problema econômico, talvez o aumento dos custos, como, por exemplo, o preço da lenha, o aumento gradativo dos salários do pessoal de bordo, o valor do arrendamento dos navios, etc.

Por volta de 1900, o preço da talha de lenha variava entre 1\$300 a 4\$000 o metro cúbico; em 1960, no interior, custava Cr\$ 40,00 o metro cúbico, e se fosse de eucalipto ou acácia custava de Cr\$60,00 a Cr\$70,00. O comandante da embarcação ganhava por volta de 1900, 60\$; o moço de bordo e o marinheiro ganhavam entre 25\$ e 30\$ por mês, trabalhando dia e noite. Em 1960, um comandante de navegação fluvial recebia

entre Cr\$ 7.000,00 e Cr\$ 8.000,00. O salário mínimo, em 1960, era de Cr\$ 5.300,00.

Em 1910, a Companhia possuía os Vapor *Brasil*, *Taquari*, *Venâncio Ayres*, *Bismarck* e *Taquara*; as Gasolinas *Santarém*, *Erna*; as Chatas *Estrella*, *Triumpho*, *São Jeronymo*, *Carlos*, *Rio dos Sinos*, *Alliança* e *Palmas*; oito lanchas, entre elas a *Bismarck*, *Minerva* e *Albina*; 24 embarcações menores e três caminhões. É interessante observar que o nome *Bismarck* repete-se constantemente, ao lado de nomes locais como *Brasil*, *Estrella*, *Triumpho* e nomes familiares como *Carlos* e *Erna*. Os nomes revelam a união dos dois mundos a que esses empresários pertenciam.

QUADRO 1

EMBARCAÇÕES DA CIA ARNT EM 1910 COM SUAS RESPECTIVAS CARACTERÍSTICAS				
NOME DA EMBARCAÇÃO	CALADO (EM M)	TONELAGEM (EM KG)	PESSOAL DE BORDO	MARINHAGEM
Vapor <i>Brasil</i>	1,8	45.000	10	5
Vapor <i>Taquari</i>	1,8	40.000	11	4
Vapor <i>R.G.S.</i>	SEM DADOS	--	--	--
Vapor <i>V.Aires</i>	1,2	14.000	6	5
Vap. <i>Taquara</i>	1,1	14.000	7	5
Vap. <i>Bismarck</i>	1,0	12.000	4	2
Gas. <i>Santarém</i>	1,1	24.000	4	3
Gas. <i>Erna</i>	0,8	12.000	3	2
Chata <i>Carlos</i>	1,2	45.000	--	--
Chata <i>Pátria</i>	1,0	36.000	--	--
Chata <i>Alliança</i>	1,0	36.000	--	--
Chata <i>R. Sinos</i>	0,9	30.000	--	--
Lancha <i>Albina</i>	0,6	10.000	--	--
L. <i>M.^a Luísa</i>	0,6	10.000	--	--
Lancha <i>Castro</i>	0,6	10.000	--	--
Lancha <i>Elisa</i>	0,5	9.000	--	--
Lancha <i>Bismarck</i>	0,5	9.000	--	--
Lancha <i>Minerva</i>	0,9	15.000	--	--

Fonte: FARIA, 1981

Segundo depoimento de Leopoldo Arnt, filho do velho capitão, em entrevista para Renato Costa (*Correio do Povo*), todos os vapores vieram da Alemanha, tendo sido as lanchas grandes e pequenas e as chatas construídas nos estaleiros Mabilde e Alcaraz.

AS EMBARCAÇÕES

A companhia possuía diversos tipos de embarcações para enfrentar os trechos baixos do rio em época de seca. Os vapores eram embarcações de maior calado, com maior capacidade para transportar pessoas e cargas, com motor próprio e tripulação a bordo. Possuíam camarotes com dois e quatro beliches. No início, os navios usavam lenha como combustível, mais tarde, óleo. As gasolinas eram barcos movidos a gasolina ou óleo combustível. As primeiras gasolinas, importadas da Alemanha, tinham casco de ferro; mais tarde, foram fabricadas no Rio Grande do Sul, com casco de madeira. Eram utilizadas para o transporte de passageiros e de cargas e encomendas, servindo também para rebocar as chatas, embarcações largas e pouco profundas, sem propulsão própria e que aumentavam a capacidade de carregar produtos, por embarcação, por viagem.

