

O Rio Paraná e a Dinâmica da Fronteira nos Séculos XIX e XX

The Paraná River and the Dynamics of the Frontier on Centuries XIX and XX

Solange Portz¹, Milena Mascarenhas² e Valdir Gregory³

1. Doutora Núcleo Regional de Educação de Foz do Iguaçu, PR, Secretaria do Estado do Paraná (SEED).

2. Doutoranda pela Universidade do Oeste do Paraná (UNIOESTE), Foz do Iguaçu, PR.

3. Doutor em História e professor Sênior do Programa de Pós-Graduação Interdisciplinar em Sociedade Cultura e Fronteira (UNIOESTE), Foz do Iguaçu, PR.

solimagem22@gmail.com, milena.mk@gmail.com e valdirmacgregory@gmail.com

Palavras-chave

Comércio
Comunicação
Fronteira
Rio Paraná

Keywords

Border
Communication
Parana River
Trade

Resumo: Este artigo tem como proposta realizar uma discussão sobre o rio Paraná para refletir sobre a fronteira trinacional, Brasil, Paraguai e Argentina no período que corresponde aos Séculos XIX e XX. Por muito tempo este rio foi considerado a mais importante via de comunicação e de sociabilidade e comércio desta fronteira. Registros referentes dão conta de que vapores navegavam suas águas, transportando pessoas das mais variadas nacionalidades, viajantes, peões, produtos alimentícios, animais, erva-mate e madeira. Mostram ainda o desenvolvimento de atividades econômicas e da infraestrutura em torno e sobre as águas do denominado Paranazão. **Objetivo:** O objetivo é discutir sobre a intensa movimentação existente na fronteira, em grande parte propiciado pelo acesso a partir do rio Paraná. Para assim refletir sobre como a fronteira era concebida nos diferentes momentos da história. **Método:** A metodologia está baseada na leitura de textos que tratam sobre o tema, bem como documentos oficiais e discursos que abordam o contexto fronteiriço. **Resultados:** O resultado do estudo demonstrou que o rio é muito mais que seus elementos que o constitui, ele também produz e é produto de uma sociedade. É possível conhecer a dinâmica social a partir de como foi representado e utilizado no decorrer dos tempos.

Abstract:

This article aims to discuss the Paraná River to reflect on the tri-national frontier, Brazil, Paraguay and Argentina in the period corresponding to the 19th and 20th Centuries. For a long time this river was considered the most important way of communication and sociability and trade on this frontier. Referring records show that vapors sailed their waters, transporting people of the most varied nationalities, travelers, pedestrians, food products, animals, yerba mate and wood. They also show the development of economic activities and infrastructure around and over the waters of the so-called Paranazão. **Objective:** The objective is to discuss the intense movement that exists on the border, largely provided by access from the Paraná River. In order to reflect on how the frontier was conceived at different times in history. **Method:** The methodology is based on reading texts that deal with the theme, as well as official documents and speeches that address the border context. **Results:** The result of the study showed that the river is much more than its elements, it also produces and is the product of a society. It is possible to know the social dynamics from how it has been represented and used over time.

Artigo recebido em: 11.08.2020

Aprovado para publicação em: 16.09.2020

INTRODUÇÃO

O tema desse artigo é o rio Paraná que integra o cenário da fronteira trinacional Brasil, Paraguai e Argentina. O estudo voltou-se ao período entre os Séculos XIX e XX, entendido aqui como o mais importante rio da bacia hidrográfica do Prata, formada pelos rios Paraná, Paraguai e Uruguai. A partir da visualização do

mapa 1, pode-se perceber que esta rede fluvial integra os diferentes ambientes naturais que constituem os atuais territórios do Brasil, nas porções sudeste, centro-oeste e sul, da Bolívia, no seu entorno centro-sul, do Paraguai, da Argentina, com exceção do extremo sul, e do Uruguai. É uma referência espacial fundamental para o estudo da ocupação e do povoamento deste território, uma vez que serviu de canal de comunicação, de navegação, de circulação de produtos e de riquezas e de fonte de abastecimento.

Mapa 1. Bacia do Prata



Fonte: Wellingtonflagg¹.

Nesse sentido, o objetivo é discutir sobre a intensa movimentação existente na fronteira, em grande parte propiciado pelo acesso a partir do rio Paraná. As fontes que trazem informações sobre esse período nos instigam a pensar como a fronteira era concebida nos diferentes momentos da história. A metodologia está baseada na leitura de textos que tratam sobre o tema, bem como documentos oficiais e discursos que abordam o contexto fronteiriço.

