

MEMÓRIA HIDROGRÁFICA – BATIMETRIA DO ALTO PARANÁ

HELIO LEONCIO MARTINS*
Vice-Almirante (Ref^a)

SUMÁRIO

Apresentação da Comissão Interestadual
Carta Índice
Gênese do serviço
Reconhecimento – Decisão
As embarcações
Levantamentos auxiliares de pequenas áreas
Redução das sondagens
Sondagens
Correntes
Topografia
Orientação
Toponímia

APRESENTAÇÃO DA COMISSÃO INTERESTADUAL

Extraída do álbum

“Alto Paraná – Cartas Hidrográficas, 1957”

A Comissão Interestadual da Bacia Paraná Uruguai, fiel à orientação exposta pelos governadores dos estados que a integram, nas reuniões iniciais de que ela resultou, vem vivamente se interessando pelo aproveitamento integral dos rios que cruzam a região com cujo desenvolvimento se preocupa, estudando-os, quer como produtores de energia elétrica, quer como vias de transporte.

Assim é que, no Rio Paraná, elemento essencial ao progresso econômico de sua Bacia, a Comissão tanto se preocupou com o aproveitamento hidroelétrico de Urubupungá,

* Hidrógrafo, ex-combatente da Segunda Guerra Mundial, conferencista, historiador, autor de vários livros, responsável por vários capítulos da Coleção História Naval Brasileira e colaborador permanente da *Revista Marítima Brasileira*. Possui o Prêmio *Revista Marítima Brasileira*. Foi o primeiro comandante do NAeL *Minas Gerais*.

cujo projeto, totalizando 2.944.200 kw, acaba de entregar ao Governo Federal, como cogitou desde logo dos levantamentos e melhoramentos do leito do rio, de modo a assegurar-lhe em qualquer tempo a livre navegação, proporcionando, dessa forma, à indústria que se estabelecer ao redor do grande Salto, um escoadouro de enorme valia.

Acolheu, portanto, a Comissão Interestadual com o maior agrado a sugestão que lhe foi apresentada pelo Senhor Capitão de Fragata Attila Novais, então diretor do Serviço de Navegação da Bacia do Prata, no sentido de um trabalho em comum, visando executar os estudos preliminares do trecho do Rio Paraná entre Porto Jupιά e Guaíra, tendo em vista a melhoria de suas condições de navegabilidade.

Dos entendimentos havidos, resultou um Convênio assinado a 19 de abril de 1954, no qual foi prevista a participação do Ministério da Marinha. Foi essa participação pronta e gentilmente dada por intermédio da Diretoria de Hidrografia e Navegação, que criou a Comissão de Levantamento do Rio Paraná, chefiada pelo Capitão de Fragata Helio Leoncio Martins, que posteriormente passou a ter como ajudante o Capitão-Tenente João Maria de Castro Romariz.

Proporcionou essa coordenação de esforços um trabalho notável, cujos primeiros resultados são: a confecção de cinco grandes cartas dos trechos perturbados do Rio Paraná – Baixios do Morumbi, Baixios do Paranapanema, Baixios da Pauliceia, Rebojo do Jupιά e Porto Epitácio –; o álbum de Cartas Hidrográficas, de Guaíra a Porto Jupιά, que agora é posto a serviço dos utilizadores do rio; e um plano de balizamento.

Contém o Álbum ora apresentado uma Carta Índice na escala de 1:1.000.000, e 22 folhas com 44 cartas hidrográficas, na escala aproximada de 1:30.000. Decorrem essas cartas de expedita, mas cuidadosa, exploração batimétrica, com a redução das sondagens apoiada em 11 estações fluviométricas para isso instaladas. Caracterizam elas os canais existentes, dando uma ideia muito aproximada de sua profundidade e de sua distribuição; indicam a localização dos bancos e das pedras, fixam os contornos das margens e das ilhas e estabelecem uma toponímia, que deverá ser definitiva. Para fins de navegação fluvial, são essas cartas mais que suficientes.

Foi estudado ainda um plano de balizamento, que será executado no ano em curso, iniciando-se pela sinalização completa dos trechos perturbados (Pauliceia, Morumbi e Paranapanema) e pela colocação de balisas esparsas em locais onde a passagem noturna é perigosa (Taquarussu e Jupiazinho).

Devidamente localizadas (como vão ser) essas passagens difíceis e feitas pequenas obras de desobstrução nos baixios do Paranapanema e uma diminuta dragagem de cabeços de areia no início das estiagens, o que tudo já está estudado e será realizado, assegurado estará à navegação um canal de dois metros de profundidade, com 600 km de extensão, aos quais o projeto de Urubupungá verá crescer mais 450.

Com essas realizações, passa talvez o Alto Paraná a ser o primeiro entre todos os rios brasileiros a ter sua batimetria estudada acurada e sistematizadamente, mapeada em verdadeiras cartas de navegação, bem como o primeiro a fruir de um balisamento adequado.

O esforço agora feito deve, porém, continuar e continuará, em outros estudos e outros programas, e, fazendo-se assim com que, como disse o Senhor Capitão de Fragata Helio Leoncio Martins, em seu Relatório Final, “o espetacular desenvolvimento da região não seja entravado pelo desconhecimento das possibilidades e das limitações da artéria fluvial que é, naturalmente, o eixo de referência de todas as suas atividades econômicas e sociais: o Alto Paraná”.