As lanchas e lanchões recebiam denominações diferentes, em função de seu tamanho. Eram movidos a vela, com remos, com motor ou rebocados por outros barcos. Possuíam um toldo de lona e, quando movidos a remo, levavam quatro ou cinco tripulantes. Transportavam mercadorias como, por exemplo, 300 sacos de milho, e passageiros acomodados sobre a carga. Os passageiros não recebiam refeição.

No livro de Otávio Augusto de Faria (1981) constam os seguintes dados sobre esses diferentes tipos de embarcações, pertencentes à Companhia Arnt por volta de 1910.

O Rio Taquari apresentava uma grande variação de profundidade ao longo de seu curso. Desde Porto Alegre até a cidade de Taquari, numa distância de 87 km, navegavam barcos com dois metros e meio de calado. Da cidade de Taquari, em direção à montante (117 km) o calado diminuía para um

metro e meio; em Lajeado (145 km) acusava 1,20 m, e em Muçum, barcos de um metro de calado trafegavam até 204 km de distância da capital, na época das cheias. Na época de secas, quando baixava muito o nível das águas, afloravam à superfície inúmeras corredeiras que dificultavam a passagem de navios maiores. Nesses tempos de águas baixas, as mercadorias e passageiros eram transferidos para embarcações menores para continuarem a viagem. Às vezes, o barco tinha o seu motor desligado, era empurrado manualmente pela tripulação, que utilizava longas varas, em busca de águas mais profundas. O motor era então acionado e a viagem prosseguia. Nas épocas de águas rasas, a Companhia utilizava toda a sua frota e ainda alugava outras embarcações das companhias fluviais que trafegavam pela bacia do Jacuí, para poder dar conta do volume de passageiros e de cargas. Nas épocas em que o rio estava cheio, aproveitavam para encostar as embarcações nas oficinas e fazer os reparos necessários.

AS OFICINAS E O ESTALEIRO DA COMPANHIA ARNT

A Companhia Arnt possuía, em Taquari, oficinas para construir, remontar, pintar e limpar o casco dos barcos com equipamentos bem modernos para a época, todos movidos a vapor. No setor de marcenaria, possuía máquinas para serrar, aplainar, preparar tábua de encaixe (macho e fêmea), serra circular e serra de fita.

Havia, também, o setor da serralharia e da ferraria com máquinas de diversos tipos. Além disso, o setor de fundição produzia quase tudo o que era necessário para o funcionamento dos vapores e das gasolinas. As oficinas tinham 15 operários e a Companhia tinha, no total, segundo Costa (1922), mais ou menos 350 empregados o que equivalia a mil ou a 1200 pessoas ligadas direta ou indiretamente à Companhia. Estes dados demonstram a importância da Companhia para a economia regional e do Rio Grande do Sul, pois, além de utilizar pessoal de bordo para o funcionamento dos vapores e barcos e

prestar serviços no transporte de pessoas e mercadorias, ainda empregava operários que trabalhavam no setor de montagem e manutenção das embarcações. Observe-se que havia o desenvolvimento de atividades bem complexas para a época, nessa atividade ligada à navegação. Ao lado das oficinas havia também um estaleiro com plano inclinado para onde eram içados os barcos para consertos, pinturas, reformas.

OS PASSAGEIROS E AS CARGAS

Em cada porto em que o volume de passageiros e de cargas era muito grande, a empresa possuía um elevador com tração animal, denominado de maxambomba. Consta de carrinhos com duas rodas grandes na frente e duas pequenas atrás colocadas sobre trilhos. Quando um carrinho subia, o outro descia. Os carrinhos eram presos por cabos de aço em um mecanismo que começava dentro do armazém e que, por sua vez, era movimentado por tração animal, podendo ser bois, cavalos ou mulas. Entre os trilhos, havia uma escada para os passageiros subirem a bordo ou retornarem para terra.