Este artigo é o resultado de um estudo cujo foco foi conhecer a importância e a magnitude do rio Paraná entre os Séculos XIX e XX, para assim entender a dinâmica da fronteira durante aquele período, principalmente a importância que o rio adquiriu para a comunicação e comercialização entre os três países.

Este estudo se justifica por entender a utilização do rio pela sociedade, como também a forma como ela o representa, diz muito sobre o grupo de seu entorno. Nesse sentido passando de um período para outro, é possível verificar elementos que surgem e desaparecem no decorrer dos tempos.

O rio Paraná não está sendo pensado como apenas um rio enquanto estudo sobre a natureza ou a paisagem. Para Simon Schama (1996), a natureza não é algo anterior a cultura, nem mesmo independente da história de cada povo. Para esse autor, em cada árvore, cada rio, cada pedra, estão depositados séculos de memória.

Com esse olhar, gestou-se a proposta desse artigo, por entender que para conhecer a dinâmica das fronteiras é necessário considerar o rio e a sua utilização. Sua navegabilidade apresentou as possibilidades de estabelecer relações comerciais e de comunicação entre os países. Como será apresentado, os registros demonstram a preocupações sobre os acessos às áreas próximas ao rio Paraná.

Alberto Daniel Alcaráz (2019) em seu livro *La navegación y las actividades económicas em el Alto Paraná (1880 a 1920)*, realiza uma discussão em torno das atividades econômicas e sua relação com os transportes em território argentino. Traz detalhes sobre a navegação pelo rio Paraná e sobre a importância de Posadas como centro de um poder econômico se estabelecendo na Província de Misiones. A sua pesquisa tem como fontes relatórios oficiais argentinos e relatos de viajantes. Tal estudo contribuiu para entender o papel do rio Paraná e sua relação na fronteira.

Nos entornos de Foz do Iguaçu eram caracterizados pelas riquezas naturais e por suas potencialidades para cultivos agrícolas, baseadas na fertilidade dos seus solos. Tais registros documentam que em fins do século XIX foram feitas várias observações com relação ao transporte, tendo como propostas incrementar as vias fluviais em torno da exploração, principalmente da erva-mate e da madeira. Mais tarde, entraram em pauta discussões sobre a necessidade da construção da Ponte da Amizade, entre Brasil e Paraguai e a construção de rodovias.

O RIO PARANÁ EM OS ASPECTOS HISTÓRICOS DA FRONTEIRA

O rio Paraná, segundo dados da Itaipu Binacional, tem a extensão total de 4880 quilômetros até a foz do Rio da Prata, na cidade de Buenos Aires, considerado o oitavo maior rio do mundo em extensão. A bacia do rio Paraná abrange mais de 10% do atual território brasileiro e cobre parte dos estados de Goiás, Minas Gerais, São Paulo, Mato Grosso do Sul e Paraná.

O curso principal da bacia segue a orientação geral sudeste por cerca de 619 quilômetros pelo território brasileiro até as imediações de Guaíra e, a partir daí, é referência para a demarcação de fronteira entre o Brasil e o Paraguai, numa extensão de 190 quilômetros, seguindo marcando fronteira entre a Argentina e o Paraguai até receber seu maior afluente, o rio Paraguai, formando, junto ao rio Uruguai, a bacia do Prata. Oferece boa navegabilidade no trecho brasileiro, sendo seu leito marcado por curvas suaves, grandes e numerosas ilhas, bancos de areia e reduzido declive, principalmente até as grandes quedas. Estas, as Sete Quedas, estão submersas pelo lago Itaipu desde 1984. A partir da taipa deste lago, o seu leito é mais profundo e as águas correm entre barrancos que chegam a mais de cem metros de declive. Na maior parte de sua extensão, as suas margens são, em geral, baixas entre suaves colinas, com uma flora caracterizada pela diversidade.