Ao entregar ao público o presente Álbum de Cartas de Navegação do Alto Paraná, apresenta a Comissão Interestadual da Bacia Paraná Uruguai ao Ministério da Marinha, ao Serviço de Navegação da Bacia do Prata, do Ministério da Viação e Obras Publicas, e particularmente à Diretoria de Hidrografia e Navegação e aos Capitão de Fragata Helio Leoncio Martins e Capitão Tenente João Maria de Castro Romariz, cuja competência e dedicação tornaram possível realizá-lo, os seus melhores agradecimentos.

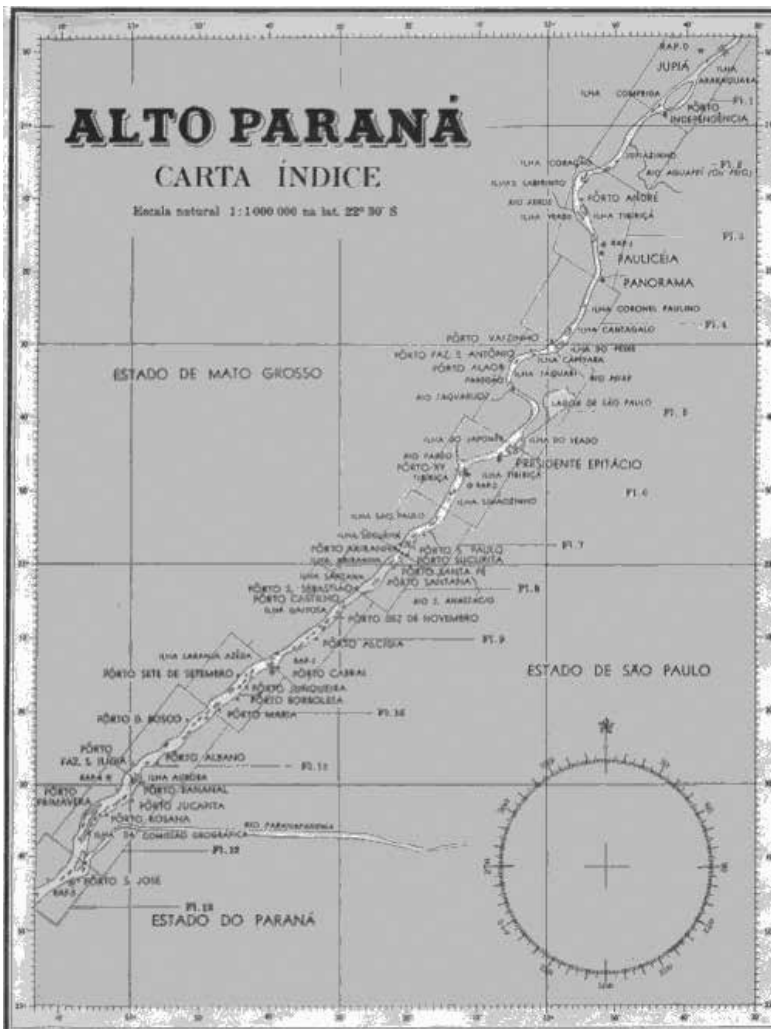
São Paulo, julho de 1957

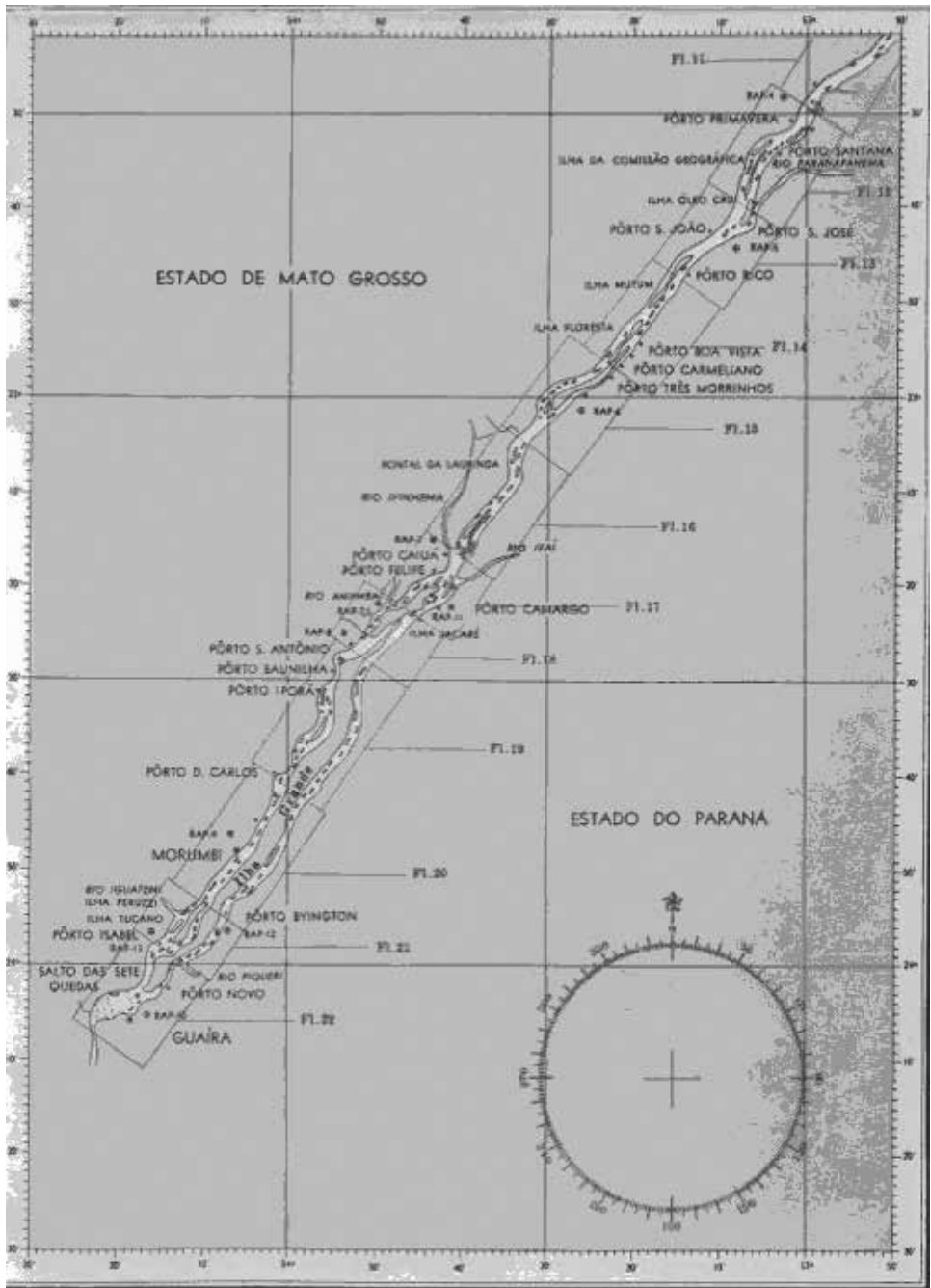
Alvaro de Souza Lima
Vice-Presidente

CARTA ÍNDICE

A Carta Índice destinou-se a localizar no álbum Alto Paraná – Cartas Hidrográficas

as folhas em que foi dividido o Alto Paraná. Foi construída utilizando-se os pontos de coordenadas conhecidos das margens do Alto Paraná (de diversas origens) e o mo-

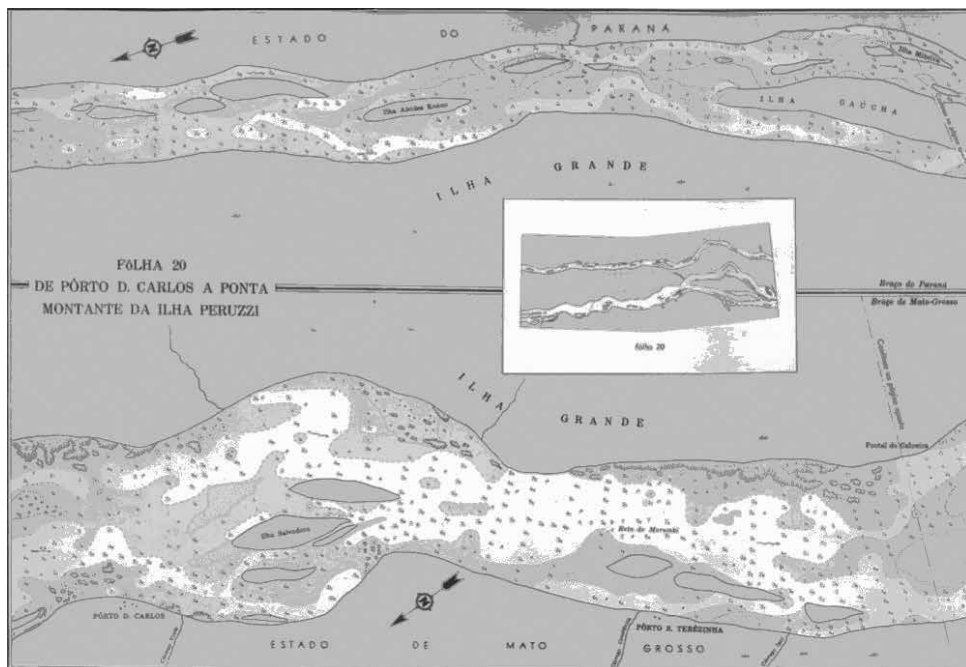




Trecho ampliado da Carta Índice

saico aerofotogramétrico. Os respectivos pontos observados foram lançados na rede

de Mercator, obrigando-se a fotografia reduzida a coincidir com os mesmos.



Exemplo de uma das folhas da Carta Índice
De Porto D. Carlos à Ponta montante da Ilha Peruzzi

GÊNESE DO SERVIÇO

