

O RIO PARANÁ NO ROTEIRO DA MARCHA PARA O OESTE

TEÓFILO DE ANDRADE, técnico seguro em assuntos referentes ao café, fez uma rápida viagem a Guaíra, via Estrada de Ferro Sorocabana, adquirindo elementos para urdir as considerações do seu magnífico livro. Apesar de não ser um geógrafo especializado abordou, com muita habilidade, tôdas as questões geográficas, físicas, políticas e humanas, mostrando como os fatores econômicos gerais e locais com elas se entrosam.

Na Introdução o autor afirma: "A muitos poderá parecer bizantinismo de um leigo o arrolamento de um problema que parece estar resolvido satisfatoriamente pelas magníficas estradas de ferro que atingiram as barrancas do grande rio. Contudo insistimos na nossa afirmativa: a estrada de ferro, longe de excluir, completa o sistema de transporte fluvial ou de canais." (Página 15).

Parece-me, salvo erro meu, que ninguém está em desacôrdo com o autor. Todos sabem que as estradas de ferro, as rodovias, os lagos e os rios se prolongam e se completam, na organização do sistema de comunicações terrestres de um país. Não soube, em tempo algum, que houvesse alguém imaginado resolver o problema viatório dum país. — apenas com as estradas de ferro.

Cita o autor o caso europeu mostrando que rios e canais "não ficaram esquecidos na época do grande desenvolvimento da viação férrea". Muito certo, certíssimo. Aqui, guardadas as proporções, também estamos fazendo o mesmo. A Central do Brasil levando a ponta dos seus trilhos ao S. Francisco, em Pirapora, teve em mira aproveitar esse caudal histórico, tão importante na nossa colonização sertaneja, como um seu prolongamento, pondo em contacto, pelo interior, a capital baiana ao Rio de Janeiro pelo sistema: estrada de ferro, rio, estrada de ferro. No Paraná mesmo, não foi à tôa que a Sorocabana se estendeu até suas invias barrancas. O sistema de comunicações está ali esboçado. O desenvolvimento, o ecumeno, virão depois, juntamente com a formação da pequena propriedade, com o crescimento demográfico da região, com o interesse governamental, tendo por escopo melhorar o *standard of living* de todos que lá habitam.

Temos a Noroeste do Brasil cruzando o rio Paraná próximo do Salto Urubupungá. Entre êste obstáculo e as famosas Sete Quedas a torrente é perfeitamente navegável. Formando um circuito, Jupιά, na Noroeste, é ligado pela corda potâmica a Presidente Epitácio, na Sorocabana, que age ali como um punho de leque, e cujas varetas hídricas vão a Guaíra (450 km), rio Amambai, rio Ivinhema e seu tributário Brillhante (360 km), rio Pardo e seu afluente Inhaduí (200 km), Jupιά (100 km).

Só falta um complemento que é o prolongamento para o sul, dando escoamento aos produtos do oeste, por uma via mais curta, portanto mais econômica, através do rio da Prata.

É bem verdade que essa ligação já está feita pela liliputiana estrada de ferro que liga Guaíra a Pôrto Mendes, safando o trecho encachoeirado; se bem que atenda até hoje apenas os interesses particulares do grande empório, que o tesoureiro da nossa Comissão de Limites após o término da luta com LOPEZ, TOMAZ LARANJEIRA, fundou, conseguindo, em 1882, a concessão de rios e fortes ervaes do sudeste matogrossense.

Em 1929 estive em Guaíra e vi os trabalhos que a "Mate Laranjeira" estava realizando — um pôrto a montante de Guaíra, afim de que os passageiros nele descessem e fôssem diretamente a Pôrto Mendes, sem parar quase em *suas terras*. Havia um compromisso tácito entre o Governo do Estado do Paraná e a poderosa empresa. Em troca de imensos latifúndios, a péssima estrada de 60 km de extensão tornar-se-ia de utilidade pública...

A primeira cousa que o Poder Público tem que fazer ali para tornar o Paraná uma larga calha de escoamento de produtos que se destinam ao Prata é vencer a grande propriedade, esmagar o monopólio que enriquece meia dúzia a custa do suor de todos que labutam naqueles rincões.