Sommer (1984), em suas lembranças, escreveu:

“... era novidade a imagem do vapor da Cia. Arnt atracado no porto, balançando suavemente, os troles, descendo e subindo as rampas do trapiche, levando em barricas e sacos os produtos da colônia e trazendo do bojo do vapor fardos e caixas destinados às casas comerciais das colônias, a movimentação de carretas de mula na frente do armazém do porto, carregando e descarregando. Descemos a grande escadaria ao longo do trapiche e entramos no vapor...”

Os carrinhos levavam e traziam coisas para dentro ou para fora do navio, mas também podiam transportar pessoas, quando estas não tinham condições para subir ou descer a escada.

Os vapores, barcos, chatas levavam produtos variados, tanto os encontrados em Porto Alegre para atenderem às necessidades da população do interior como os produtos da colônia que eram consumidos na capital.

Na tabela abaixo, consta o volume de cargas transportado pela Companhia de 1902 a 1934. Esses dados foram obtidos junto ao Museu da Imigração Alemã em São

QUADRO 2

DEMONSTRATIVO DO MOVIMENTO DA NAVEGAÇÃO ARNT NO RIO TAQUARI DE 1902 A 1933 (EM VOLUMES)					
1902	216.021	1913	819.591	1924	1.108.812
1903	321.519	1914	851.317	1925	1.209.518
1904	360.581	1915	888.715	1926	1.237.595
1905	540.712	1916	901.158	1927	1.257.664
1906	576.739	1917	912.790	1928	1.589.444
1907	612.360	1918	930.821	1929	1.684.402
1908	681.715	1919	951.751	1930	1.567.651
1909	701.519	1920	997.827	1931	1.697.021
1910	721.921	1921	1.088.715	1932	1.623.762
1911	789.139	1922	1.121.891	1933	1.941.109
1912	800.115	1923	1.011.750	--	--

Fonte: Acervo da Família Arnt – Museu de São Leopoldo

Leopoldo, no acervo da família Arnt. Esses dados estavam anotados em uma folha de papel, tamanho duplo ofício, escritos à mão.

A análise dos dados apresentados indica o aumento constante e ininterrupto do volume de mercadorias, o que evidencia a importância da navegação fluvial para o comércio regional. À medida que as colônias progrediam e enriqueciam, mais sofisticado se tornava o consumo de sua população.

Em 1934, a Companhia Arnt associou-se com a Aliança, formando a Companhia de Navegação Arnt-Aliança Ltda., com 75% de acréscimo no volume de cargas transportadas, pois foi atingida a cifra de 3.668.694 volumes.

Em 1934, com a fundação do Sindicato da Navegação Fluvial, o número de passageiros passou para 83.144, com aumento de 10% em relação ao ano anterior. O número de passageiros de 1902 a 1934 cresceu de forma constante, com exceção dos anos de 1923, 1924, 1927 e 1929, que apresentaram uma pequena diminuição em relação aos respectivos anos anteriores, mas que, no cômputo geral, não alterou o ritmo de cres-

cimento do transporte de passageiros. Pode-se supor que a redução do número de passageiros tenha ocorrido em função das secas, não estando vinculada à diminuição do transporte fluvial.

O número de passageiros aumentava muito nas festas da Páscoa e do Natal, quando os residentes em Porto Alegre deslocavam-se para o interior para comemorarem em família.

Os preços das passagens variavam de acordo com a distância e a classe. Em 1905, o preço da passagem de Porto Alegre a Taquari, com direito a almoço e jantar, quando o vapor chegava mais tarde, custava 6\$ na primeira classe e 4\$, na segunda classe. Em 1946, o preço mínimo era de Cr\$4,00 e o máximo era de Cr\$70,00. Além disso, nesses valores de 1946, estavam incluídos os preços das passagens de ônibus de São Jerônimo às vilas das Minas; de Mariante a Venâncio Aires; de Estrela a Lajeado e dos portos e cidades do alto Taquari até a cidade de Guaporé.