A Comissão Interestadual da Bacia Paraguai Uruguai, instituição com sede em São Paulo, teve como finalidade o desenvolvimento dos recursos da bacia que lhe dava o nome. Em uma reunião dos representantes dos governos dos Estados que formavam a Comissão, discutiu-se a exploração hidrográfica dos rios que cortavam a área de sua responsabilidade. Também entre os presentes estava o Comandante Attila Novais, diretor do Serviço de Navegação do Rio da Prata, com três navios utilizando o Alto Paraná, mas queixoso das dificuldades da navegação, que dependiam apenas da praticagem, sem nenhuma ajuda.

Naturalmente foi ele quem mais apoiou a ideia, com prioridade para os trabalhos no trecho do Alto Paraná, que considerava o eixo fluvial da área. Tudo aprovado, passou-se ao problema de a quem atribuir sua execução. O

Comandante Novais entrou em ação. Procurou a Diretoria de Hidrografia e Navegação do Ministério da Marinha e pediu-lhe auxílio. Encontrou boa vontade, mas só puderam lhe ceder um hidrógrafo, o Capitão de Fragata Helio Leoncio Martins (este autor), que dirigiria o Serviço e contaria com um auxiliar, o Capitão-Tenente João de Castro Romariz, e dois subalternos – um sargento, que cuidaria do pessoal da terra contratado e do material, e um marinheiro cursado em Eletrônica, que se encarregaria dos ecobatímetros que se fizessem necessários.