Diz com muita sabedoria o autor e estou perfeitamente de acôrdo com êle: "A solução que uma companhia particular encontrou, há já vinte anos, para o escoamento dos seus produtos, deve ser encontrada pelo governo do país". (Página 14). E mais adiante: "A Argentina, já hoje, é magnífica freguesa de três grandes artigos produzidos nos sertões do alto Paraná: a erva de Mato-Grosso, além da pertencente à Mate Laranjeira, a madeira e o café da Alta Sorocabana e da Noroeste". (Página 15).

Nas considerações iniciais, quando o autor apresenta o problema, julgo que ele deveria citar, nem que fôsse de leve, como se referiu ao Congo, papel saliente representado na expansão civilizante do Brasil pelo Paraíba do Sul, S. Francisco e Amazonas. Neste encontramos Manaus, bela e culta, e tão bem traçada que surpreendeu DE PINEDO, quando do seu vôo sensacional pelo nosso *hin? terland*.

Quanto ao Paraná é verdade — é um deserto ... cercado de oasis. Ponta Porá, Campo Grande, Três Lagoas, Araçatuba, Presidente Prudente, Guaira, Campos do Mourão, Foz do Iguassú, quase tôdas nasceram de elementos estranhos ao rio Paraná, mas são irrigadas pelas águas de seus tributários, e, futuramente, servirão de bases de partida para a conquista integral do opulento deserto, afim de que o Paraná seja, como quer o autor, o Danúbio da América do Sul.

No capítulo "As fronteiras da penetração", diz o autor que as Sete Quedas fizeram com que os bandeirantes paulistas parassem ali o seu afã de "expandir o território nacional na direção do oeste". Seria melhor dizer — do sudoeste, porque para o oeste a expansão continuou, e é o próprio autor que completa — "Acima do Apa, a investida brasileira foi até as margens do Paraguai e os contrafortes andinos, nas fronteiras da Bolívia e do Perú". Aqui merece outro reparo: nessas fronteiras não há nenhum contraforte dos Andes, todavia rezam as crônicas que o grande RAPOSO TAVARES foi mais além, lavando até as mãos nas águas salgadas do Pacífico.

Um outro fato interessante. Quando estive em Guaira, procurei saber onde estavam as ruínas de *Ciudad Real* e obtive informações muito imprecisas. Agora o senhor TEÓFILO DE ANDRADE afirma que da obra inaciana construída há três séculos ainda restam ruínas e que a capela de Guaira é, em parte, coberta com "as telhas de ótima cerâmica, da antiga igreja de "Ciudad Real".

Fala o autor que, "hoje, nem mais exportação de madeira se faz". Durante a grande guerra, informaram-nos, a "Brazilland" deixou apodrecer nas barrancas do rio, no seu "pôrto", denominado "Britânia", mais de 40 000 toras de pinho e especímenes de lei. E, com isso, encerrou-se o ciclo da exploração, em grande escala, de madeira, transportada através das águas do Paraná".

Isto não corresponde bem à realidade. Há, tanto em margens paranaenses como paraguaias, grande número de "obrajes" que exportam madeiras em balsas, geralmente constituídas na proporção de cinco toras de cedro para uma de "lapacho" (parece ser o nosso ipê).

"O próprio destacamento militar, pôsto avançado do Brasil naqueles extremos, composto de 120 praças, depende, totalmente, dos fornecimentos trazidos pelos vapores argentinos".

"Quando há greve em Buenos-Aires e a navegação cessa, a população fica à mingua". (Página 62). Isto põe em cheque a autoridade do prefeito de Foz de Iguassú, pois há boa estrada de automóvel, ligando Pôrto Mendes, Lope-i, Central Barth e Foz do Iguassú, pela qual poderiam escoar os gêneros oriundos de S. Paulo. Até há bem pouco tempo existia a estrada Ponta-Grossa - Guarapuava - Laranjeiras - Catanduvas - Foz do Iguassú, sem que se saiba bem por que foi abandonada. Os rios em sua fúria desconjuntaram ou carregaram as pontes de madeira. Assim é que de automóvel só se pode ir de Guarapuava até a serra do Chagú, um pouco além do florescente povoado de Laranjeiras.

