

## VULTOS DA GEOGRAFIA DO BRASIL

## ANTÔNIO CLÁUDIO SOÍDO

Apesar do Tratado de 25 de dezembro de 1850 ter estipulado que novos ajustes "não são necessários para que o Brasil e o Paraguai possam usar do trânsito fluvial de que trata o artigo 3.º", até aquela época impedido pelo ditador platino, somente em 1856, após porfiadas negociações, conseguiram SILVA PARANHOS, plenipotenciário brasileiro, e JOSÉ BERGES, do Paraguai, firmar o tratado de navegação de 6 de abril, que franqueou a via fluvial aos navios brasileiros.

Promulgado, simultaneamente, em ambas as capitais, a 14 de junho, abriu-se oportunidade aos patricios ansiosos de sulcarem o rio fabuloso. Embora precedidos pelo capitão TH. JEFFERSON PAGE, que, em 1853, autorizado pelo presidente LOPES, cuidou da exploração dos afluentes do rio da Prata, por incumbência do governo dos Estados Unidos, de cuja marinha fazia parte o "Walter Witch", sob seu comando, as dificuldades rompiam a cada momento. Ora criadas pela desconfiança dos governantes ribeirinhos, ciosos do monopólio, que desfrutavam, no uso privativo da ampla via fluvial, ora decorrentes das próprias condições naturais da longa faixa despovoada, em que os viajantes não encontravam socorro algum, além dos que proporcionam os sertões bravios.

Coube ao comandante ANTÔNIO CLÁUDIO SOÍDO arrostá-los, quando lhe confiou o Governo Imperial a missão de levar o navio de guerra "Maracanã" a Cuiabá, para verificar as condições de navegabilidade da extensa linha de comunicação.

Achava-se em viçosa mocidade, pois nascera a 26 de abril de 1822, do casal ANTÔNIO CLÁUDIO SOÍDO, major, e D.<sup>ca</sup> MARIA ORTIZ SOÍDO.

Ao fim do curso da Academia de Marinha, não tardou em obter o posto de segundo tenente. Professor, mais tarde, viajou pela Europa, com a turma de guardas-marinha. Promovido sucessivamente aos postos intermediários, a ausência, quando realizava a trabalhosa comissão, não lhe impediu a conquista da patente de capitão-tenente, a 2 de dezembro de 1856. Iria, pela primeira vez, ao fim de fatigante jornada, através de paragens érmicas, surpreender a cidade sertaneja, que jamais ouvira o apoio de alguma embarcação de vapor.

Preparou-se como lhe cumpria, para enfrentar os prováveis obstáculos do caminho e os imprevistos.

A 28 de outubro de 1856, o navio, de 100 pés de comprimento, acionado por máquina de 80 cavalos, levantou ferro em Guanabara. Recebeu carvão, dois dias após, em Santa Catarina, mas, em quantidade insuficiente para vencer o temporal, que desabou pela tarde. Regressou ao ancoradouro donde partira, horas antes, e novamente abastecido, continuou a derrota.

Em Montevidéu permaneceu, por mais de uma semana, enquanto providenciava a substituição de bronzes avariados.

A 26, porém, aproou, águas acima e, sem maior demora, alcançou Rosário. Adiante, adquiriu nova carga de combustível, antes de encalhar, por se encontrar baixo o Paraná, "como havia muitos anos não se achava". O navio, com o calado de 8 pés, não encontrou passagem livre acima da ilha das Três Cruzes". A estiação concorreria, sem dúvida, para o acidente, por ventura facilitado pelo desconhecimento do rio.

Apesar da precaução de somente navegar à luz do sol, não lhe faltaram amofinações análogas.

A 24 fundeou em Assunção, que proporcionaria aos forasteiros aprazível sarau, comemorativo da Independência da República.

No próprio relatório oficial, o comandante assinalou, sem comentário, substituído por maliciosas reticências, o fato que testemunhou:

"Depois das 10 horas e 30 minutos pouco mais ou menos, retirou-se o presidente (CARLOS ANTÔNIO LOPES) com a sua senhora, ficando seus filhos, o general LOPES (FRANCISCO SOLANO), o coronel D. VENÂNCIO e D. BENIGNO, e uma filha, e entrou a amásia do general (MME. LYNCH) que era uma inglesa, e ocupou o resto da noite a cadeira presidencial!!..."

Somente a 7 de janeiro de 1857, partiu da capital paraguaia, com a escuna "Diamantina" a rebocue, provida de 6 000 achas de lenha, a que se juntaram as aquisições em Conceição, Arrecife, foz do Apa, alcançada a 16.