Dos entendimentos havidos, resultou um Convênio assinado em 19 de abril de 1954 pela Comissão e pela Bacia do Prata, com interveniência da Diretoria de Hidrografia e Navegação (DHN). Caberia à Bacia do Prata o apoio dos trabalhos hidrográficos, e a Comissão contribuiria com 3 mil contos para despesas extras. A DHN considerava estar fazendo serviço também seu, inclusive

ficando com os resultados, que ainda não se sabia quais seriam.

RECONHECIMENTO – DECISÃO

Meu primeiro contato foi feito com o diretor da Comissão Interestadual, professor de Hidrologia da Universidade de São Paulo, para saber exatamente o que desejavam. O maior interesse, respondeu ele, era, em meio às sondagens do rio, selecionar um canal com profundidade suficiente para a passagem dos transportes de gado, principalmente os vindos de Mato Grosso e indo para o corte em São Paulo. O único documento disponível era um mosaico aerofotogramétrico que cobria o rio desde Urubupungá até Sete Quedas.

Dos primeiros contatos e informações, tirei as seguintes conclusões, naturalmente a serem confirmadas com verificações *in loco*:

1. O trabalho principal seria a sondagem, aliás, como em qualquer serviço hidrográfico, por meio da qual determinam-se as profundidades e os procedimentos consentâneos com a parte líquida, como maré, correntes, e sua ligação com as partes sólidas.

2. Com relação à topografia das costas, margens, ilhas etc., seria possível que as informações obtidas no mosaico aerofotogramétrico fossem satisfatórias para o que se tinha em vista.

3. Como deveria haver mobilidade para o serviço de sondagem, seria imprescindível dispor-se de uma embarcação maior para servir como base para deslocamentos, bem como duas ou três canoas com motores de popa para sondagens.

De posse dessas primeiras ideias, visitei Presidente Epitácio, onde ficava a sede do Serviço de Navegação da Bacia do Prata. Conversei longamente com o agente, pro-

curando saber se o que eu desejava existia ou era possível obter. Fui apresentado aos pilotos, descrevi-lhes os tipos de trabalhos que pretendia desenvolver e perguntei-lhes se achavam que trariam bons resultados. Quis saber também que tipo de navegação faziam. Dei uma volta embarcado em um dos navios e pude ver como eles se portavam manobrando.

Com uma lista de compras, regressei a São Paulo e fui de novo a Presidente Epitácio, diretamente às oficinas mecânica e de carpintaria, pois havia visto na primeira um pequeno navio de rodas abandonado que me pareceu passível de uma reforma. Desenhei com os carpinteiros três canoas de pouco calado, com arrumação interna semelhante à das lanchas de sondar existentes no Rio de Janeiro, que foram encomendadas.

Na segunda ida a Presidente Epitácio, eu já estava mais íntimo do pessoal nativo, e os pilotos convidaram-me para beber umas e outras no bar da Vila. Em dado momento, perguntei se achavam que iríamos até o fim das sondagens e das cartas. Houve uma pausa, e um dos pilotos deu resposta por todos, não sei se verdadeira ou irônica: “O senhor, por enquanto, foi o único que voltou”.

AS EMBARCAÇÕES

O *Guaira*, assim se chamava o gaiola abandonado, teria uns 30 metros de comprimento, 4 m de boca e calava menos de 2 m. Examinei a máquina a vapor, de cilindros deitados obedecendo ao calado, uma caldeira queimando lenha, e, depois de algumas experiências, tudo funcionou. Merecia algumas modificações internas.

A casa do leme foi aumentada para ser também camarote do piloto. Por ante a ré ficava o camarote dos oficiais (já éramos dois, pois chegara o Capitão-



O *Guaira* pela proa, com batelão

-Tenente João de Castro Romariz), e uma varanda improvisada servia como nossa sala de refeições. No convés de baixo espremiavam-se os quatro ínfimos camarotes dos pilotos, sua sala de refeições e o acesso à máquina.

Para manter a estabilidade do navio e conquistar mais espaço, atracamos um batelão em cada bordo do *Guaira* – um para alojamento do pessoal (três ou quatro homens que trabalhavam na máquina e que, quando o combustível escasseava, iam cortar mato para nos reabastecer de combustível) e o outro para carga, inclusive a lenha para a caldeira.

No centro do *Guaira* ficavam quem dirigia a sondagem e o desenhista que desenhava o andamento do botes e fixava os valores das sondagens que lhe eram transmitidos pelo operador do ecobatímetro. O ecobatímetro era preso na borda do bote por uma dobradiça, sendo elevado quando a sondagem chegava a 10 cm.



O *Guaira* pela popa

Tudo extremamente rústico e improvisado, sem falar nas nuvens de mosquitos que nos faziam companhia. E também eram improvisadas as melhores pessoas do lugar como desenhistas, professores etc., que foram convidados para cooperar, recebendo uma pequena quantia.

LEVANTAMENTOS AUXILIARES DE PEQUENAS ÁREAS

A construção do *Guaira* e dos botes de sondagem levaria cerca de dois meses. Sem eles, eu não poderia fazer um trabalho contínuo e mesmo não seria capaz de deslocar-me como desejaria. Mas continuava a ter contato com os pilotos e, com isso, guardara informações que poderiam me ajudar no futuro. E, falando sobre passagens difíceis, todos eles concordavam em quatro nomes: três baixios, onde havia irregularidade de fundo, de assoreamento, pedras, canais tortuosos entre ilhas rasas – os Baixios da Paulicéia, do Morumbi e do Paranapanema



Observação em levantamentos auxiliares

–, e mais o Fundeadouro de Presidente Epitácio, onde havia grande movimento de embarcações.

Resolvi aproveitar o tempo para fazer pequenos levantamentos com precisões

que mostrassem maior frequência de sondagens. Foram impressas quatro cartas nos moldes da DHN, com observações astronômicas, bases medidas com trenas e maior densidade das sondagens.