Nos primeiros anos, o transporte fluvial levava os produtos da colônia para serem

QUADRO 3

DEMONSTRATIVO DO NÚMERO DE PASSAGEIROS TRANSPORTADOS PELA COMPANHIA DE 1902 A 1933					
1902	9.329	1913	40.989	1924	58.702
1903	9.101	1914	42.912	1925	60.211
1904	10.115	1915	45.134	1926	63.161
1905	12.151	1916	48.607	1927	57.208
1906	14.717	1917	50.709	1928	64.502
1907	16.531	1918	53.587	1929	62.629
1908	19.309	1919	54.894	1930	66.382
1909	21.215	1920	55.321	1931	66.382
1910	26.511	1921	58.702	1932	74.310
1911	31.708	1922	61.520	1933	75.355
1912	37.610	1923	60.021	--	--

Fonte: Acervo da Família Arnt - Museu de São Leopoldo

comercializados em Porto Alegre e carregava de volta os produtos de que os colonos necessitavam. A partir de 1905, o crescimento da população, a melhoria do poder aquisitivo, o aparecimento de produtos novos, a sofisticação das necessidades diversificaram a gama de produtos transportados. Em um guia distribuído gratuitamente pela Navegação Arnt-aliança constava o seguinte :

MERCADORIAS TRANSPORTADAS EM 1946

Classe 1 – Secos e molhados

Arubos, açúcar, bacalhau, banha, bolachas, bebidas, café, cal, cereais, gaiolas com aves, ovos, cimento, farinha, erva-mate, miudezas de armazém, sabão, sal, salitre, velas (em toneladas).

Classe 2 – Ferragens

Arame farpado, liso, asfalto, anilina, breu, camas de ferro, carros em geral, chapas de ferro, chumbo, enxofre, ferro-gusa, ferros em geral, folhas de flandres, graxa patente, miudezas de ferragens, pregos, rebolos, soda cáustica, tela, arames, tintas, trilhos, vidros, artigos sanitários (em toneladas).

Classe 3 – Drogas, fazendas, couros e acessórios para automóveis

Drogas em geral, artigos farmacêuticos, fazendas, couros e artefatos, borrachas, acessórios para automóveis (em toneladas).

Classe 4 – Máquinas

Arados, automóveis, chassis, balanças, baterias, bombas para poço de irrigação, caldeiras, máquinas em geral, motores, rodados, trilhadeiras, tratores (em toneladas).

Classe 5 – Móveis, bagagens, esquadrias

Móveis novos e usados, banheiras, geladeiras, portais, janelas (em toneladas).

Classe 6 – Inflamáveis e lubrificantes

Aguarrás, gasolina, querosene, óleo combustível e lubrificante, álcool, ácidos, tubos de oxigênio (em toneladas).

Classe 7 – Animais

Caprinos, suínos, caninos, muare, cavaleiros (em unidades).

Classe 8 – Armas, munições e explosivos

Armas, munições e explosivos (em toneladas).

Classe 9 – Sementes, mudas e plantas vivas

Em amarrados, fardos ou caixas (em toneladas).

Classe 10 – Madeiras em geral (em toneladas).

Classe 11 – Tijolos, telhas de barro e pedras (em toneladas).

Classe 12 – Vasilhames

Tonéis de ferro, aço e tubos de oxigênio vazios (unidades).

Classe 13 – Carrinhos-de-mão de madeira ou ferro (em unidade).

Classe 14 – Fardamentos, colchões, travesseiros

Em pacotes, fardos, caixas ou engradados (em toneladas).

Os dados são indicadores de toda a vida econômica do Estado, pois, pela variedade de produtos transportados, pode-se afirmar que tudo se movia através do rio. Os fluxos de subida e de descida dos produtos e dos passageiros permitem inferências de produção, de circulação, de consumo e de estilo de vida.

O preço do transporte das mercadorias variava de acordo com a quantidade e a distância, incluindo as despesas portuárias, de estiva, de trânsito, capatazias, armazenagens de até oito dias, e vigoravam para qualquer nível de água. A empresa tinha o direito de calcular o valor do frete em m³ (volume) ou toneladas (peso), dependendo do produto.