Por exigências governativas, a bordo revezavam-se emissários paraguaios, de Assunção a Conceição, daí a Salvador, e nos trechos seguintes, até o Forte Olimpo, onde o último desembarcou.

Deviam servir de práticos do rio, mas exceto um ou dois, revelaram-se tão ignorantes de suas peculiaridades como os forasteiros que pela primeira vez lhe sulcavam as águas.

"De Olimpo para cima fui sem práctico", registou o viajante, que reconhecia o aumento de dificuldades, à medida que se reduzia a vazão a montante.

A 21, deparou-se-lhe à vista o Forte de Coimbra, onde deixou a escuna "Diamantina", para não lhe embarçar a marcha. A derradeira semana de janeiro, desde 25, permaneceu em Albuquerque Velho ou Corumbá, para tomar lenhã em maior quantidade possível.

Igual demora, para o mesmo fim, o reteve em Dourados, donde partiu a 4 de fevereiro, e também em Três Irmãos, como em todos os lugares favoráveis ao trabalho dos embarcadiços, transfigurados em lenhadores improvisados.

A montante, além da escassez da profundidade, aqui e ali, a estreiteza do rio, flanqueado de arvoredo, dificultava as manobras do navio, nas voltas freqüentes, que o impeliam de encontro à galharia ribeirinha.

Após trespobrados esforços, atingiu Melgaço e verificando ser-lhe impossível prosseguir, nas condições do nível do rio, embarcou em simples canoa, recomendando ao comissário que aproveitasse a próxima enchente para navegar.

Escoteiro, chegou, a 22 de fevereiro, a Cuiabá, e deu parte ao presidente da província, A. LEVERGER, saçaz marujo, cujos levantamentos hidrográficos do Paraguai e seus afluentes lhe teriam servido de guia, das ocorrências de bordo.

A 7 de março, apontou, afinal, no longo estirão, frenteando a barra do Coxipó, o navio, que maravilhou a população cuiabana.

"O povo concorreu de tôda a cidade para ver o primeiro vapor de guerra que chegava àquelas paragens, registou o comandante, e formigava no vapor, — pequeno para tanta gente".

Para evitar o perigo de retenção no pôrto, em caso de estiagem mais prolongada, valeu-se do primeiro repiquete, a 20, e regressou, em melhores condições, com o rio a transbordar.

Novos embarços encontraria em Assunção, que já não se relacionavam com as atividades náuticas de que se lembraria ao encerrar o seu relatório.

"Cheguei a Cuiabá com muita dificuldade e a esta comissão devo o oficialato da Rosa, talvez o pôsto de capitão-tenente, e os meus primeiros cabelos brancos".

Uma vez comprovados os seus méritos profissionais, não lhe faltavam comissões de relêvo, tanto em Mato Grosso, como em outras províncias. E quando, encerrada a guerra, de que participou bravamente, cuidou o Brasil da demarcação de sua fronteira ocidental, o nome do oficial que lhe percorrerá as imediações veio à tona.

Nomeado primeiro comissário, em substituição ao coronel INOCÊNCIO VELOSO PEDERNEIRAS, chantou, de acôrdo com D. EMETERIO VILLAMIL DE RADA, representante da Bolívia, marcos a 20°8'35" S e 14°56'20",43 O. Rio de Janeiro e 19°47'32" S e 14°56'45"60 O. Rio, em Bahia Negra.

Interrompidos os trabalhos, ainda cuidou de completar a Carta Geral da Fronteira entre o Brasil e a Bolívia (1875), baseada nos levantamentos de A. LEVERGER, e a Planta do Pôrto de Corumbá. A propósito atestou ARGEU GUIMARÃES em seu magnífico Dicionário Bio-Bibliográfico Brasileiro: "Guardam-se na Mapoteca do Itamarati originais de esboços e plantas com a assinatura de SOÍDO".

Transferido para missões profissionais, serviu na chefia do estado maior das divisões navais do Rio da Prata e do Paraguai, do Arsenal de Marinha da Bahia e de Pernambuco, e comandante do batalhão naval.

Reformado, por fim, como chefe de esquadra, preferiu Cuiabá para a sua residência final.

Lá encontraria as amizades iniciadas por ocasião de sua viagem exploradora e o ambiente social que lhe aprazia.

Consaçou-se, então, à revisão dos trabalhos literários, em que applicava os momentos de folga, até que a 12 de maio de 1889 sucumbiu, deixando provas de seus conhecimentos geográficos.

VIRGILIO CORRÊA FILHO.



*Antonio Claudio Poils*