Histórias de boiadas e boiadeiros, que também eram parte da paisagem

Na margem oposta a Presidente Epitácio havia o Porto XV, um descampado com pasto onde eram reunidas as boiadas vindas do interior enquanto aguardavam a transposição do rio, feita em batelões, pois a ponte atualmente existente ainda estava em projeto. E não eram muitas as embarcações utilizadas para o transporte, de forma que a permanência das boiadas e dos boiadeiros prolongava-se até a vinda do trem de São Paulo, que levava o gado para o corte.

Embora os homens e os bois não estivessem com seu melhor aspecto ao chegarem, pois haviam acabado de andar meses por invios caminhos, com pouca comida, a mesma roupa e lutando para terem um mínimo de perdas, sempre havia uma certa dignidade naquele conjunto. Vinham à frente as trompas uivando com um som baixo, ouvido e entendido pelos animais, enquanto dois ou três boiadeiros giravam sobre as cabeças longos chicotes, que faziam estalar na direção em que um comboiado parecia querer fugir.

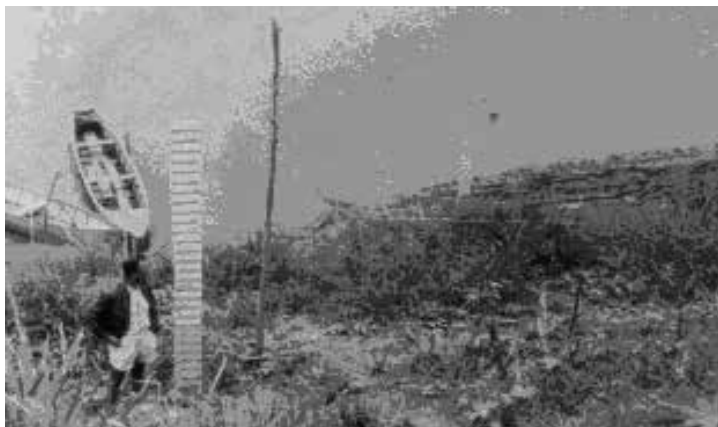
O tempo passado em Porto XV eram dias de descanso, mas estes não eram pacíficos. Já em Porto XV recebiam algo que lhes era devido. Na espera, o jogo e a bebida elevavam o grau de grosseria daqueles homens rudes, que iria explodir com a passagem para São Paulo. Houve a célebre corrida de burros em cancha reta – só os burros tinham resistência para suportar os sofrimentos da caminhada das boiadas. Numa delas, quem estava como primeiro colocado iria vencer facilmente. O cavaleiro em segundo lugar, que havia apostado em si mesmo, não teve dúvida: com um tiro derrubou o vencedor. Em seguida houve farta discussão e tiros, debatendo-se se quem corria era o animal ou quem o montava, embora, no caso, quem chegara em primeira posição havia vencido por ter sido impedido por seu competidor.

Por fim, chegava a vez de cruzar o rio. Com o recebimento do resto do pagamento a que tinham direito, mudavam os boiadeiros. Agora estavam eles impecavelmente vestidos a rigor, como gaúchos, de botas reluzentes, lenço no pescoço e grandes faixas, algumas vezes marchetadas de prata. E também, da mesma forma, reluziam as casas das mulheres, de onde se ouviam permanente vozerio, música e nas quais corria muita cachaça. Com o passar dos dias, iam diminuindo as luzes e os cantos, com vozes cada vez mais arrastadas. No fim, só restavam as filas dos antigos e elegantes gaúchos, agora em frangalhos, carregando os arreios e se dirigindo para a ferroviária e para os aviões, que os levavam para outros meses de longas caminhadas.

REDUÇÃO DAS SONDAgens

O problema da redução das sondagens em uma carta hidrográfica é que não é re-

gistrado na carta o valor medido, mas um corrigido, de forma que o lido na carta seja o menor encontrado em qualquer tempo naquele local. No oceano, tal correção deve-se



Régua linimétrica

à maré, movimento das águas provocado por ação do Sol, da Lua, das condições geográficas e de muitas outras, menores, criando ciclos diversos. Nas águas fluviais, o que interfere com a subida e descida do nível da água é a vazão das águas nas cabeceiras do rio principal e de seus afluentes devido a condições climáticas (chuvas etc.) Os ciclos podem ser longos, com variação lenta, ou torrenciais, quase de imediato.

A solução ideal para o problema da redução fluvial das sondagens consistiria na fixação de um nível de referência paralelo à inclinação geral do rio, correspondente ao mínimo atingido pelas águas na maior estiagem observada, ou, em uma estiagem imaginária, que poderia corresponder à

média das estiagens conhecidas ou a 25% acima da estiagem máxima. Os valores das sondagens registrados nas cartas seriam aqueles abaixo desse nível, materializado pelas leituras das régua linimétricas.

Faltando, no caso, quase todos os elementos necessários para que se pudesse utilizar esses métodos, a redução das sondagens foi feita com base nos dados fornecidos pelas seguintes onze Estações Fluviométricas, instaladas um ano antes da “exploração batimétrica”, por interesses pontuais, e cujas localizações foram feitas de acordo com informações obtidas acerca do regime do rio, da influência dos tributários e das possibilidades de terem existido observadores de relativa confiança:

RAP 0	Extremo de jusante do trecho do Alto Paraná;
RAP 1	Paulicéia – intermediária;
RAP 2	Tibiricá – em frente à foz do Rio Pardo;
RAP 3	Porto Cabral – a jusante do Rio Pardo;
RAP 4	Porto Primavera – a montante da foz do Rio Paranapanema;
RAP 5	Porto São José – a jusante da foz do Rio Paranapanema;
RAP 6	Três Morrinhos – a jusante da foz do Rio Ivinheima;
RAP 7	Fazenda Caiuá – a jusante da foz de Rio Ivinheima e a montante da foz do Rio Amambaí;
RAP 8	Porto Santo Antônio – a jusante da foz do Rio Amambaí;
RAP 9	Porto Morumbi – intermediária;
RAP 10	Guaira – extremo de jusante do trecho do Alto Paraná.