Termina o autor o seu capítulo dêste modo: "A cachoeira das Sete Quedas garante-nos, de certo modo, contra a penetração externa. Não nacionaliza, porém, as margens do baixo Paraná". Naturalmente ele se refere às margens brasileiras.

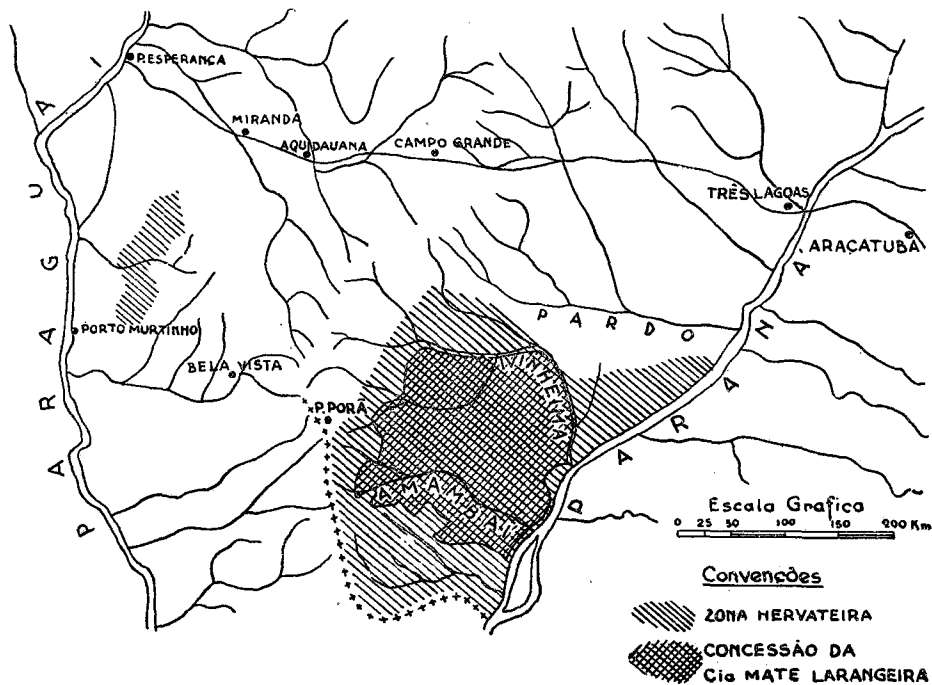
Para nacionalizar aquela região dois passos já foram dados: a criação da Companhia de Fronteiras na Foz do Iguassú e o estabelecimento de uma linha do Correio Aéreo Militar. O passo que falta dar — é a nacionalização da Mate Laranjeira, onde, em 1929, só corria o "peso" argentino, onde só se falava *castija* e guaraní, onde numa oficina ví um letreiro — "é proibido falar o português". Há de mister a criação de outra companhia em Guaira, a qual ligar-se-á, por terra com a da Foz, fiscalizando o trabalho nas "obrajes" onde os chefes são argentinos e os "mensús", paraguaios. Numa delas topei um anseçada da Polícia do Paraná lá destacado que se casara com uma paraguaia, ela e seus filhos só falavam guaraní e ele guaranizado, a custo articulava algo em nosso idioma!

O capítulo "O gado e a madeira" é excelente, todavia, há uma afirmativa, com a qual não estou totalmente de acôrdo: "O negócio de internada feito, na margem paulista e paranaense ou em Minas, é um dos mais lucrativos e segu-

ros que o sertão oferece”. Não me consta que haja invernações na margem paranaense. Sei que o “coronel” MANUEL MENDES DE CAMARGO, desejando comprar gado em Mato-Grosso, fez uma viagem à fazenda do “coronel” QUINCAS NOGUEIRA, situada no grande Estado Central. Comprou o gado e levou-o com mil sacrifícios, através do sertão, até Guarapuava, tendo, como era de prever, enorme prejuízo monetário.