Nos arquivos da biblioteca da SPH (Superintendência de Portos e Hidrovias), há um artigo escrito a lápis pelo engenheiro Geraldo Leite Serrano, em que foram colocados os seguintes dados sobre o total de cargas transportadas pelo Rio Taquari .

QUADRO 4

TOTAL DE CARGAS TRANSPORTADAS PELO TAQUARI (EM TONELADAS)				
1939	1940	1941	1942	1943
183.515	158.603	155.919	188.051	205.546

Fonte: SERRANO, Geraldo L.
 Artigo encontrado nos arquivos da Biblioteca da SPH

Houve um constante crescimento das cargas transportadas pela via fluvial do Taquari, apesar das dificuldades apresentadas pelo rio, em função da variação do nível das águas na época de secas, e das cachoeiras e corredeiras, ao longo de seu curso. Para melhorar as condições de navegabilidade do Taquari, o Estado possuía um serviço de dragagem e derrocamento (retirada de rochas do leito do rio com o objetivo de desobstruí-lo) com que mantinha os canais abertos à navegação.

Os dados apresentados na tabela indicam o grande volume de cargas transportadas por vias fluviais em comparação com as vias férreas e demonstram a importância da Companhia de Navegação Fluvial e seu papel no contexto da economia gaúcha.

QUADRO 5

TOTAL DE CARGAS TRANSPORTADAS POR VIAS FLUVIAIS E VIAS FÉRREAS					
Rios	1939	1940	1941	1942	1943
Jacuí	716.016	808.214	797.367	865.937	778.551
Taquari	183.515	158.603	155.919	188.051	205.546
Caí	105.816	110.389	124.953	118.838	112.052
Sinos	62.165	62.186	55.946	52.130	50.246
Gravataí	23.137	37.395	24.029	17.789	11.461
Guaíba	77.422	63.412	60.478	55.454	44.896
Total	1.171.071	1.240.199	1.218.692	1.298.199	1.202.752
V.F.R.G.S.	448.736	381.668	317.087	374.852	399.397

Fonte: SERRANO, Geraldo L. em artigo encontrado nos arquivos da Biblioteca da SPH.

A AÇÃO DO ESTADO NO MELHORAMENTO DA HIDROVIA DO TAQUARI

A hidrovia do Taquari, embora utilizada de forma bastante intensa desde os primeiros habitantes (índios patos, charruas, minuanos, coroados...) do Rio Grande do Sul, apresentava dificuldades à navegação nas épocas de vazante, como já foi referido anteriormente. Em secas muito prolongadas, os barcos eram carregados por terra pelos primeiros habitantes até a ultrapassagem da corredeira ou cachoeira, para depois serem colocados de volta na água, para o prosseguimento da viagem. Após a ocupação e o povoamento do

Estado, iniciou-se o uso da via fluvial para fins comerciais e, nesse período, começaram também os estudos para a melhoria do canal de navegação. Em 1892, essa preocupação foi explicitada conforme revela o documento Projeto de Orçamento da Receita e Despesa do Estado do Rio Grande do Sul, de Júlio de Castilhos,

“... são necessários melhoramentos da navegação dos nossos rios, especialmente o do Taquari e do Cai, que se tornarão magníficos escoadouros à importante produção de nossa principal zona agricultada...”.

No relatório de 1897, também do Dr. Júlio de Castilhos, constou o que segue

“... Quanto à navegação fluvial, equipes competentes empreenderam logo a tarefa e continuam a planejar o melhoramento das condições de navegabilidade dos Rios dos Sinos, do Taquari, do Jacuí. [...] tão logo fiquem prontos os estudos das respectivas comissões, terá lugar o início das respectivas obras, e assim ficarão inteligentemente aproveitadas as admiráveis vias fluviais de que dispõe o Rio Grande do Sul, outrora tão descuidadas pelos governos provinciais”

Essas Comissões foram autorizadas, por decreto, em 20 de fevereiro de 1897, com a incumbência de realizar estudos e de executar obras sobre os Rios Taquari, Jacuí e dos Sinos, sendo nomeados como chefes das referidas comissões, Augusto Pestana, Alfredo de A. Borges e Tito da Silva Paranhos.