A estiagem de 1955 – considerada excepcional – foi fixada em cada uma das Estações pelas seguintes leituras mínimas:

RAP 0	-0,10m
RAP 1	-0,10m
RAP 2	-0,60m
RAP 3	+0,20m
RAP 4	+0,10m
RAP 5	+0,10m
RAP 6	+0,10m
RAP 7	ZERO
RAP 8	-0,20m
RAP 9	ZERO
RAP 10	ZERO

De uma maneira geral, a amplitude das enchentes no Alto Paraná vai diminuindo de montante para jusante, sendo de 6 metros a 7 metros em Jupiá, e 1,5 m em Guaíra.

A solução que se encontrou para a redução das sondagens da “exploração batimétrica” do Alto Paraná foi, ainda que aproximada, aceitar o nível da estiagem de 1955 como simultâneo (realmente os valores acima indicados foram atingidos dentro de um intervalo de dez dias). No dia da sondagem, anotava-se as leituras mais próximas e, verificando a diferença

RAP 7,5	Maracá – na foz do Rio Amambai, para que se possa estudar em parte as anomalias verificadas entre Caiuá e Santo Antônio;
RAP 11	Porto Camargo – no braço entre a Ilha Grande e o Estado do Paraná, a jusante da foz do Rio Ivaí;
RAP 12	Porto Biyton – no braço entre a Ilha Grande e o Estado do Paraná, aproximadamente a um terço de distância de Guaíra, a montante da foz do Rio Piquiri;
RAP 13	Porto Isabel – perto de Guaíra, na margem de Mato Grosso.

SONDAGENS

Utilizaram-se para as sondagens ecobatímetros com precisão de 10 cm até 14 metros e, daí por diante, 10% da medida feita. As “linhas de sondagem” foram transversais ao leito do rio, localizadas por “alinhamen-

tos” entre pontos conspícuos, tais como extremidades de ilhas, pontais salientes etc., reconhecidos nas aerofotografias.

com a leitura mínima, determinava-se quais seriam as reduções relativamente a cada régua, adotando-se para a região que estava sendo sondada um valor intermediário, de acordo com sua localização entre duas estações, admitindo-se ter havido proporcionalidade no valor da redução.

Entre as estações de Caiuá (RAP 7) e Santo Antônio (RAP 8), as anomalias verificadas foram respeitáveis. As ondas de enchente se fazem sentir em Santo Antônio com muito mais intensidade, o que é explicável pela incidência da descarga do Rio Amambai e do próprio braço leste do Paraná, que tem saída entre a Ilha Jacaré e a Ilha Grande. As interpolações nessa zona são mais inseguras.

No braço que corre entre a Ilha Grande e o Estado do Paraná não existiam réguas, pelo que foi necessário estabelecer uma correlação com as estações do braço de Mato Grosso, por meio de informações dos moradores. Não é de crer que os erros cometidos tenham sido muito grandes.

Posteriormente à sondagem, foram instaladas mais Estações Fluviométricas, que permitiriam melhores reduções em futuros trabalhos. Foram elas:

Uma “linha inicial” era feita na altura de um desses acidentes e, em seguida, acompanhava-se a barranca, descendo o rio cerca de 300 metros, após o que se guinava



Lancha de sondagem

a lancha 90°, navegando-se até a outra margem. Quando outro acidente era atingido, corrigia-se a estima, não se permitindo, assim, o acúmulo de erros.



Escritório de desenho

Dentro de uma mesma “linha” localizavam-se os pontos de dois em dois minutos, subdividindo-se o tempo total da travessia de margem a margem.

Para se obter a qualidade do fundo, colhiam-se amostras por meio do prumo de mão a cada dois minutos.

Essa pesquisa batimétrica foi levada a efeito em toda a área, entre as ilhas, por trás de bancos de areia etc.

A sondagem data de princípios de 1956. Retrata a situação batimétrica

do rio nessa época. Algumas modificações podem aparecer com o tempo, com bancos de areia que mudem, canais que se abram em diferentes direções etc. A repetição de trabalhos semelhantes a esse terminará por fixar o ciclo dessas transformações vinculando-as a outros fenômenos correlatos, como, por exemplo, enchentes excepcionais. (Dez anos depois tive a oportunidade de ir novamente ao rio, navegando nas imediações de Porto Primavera, e não

encontrei grandes diferenças na posição das ilhas e mesmo dos bancos de areia – as partes mais profundas apareciam como mais profundas; dava para navegar com as cartas de dez anos antes.)

CORRENTES

Foram feitas muitas observações de velocidade da corrente em todo o Alto Paraná, em diversos locais e diferentes épocas. As médias dos valores encontrados foram incluídas nas várias folhas das Cartas Batimétricas, nas posições julgadas mais convenientes.



Medição de correntes

Crime e castigo

A fazenda chamava-se Bracuí, mas estava longe de se parecer com o belo bairro de São Paulo. Não que fosse só feia – era tétrica. E, combinando com o abandono, havia bichos soltos por todo o lugar, nem sempre os apropriados. Os fazendeiros também se sobressaíam pelo aspecto: dois revólveres lhes pendiam da cintura, e um deles mantinha um olho coberto, lembrança de antigo encontro que não lhe havia sido favorável.