Em “A erva mate”, o autor faz um estudo ao mesmo tempo bonito e útil, do qual extraímos alguns trechos aqui transcritos: “O Prata é um grande mercado consumidor da “ilex” extraída dos ervais matogrossenses. A exportação anual da Mate Laranjeira é, em média, de 9 milhões de quilos”.

Esbôço cartográfico do SUL DE MATO GROSSO



“A Argentina, dona da província de Misiones, que também tem alguns pequenos ervais nativos, procurou desenvolver ali o cultivo racional da “ilex”, afim de libertar-se da importação brasileira”.

“Foi um trabalho difícil, feito com mudas, porque a semente da erva mate, dura e resistente à umidade, só germina depois que foi descorticada na moela das aves frugívoras. E não deu os resultados esperados, porque o mate produzido é tão “fraco” e pobre de qualidades naturais da erva nativa, que só misturado com o brasileiro pode ser consumido”.

Em “O rush do café em busca do Paraná”, o autor se revela o técnico perfeito e completo no assunto, mostrando a marcha das fazendas cafeeiras em busca das barrancas do Paraná, à medida que vão ficando cansadas as terras de leste.

“O rendimento médio por 1 000 pés, em safra, vai de 100 a 250 arrobas. Mas, depois, sente-se o declínio. O cafezal exige adubamento, encarecendo o custo da produção. A vida urbana dos centros de população que se vão formando, torna o braço do trabalhador rural mais caro. E o rendimento médio cai para 50, 30 e mesmo 20 arrobas por 1 000 pés. Chega, então, o momento do abandono do café e da transformação da própria estrutura da propriedade agrícola (Página 109).”

“Se nos anos de prosperidade o acúmulo de capital permitiu a formação de grandes centros urbanos, dá-se o fenômeno inevitável da industrialização. As massas, antes atraídas pelo ouro verde, entregam-se a outras atividades, cria-

das e condicionadas pela própria existência de um grande conglomerado humano. E as fazendas, que antes eram terra de exploração intensiva do café destinado à exportação, passam a simples *hinterland*, fornecedor de gêneros agrícolas às cidades que adquiriram vida própria”.

“As propriedades são loteadas. As grandes fazendas ressurgem como “sítios” e chácaras. A zona econômica que já não tem mais o café como base, passa a ter uma estrutura diversa, mas definitiva. A rubiácea desapareceu. Mas realizou o grande papel sociológico: criou novos e florescentes núcleos sociais”. (Página 110).

No capítulo “O caudal e a selva” assim começa o autor: “A secção horizontal do Paraná é curiosa e, de certo modo, difícil de ajustar-se à famosa doutrina da fisiologia dos rios, traçada por WILLIAM MORRIS DAVIS. É que, ao contrário das regras fixadas por aquele célebre geógrafo americano, o seu trecho calmo é o do curso superior e o agitado, o do inferior”.

Julgo que ao invés de “secção horizontal” o autor queria dizer perfil longitudinal. Há um degrau importante no curso do Paraná causado pela sua luta contra a serra de Maracajú. Esse rio ainda não atingiu o seu perfil de equilíbrio e, logo que chegue a este estado ótimo para a navegação, a doutrina de MORRIS DAVIS terá sua confirmação.

Em nosso *Oeste Paranaense* (1) acêrca do “rio político” escrevemos o seguinte:

“Podemos dividir o curso do Paraná em três trechos: o primeiro que vai da junção dos seus formadores até os saltos do Guaira; o segundo desta belíssima catarata até Posadas e o terceiro daí para jusante.

No primeiro trecho, a caudal se caracteriza pelo grande número de ilhas e canais, dando ao rio enorme largura que, às vêzes, ultrapassa de uma légua. Da barra do Amambai até as proximidades de Guaira, o Paraná corre por dois braços, separados pela Ilha Grande ou das Sete Quedas, numa extensão de cêrca de 80 km.

Em Guaira o rio apresenta cêrca de 3 000 metros e, formando um verdadeiro funil, passa por um canal de 60 metros de largura somente.

O segundo trecho é perfeitamente canalizado, apresentando uma largura quase uniforme, que varia no máximo de 200 a 300 metros.