A Comissão de Estudos do Taquari trabalhou desde 1897 até 1901 e fez o levantamento de dados sobre o rio, que foram colocados em plantas topográficas e cadernetas. Essa Comissão sugeriu melhoramentos para os dois primeiros obstáculos: a Itaipava das Flores, no quilômetro 22, em direção à montante, e a Cachoeira de Capitão Miguel, no quilômetro 26, pois, na época da estiagem, as profundidades diminuam muito, expondo-as, o que dificultava a passagem. A Comissão foi extinta em abril de 1901, mas o engenheiro-chefe, na época Dr. Veríssimo de Mattos, ficou encarregado de completar os projetos de melhoramentos para o Taquari. Projetou alterações para outras ca-

choeiras e itaipavas (palavra de origem tupi, que significa elevação de pedra), acima da Cachoeira de Capitão Miguel, que resultaram em projetos de obras para a regularização do leito do rio.

Em 1905, Farias Santos, Diretor da Secretaria de Obras e Viação do Estado, propôs ao engenheiro José Barbosa Gonçalves (Secretaria de Obras Públicas) a realização do projeto do Dr. Veríssimo de Mattos. Contudo, o projeto foi considerado ineficaz para dar ao rio, em época de estiagem, pelo menos um metro de profundidade, na Itaipava das Flores, sendo proposta a construção de uma barragem com eclusas. Presumia Farias Santos que, com uma despesa máxima de 300 contos de réis, seria possível elevar o nível das águas acima de dois metros sobre o da estiagem, o que garantiria a navegação 20 quilômetros à montante, até Bom Retiro. A obra não foi realizada, pois o projeto ficou em discussão.

Em 1907, o engenheiro Barbosa Gonçalves autorizou a elaboração de um projeto para a construção de uma barragem móvel, com eclusa, na Itaipava das Flores, o que tornaria franca a navegação, com um metro e meio de calado até o porto de Mariante e de um metro de calado até o porto de Bom Retiro. Em 1910, foi concluído o projeto de construção da barragem, com um orçamento para execução de 491.558\$730.

O projeto não foi executado e sofreu diversas modificações tanto no sistema da eclusa como nos vertedouros e, em 2 de março de 1912, o custo da obra foi orçado em 692.000\$000. Para analisar esse projeto chamaram dois técnicos franceses, André Delpit e Cláudio Pitalot, que trabalhavam no porto de Rio Grande. Esses dois técnicos fizeram uma excursão pelo Rio Taquari, entre 3 e 5 de maio de 1912, até Lajeado. Em seu relatório datado de 21 de maio de 1912, resumidamente constou o seguinte: “nos trabalhos a serem realizados no Rio Taquari, as barragens previstas são as únicas obras que permitirão a navegação em todas as estações até Lajeado, com a profundidade adequada”. Essas in-

formações constam em um relatório, em que não aparece o nome do autor na Superintendência de Portos e Hidrovias (SPH) da Administração do Porto de Porto Alegre.

Os técnicos comentaram também que, para a construção da barragem, poderiam ser utilizados os seixos rolados (cascalhos) encontrados em abundância nas margens do rio, que permitiriam a obtenção de um bom concreto, além da utilização desse material na construção das próprias eclusas. Entre as vantagens da execução desse projeto, foram citados a ida de grandes embarcações até Lajeado e o conseqüente desenvolvimento agrícola e industrial de uma região já tão rica, cujos obstáculos à navegação não impediram o constante aumento do volume de cargas e de passageiros e, mesmo que os custos para execução fossem altos, o tráfego existente nessa via fluvial tornaria o projeto viável. Escreveram em seu relatório que “... *muitos rios melhorados com grandes despesas na Europa não contam com um tráfego nestas condições, de tão elevada tonelagem*”.

Os técnicos franceses sugeriram a localização de uma barragem na Itaipava das Flores e não onde queria o Engenheiro Farias Santos. Em 1913, Farias Santos, então Diretor-Geral da Secretaria de Obras Públicas, determinou que fossem feitas as sondagens geológicas na Itaipava das Flores, no lugar escolhido pelos técnicos franceses. Mas o projeto não foi além das sondagens...