Comigo, entretanto, eram só medidas. Quando o *Guaíra* atracava, o acolhimento era afável, éramos bem recebidos e havia sempre um porquinho para melhorar nosso rancho.

Preocupei-me, porém, quando, ao chegar a Guaíra, soube pelo delegado que um dos peões da fazenda roubara uma canoa com motor de popa a fim de tentar cruzar as Sete Quedas, para fugir da escravatura em que vivia. O motor quebrou, mas ele chegou a Guaíra a remo, onde foi preso e entregue aos seus patrões.

Fiquei pronto a agir “em troca dos porquinhos”. Em primeiro lugar, já conhecia a gradação legal do roubo acima do assassinato, sendo o roubo mais arduamente perseguido do que um tiro bem apontado nas costas de um desafeto. E mais: os patrões poderiam considerar-se juízes e condená-lo.

Para dormir sem preocupações, decidi interrogar o delegado sobre o seu pretexto para entregar o peão aos patrões, o que levaria talvez a sua condenação à morte. Não levaram muito a sério minha interferência, acharam graça. Prometeram-me que não seria morto: levaria uma boa sova para perder o feio hábito de roubar. Depois ficaria trabalhando como escravo até ter pago o motor e o bote. Também a polícia não tinha verba para comprar comida para os presos, de modo que, se sentisse fome, tinha que arranjar quem lhe desse uma refeição.

Isso tudo deu para aguentar, o que não aconteceu quando, à noite, o ladrão de botes mudou de orientação e aumentou o roubo, acrescentando as calças da autoridade. Foi imediatamente removido. Da morte livrou-se, mas do resto todos participaram, concordando com as providências tomadas. Tudo em um processo rápido e eficiente.

TOPOGRAFIA

Para se obter o contorno topográfico das margens, utilizou-se o contorno aerofotogramétrico não controlado, reduzido fotograficamente para a escala aproximada de 1:30.000, a qual, aliás, não se pode garantir que seja constante em todo o trecho. Dessa forma, distâncias medidas nas cartas hidrográficas serão também apenas aproximadas, não devendo ser empregadas em qualquer trabalho que exija precisão.

Outrossim, não é perfeitamente estável a conformação das ilhas, de aluvião a maioria delas.

As fotografias empregadas foram tiradas a meia água. Em uma grande enchente ou grande vazante, se poderão notar modificações sensíveis.

ORIENTAÇÃO

A orientação foi obtida de maneira muito rudimentar na Carta Índice. Não tem

outro valor que não seja a direção norte aproximadamente. Este é, aliás, elemento de muito pouca importância para a navegação fluvial.

TOPONÍMIA

A toponímia do Alto Paraná estava em fase de fixação. Nos trechos onde existiam moradores definitivos, os nomes dos acidentes (ilhas principalmente) e dos chamados portos (normalmente um pequeno conjunto de casas) que caracterizavam certos pontos das margens já eram permanentes. Daqueles deixados pelas Comissões de Levantamento antigas em mapas de circulação restrita, muito poucos foram aceitos e conservados. A maioria desapareceu. Somente com a colonização intensiva que agora estava tendo lugar, os “portos” abertos e as ilhas que iam sendo ocupadas receberam nomes.

Procurou-se inicialmente obter informações dos pilotos fluviais. Quase todos os acidentes que ladeavam canais de navegação que lhes serviam de referência receberam nomes. Para os afastados, só os moradores, quando os havia, nos informaram.

Dava-se também o caso de todas as informações serem orais, não havendo

uma carta impressa que as registrasse. E também de uma ilha já ser conhecida por determinado nome, e um “posseiro” colocar uma placa com nova denominação, a qual, sendo muito mais ostensiva, acabava por se impor.

É possível que alguns nomes adotados nessas cartas tenham sido mudados durante a sua impressão. E até haver difusão bastante dessas cartas, a situação flutuante permanecerá. A tendência, contudo, será de haver fixação, ativada por dois fatores de incidência simultânea, quais sejam a colonização intensiva de todos os recantos do rio e a existência de documento oficial e registro em cartório, indicando a toponímia.

Em resumo, os nomes dos acidentes e “portos” foram aplicados tendo por base:

1. informações dos pilotos fluviais e dos moradores;
2. denominações antigas que, embora não adotadas normalmente, também não foram substituídas por outras novas;
3. novas denominações, quando inexistentes os elementos acima.

Muitas ilhas ficaram ainda sem nomes, mormente aquelas de aluvião, muito baixas, que podem desaparecer de uma hora para a outra e que provavelmente não serão ocupadas permanentemente.

Tipos, hábitos, costumes

Quando cheguei no Alto Paraná, tudo estava mudando. No passado, desde a Guerra do Paraguai, a produção do mate era a dominante, para atender ao hábito do chimarrão. Naquele momento, porém, o mate sofria a concorrência do gado. Agora as boiadas eram criadas no interior de Mato Grosso e vinham a pé até o Rio Paraná, cruzavam o rio em Paulicéia e Porto XV e seguiam em trens para a engorda e o corte em São Paulo. O transporte do mate colhido nas grandes plantações em Mato Grosso era feito em barcas pelos tributários até Guaira; depois o produto era transportado por uma pequena estrada de ferro que rodeava as Sete Quedas, descia em queda livre a jusante das Quedas para lanchas mais potentes e nelas seguia para o Paraguai, o Uruguai e a Argentina.