No terceiro, o rio se alarga novamente, depois de receber o caudaloso Paraguai, surgindo novamente as ilhas, como no primeiro trecho.

Segundo o Capitão de Fragata CUNHA COUTO, o Paraná tem a extensão de 4 290 km, assim distribuídos:

Desde a sua nascente até a foz do Parnaíba, onde perde o nome de Grande	1 138 km
Da foz do Parnaíba até receber o Iguatemi	555 km
Da confluência do Iguatemi até a do Iguassú	178 km
Da barra do Iguassú até Candelária	186 km
De Candelária até Tranqueira do Loreto	156 km
De Tranqueira do Loreto até as Três Bôcas, onde recebe o rio Paraguai	222 km
De Três Bôcas até Buenos-Aires	1 466 km
De Buenos-Aires até a Ponta do Maldonado, onde toma o nome de Rio da Prata	389 km
TOTAL	4 290 km

Por sua extensão é o quinto rio do globo, sendo maiores que êle o Mississipi-Missouri, o Nilo, o Amazonas, o Ienesei e o Yang-Tsé-Kiang.

O regime hidrográfico do Paraná oferece muita semelhança com o do Volga e o do Mississipi, rios que levam em flutuação enorme quantidade de areia e argila, que obstroem os deltas respectivos.

As enchentes do Paraná adquirem sua maior intensidade de Dezembro a Março e tem suas origens nas copiosas chuvas que caem, durante a primavera e nos primeiros meses do estio, nas regiões equatoriais do continente.

Tem-se observado crescentes extraordinárias que se repetem periodicamente de dez em dez anos, coincidindo com o aumento de diâmetro das manchas solares.

¹ Volume 97 de *Brasiliana*, páginas 122 e 123.

O primeiro trecho do Paraná é perfeitamente navegável por pequenos vapores entre o rebojo Jupia e Guaira.

O segundo é navegável a partir de Porto Mendes. A água cava na rocha enormes caldeirões que dão origem aos perigosíssimos redemoinhos, que dificultam um tanto a navegação. Nas proximidades de Porto Britânia, os redemoinhos são tão fortes que, para vencê-los, os navios adernam completamente.

O Paraná recebe em terras brasileiras inúmeros tributários, constituindo, as da margem esquerda, ricas fontes de hulha branca, ao passo que os afluentes da margem matogrossense são satisfatoriamente navegáveis, apresentando perfis perfeitamente equilibrados.

A página 130 o autor fala em terras alagáveis durante as grandes enchentes, "na direção de Campo Grande". Parece-me ter havido aqui um equívoco, pois o terreno naquela direção é perfeitamente enxuto.

Descrevendo as Sete Quedas afiança o autor, à página 145, "não há animais, insetos ou seres vivos, que ousem acercar-se". No nosso livro já citado escrevemos:

"Assisti a um fato interessante. Extasiado, sentei-me à beira de um dos saltos; embevecido, contemplava a caída da água descrevendo no ar as mais caprichosas curvas, cujas equações NEWTON, LEIBNITZ, EULER e LAGRANGE se esqueceram de estabelecer.

"De repente, pareceu-me que um ser estranho havia furado a queda d'água para penetrar na rocha. Concentrei meu olhar e vi várias andorinhas furarem a caudal para penetrar nas tocas existentes na pedra, onde tinham os ninhos. O inteligente pássaro sabia que ali estava resguardado contra qualquer intervenção de outro animal. A gaiata avezinha esvoaçava em torno da queda, como se estivesse procurando o local do ninho, depois como uma flecha, célere atravessava a massa líquida..."

O livro do Sr. TRÓFILO DE ANDRADE é interessante, instrutivo e de leitura fácil e agradável. Sabe dizer êle tudo que viu com uma graça que lhe é peculiar, tirando partido de suas observações, sempre oportunas, e sempre com muita clareza.

Possa o autor visitar outras regiões e fornecer aos brasileiros que se interessam pela sua Pátria, livros bons como "*O rio Paraná no roteiro da marcha para o oeste*".

Ten.-Cel. LIMA FIGUEIREDO