Thomé (1964), em seu livro sobre o Município de Encantado, destacou a navegação fluvial no Taquari como o principal meio de transporte para essa região e referiu, ainda, os estragos que ocorreram no canal do rio e em suas margens com a enchente de 1941. Essa cheia trouxe um grande volume de sedimentos, desmoronamentos das margens, que aterraram o leito do rio e criaram sérios obstáculos à navegação.

Das informações apresentadas acima é possível depreender que os melhoramentos na via fluvial não saíram do papel, e não foi por falta de planejamento e nem de conhecimento técnico. O que levou à não conclusão dos

projetos? Terá sido a falta de recursos dos governos republicanos? A opção pelas ferrovias, que oferecia soluções mais rápidas? Ou porque as rodovias, embora precárias, permitiam maior mobilidade ao transporte?

O fato é que, apesar das dificuldades em relação ao melhoramento da hidrovia, alguns derrocamentos subaquáticos foram feitos por volta de 1914 e, a partir de 1939, passaram a ter um caráter sistemático e progressivo, culminando, em 1958, com o início da construção da barragem de Bom Retiro do Sul, situada 21 quilômetros à jusante da cidade de Estrela, objetivando possibilitar a navegação rio acima em qualquer época do ano. Apesar dessa melhoria, a navegação fluvial, em meados da década de 50, já apresentava sinais de involução em conseqüência, provavelmente, do pouco caso a que foi submetida pelos sucessivos governos, em virtude de uma política econômica, que optou pelo desenvolvimento das rodovias e da inserção do País em um sistema moderno mais amplo, que não levou em consideração as potencialidades regionais. Ou, ainda, da falta de organização interna da empresa ou porque o volume de cargas aumentou em ritmo lento e trouxe como conseqüência a elevação do preço dos transportes.

CONCLUSÕES

Leopoldo Arnt, em 1968, apesar de estar com sua empresa falida, tinha tanta vontade de reabilitar a navegação fluvial do Rio Grande do Sul que conseguiu junto ao sr. Ildo Meneghetti, ex-governador do Estado, a quantia de NCr\$ 6.000,00, de acordo com a reportagem do jornal *O Taquariense* (1968). Entretanto, o processo de desaparecimento do transporte fluvial já tinha sido iniciado há, mais ou menos, 25 anos e, apesar de ser considerado uma forma econômica para cargas volumosas, pesadas e para longas distâncias, não foi possível sua reabilitação.

O papel da Empresa de Navegação Arnt no transporte do Rio Grande do Sul, desde o final do século XIX, foi fundamental para o desenvolvimento do Estado. Foi, sem dúvida, o elemento de animação, crescimento e desenvolvimento da rica região colonial

gaúcha. Os vapores, lanchas, gasolinhas, chatas, com suas idas e vindas, transportando cargas, passageiros e o serviço postal estabeleceram um fluxo duradouro entre o interior e a capital e realizaram a integração regional.

FONTES

DOCUMENTAIS

Acervo da Família Arnt – Museu de São Leopoldo.

Guia da Navegação Arnt-Aliança de 1946.

Manuscrito de Geraldo L. Serrano nos arquivos da Biblioteca da SPH.

BIBLIOGRÁFICAS

COSTA, Renato. A navegação fluvial. *Correio do Povo*, Porto Alegre, maio 1960.

FARIA, Otávio Augusto de. *Monografia do Município de Taquari*. Porto Alegre: IEL, 1981.

NOSCHANG, Luiz. Navegação Arnt: esplendor, ocaso e combatividade de seus diretores. *O Taquariense*, Taquari, ago. 1968.

OBERACKER, Carlos H. *A contribuição teuta à formação da nação brasileira*. Rio de Janeiro: Presença, 1885.

SOMMER, Arno. *Reminiscências da Colônia Teutônia - Estrela: décadas 20 e 40*. São Leopoldo: Rotermund, 1984.

THOMÉ, Lauro Nelson Fornari. *O Município de Encantado*. Porto Alegre, 1964.