Embora os trabalhadores se dividissem em agricultores e marítimos fluviais, os hábitos, em grande parte, continuavam semelhantes. Na alimentação, de manhã escudavam-se com uma refeição forte chamada de “reviro”, um misto de carne, leite e coisas revigorantes; ao meio-dia comiam churrasco de carne de sol, feito mesmo no chão, acompanhado da vitamina do “tererê”, um tipo de chimarrão frio (mais vitamina); à noite consumiam o resto do reviro.

O corte do mate, tarefa que exigia do agricultor que ele se inclinasse para a frente, requeria traje apropriado. Calçavam chinelas bem maiores do que seus pés, presas por um pano forte que passava por baixo delas e eram amarrados nos joelhos. Assim, a vertical do centro de gravidade do cortador, mesmo ele se inclinando bastante, ainda atingia a área dos chinelos, dando-lhe maior capacidade de inclinação. E, com a inclinação que tomava, impedia as mordidas das cobras e mantinha os órgãos internos nas devidas posições.

Já mencionei a modificação que, para uso próprio, haviam feito no Código Penal: o roubo passara a ser considerado crime mais grave do que o assassinato. Certa vez, os pescadores que prendiam suas linhas e anzóis na vegetação das margens à noite e colhiam a pesca ao amanhecer combinaram distribuir os trechos que passariam a ser de cada um deles. Tudo correu bem até que um adventício, com lancha mais poderosa, passou mais cedo diversas vezes pelos pesqueiros “colhendo a plantação”. A reação foi imediata: declarada a guerra. As espingardas foram distribuídas por situações mais favoráveis. Houve tiros. Não se soube se houve vítimas. Mas o ladrão ou os ladrões desapareceram.

Um outro episódio, que redundou em humorístico, mostrou como um objeto brilhante tinha mais valor do que dinheiro. Como não havia banco na área, o pouco dinheiro que eu usava guardava-o em uma gaveta, à vista de todos. Em uma época de Páscoa, recebi um presente de minha mãe, um ovo de chocolate iluminado por dentro, e, por meio de uma lente na extremidade, via-se no interior um presépio bem iluminado. Isso encantou o rapaz que me servia de criado. Um dia, não se conteve e alertou-me: “Comandante, quero avisá-lo, o dinheiro pode deixar que ninguém tira, mas esta beleza acaba desaparecendo”.

Uma terceira parte da população do Alto Paraná, talvez a mais numerosa, embora a menos importante, incluía os cortadores de mate. Era heterogênea, sendo seus componentes originários de diversos lugares, fugitivos de áreas pobres à procura de regiões com mais recursos. A chegada já não era promissora. A conta que tinham de pagar pela aquisição inicial de roupas, ferramentas, comida, alojamento, armas, e até mulheres, era superlativa e sempre crescente. O que recebiam não cobriria nunca qualquer quantia, mesmo que ínfima, que quisessem enviar para a família. O pagamento era diminuto e nem sempre efetuado na data devida. Isso, e mais o excesso de trabalho diário e a ausência de qualquer assistência, tornavam seu regime trabalhista uma semi ou total escravidão. A solução, em muitos casos, era a fuga pela mata (seguida por caçada) ou revolta e reação.

Também não havia nenhum documento internacional válido que informasse se um determinado cortador era João ou Juan. Recebi um memorando do Estado-Maior da Armada pedindo que informasse exatamente o que estava havendo, principalmente na área internacional. Creio, entretanto, que se passava por uma fase de transição para melhor. Hoje, 60 anos depois, o ambiente deve ser bem mais humano.

Falava-se em um passado excelente, no pique da produção e do consumo do mate, quando floresciam duas comunidades: a de produção – Campanário – e a de exportação – Guaíra –, as duas cidades bem calçadas, com hotéis, comércio, restaurantes. Quando as frequentei, estavam regredindo. Um dos sócios familiares tinha devastado sua parte da fortuna e fora reduzido a tratar das atividades de Mato Grosso, incluindo a venda de terrenos que possuíam em grandes áreas. O dono, ainda que com sua parte bem diminuída, morava em uma das casas antigas, meio palacete, com funcionários uniformizados, onde eu me alojava, pois nada parecido com um hotel existia.

Havia uma história antiga e um apelido que contavam o ambiente de ódio que predominava nas relações trabalhistas entre patrões e empregados da empresa do mate que dominava a situação: logo que o dia clareava, começava o trabalho, pois não se podia cortar mate no escuro. Um sino tocava, e levantavam-se primeiro os capatazes, já armados, de revólveres engatilhados, postando-se entre os facões e os cortadores. Estes últimos iam acordando aos poucos. Um dia, porém, o capataz teve sono e, quando abriu os olhos, tinha em volta de si duas dezenas de cortadores, de facão em punho. Os revólveres ainda funcionaram, mas não impediram que o capataz se chamasse daí em diante de “Resto de Onça”.

Mas havia outros atritos. Um dos orgulhos dos habitantes era a igreja, construção inglesa ainda dos tempos áureos, que se caracterizava também por um possante alto-falante que bradava continuamente toda a Bíblia para a comunidade porque o sacerdote adorava falar, o que incomodava muita gente, inclusive, e principalmente, o dono da cidade. E incomodava a tal ponto, que, certo dia, ele não se conteve e, com um 45, acertou o alto-falante. Foi um desastre, toda a homilia saiu em gago, e a tropa federal (que existia) teve que enviar um pelotão para isolar o inimigo e manter a calma da cidade, cujos habitantes estavam indignados e ameaçadores.

CLASSIFICAÇÃO PARA ÍNDICE REMISSIVO:

<ATIVIDADES MARINHEIRAS>; Hidrografia; Carta náutica; Trabalho hidrográfico;