A grande área tecida pela bacia do Paraná, que se estende por quase toda a sua extensão brasileira, pelo território paraguaio até atingir a província de Misiones na Argentina, encontrava-se coberta por florestas subtropicais densas e úmidas, onde, originariamente, se destacavam as araucárias, o cedro, o ipê, a peroba e, em grande parte da região, a erva-mate nativa. A bacia do Rio Paraguai, que nasce na Chapada dos Parecis, no estado brasileiro do Mato Grosso, rega terras brasileiras, bolivianas, paraguaias e argentinas. Com uma extensão em seu curso principal de 2.621 quilômetros até sua foz no rio Paraná, é navegável em todo o seu trecho paraguaio. A bacia do rio Uruguai tem uma importância singular na construção das territorialidades do cone sul da América, em se considerando principalmente os interesses coloniais e os conflitos de fronteira das nacionalidades emergentes. Estende-se, na direção leste-oeste, por 1.838 quilômetros, desde as escarpas ocidentais da Serra Geral até o rio da Prata, servindo de fronteira entre o Brasil e a Argentina e, ao receber o rio Quaraí, afluente da margem esquerda, demarca a fronteira entre a Argentina e o Uruguai (GREGORY, 2008).

Em síntese, o mundo platina das águas representou um valioso suporte logístico para a exploração do território e para os primeiros contatos de europeus com a complexa civilização ameríndia da América do Sul.

Expedições de conquista, de exploração de diferentes origens e de evangelização passaram a se valer das vias fluviais para adentrar o território e estabelecer domínio sobre os seus primitivos habitantes.

Registros de cronistas de época dão conta de que o entorno da bacia do rio Paraná, na sua porção correspondente a partes dos atuais territórios brasileiro, argentino e paraguaio, esteve predominantemente habitado por povos guaranis. Populações tribais como os Tupi, os Kaingang, os Gualachos e os Guayra, na vertente brasileira, e os Guaná e os Gauyaki, no lado paraguaio da bacia, aparecem nos registros de cronistas e de antropólogos que se dedicaram ao estudo dos primitivos habitantes da América. Na porção do atual território argentino da bacia, são destacados, dentre outros, os Abipones, os Mocovis, os Bahanes, os Calchiqui, os Chandul e os Querandi. A rede hidrográfica da bacia do Paraná serviu de suporte para os primeiros exploradores ibéricos da região platina. O português Aleixo Garcia, em 1522/24, e o enviado da corte espanhola, Álvaro Núñez Cabeza de Vaca, em 1541, partiram da ilha de Santa Catarina e percorreram o Guairá, valendo-se dos cursos dos rios que o atravessam, até atingirem o Chaco paraguaio e, na sequência, os caminhos para o Peru. Ulric Schmidl fez o caminho inverso entre os anos de 1552-1553, tendo como base de referência maior o curso do rio Iguazu. Pela vertente do estuário do Prata, inúmeras incursões seguiram-se a de Sebastião Caboto, que adentrou o rio Paraná no período de 1526 a 1528. Motivados pela viagem de reconhecimento de Domingo Martinez de Irala – que, vindo de Assunção, dirigiu-se pelo rio Paraná até o Tietê e retornou, por terra, pelo noroeste da futura Província do Guairá, entre 1553 e 1554, para promover a “pacificação” dos índios e o povoamento da região. Ruy Diaz de Melgarejo (1553 a 1555) e Núfrio de Chaves e Juan de Salazar (1555) fizeram viagens de exploração na porção leste da bacia do Paraná com a finalidade de promover a ocupação territorial (GREGORY, 2008 e SCHALLENBERGER, 2006).

A partir de relatos de viajantes que passaram pela fronteira trinacional, ficou registrada a movimentação nas águas do rio Paraná, considerado a mais importante artéria de comunicação e de transporte da região naquele período. Havia vários portos situados nos limites fronteiriços do Brasil e do Paraguai, conforme demonstra o mapa 2 de 1929.

José Maria de Brito, membro da Expedição Militar designada pela Comissão Fundadora da Colônia Militar do Iguassu em 1889, relata, em texto de memórias, a existência de portos entre a colônia militar e as Sete Quedas: “Sete de Setembro, a 60 quilômetros; Sol de Maio, a 78 quilômetros; Santa Helena, a 96 km; Britânia ou Companhia de Madeira, a 132 km; S. Francisco ou 12 de Outubro, 143 km; Artaza ou Allica, a 155 quilômetros; Mendes, a 156 quilômetros” (BRITO, 2005, p. 81).

Situações semelhantes sobre a estruturação econômica e social da região de Misiones na Argentina, entre os anos de 1880 e 1920, foram apontadas pelo historiador Alberto Alcaráz (2010, p. 8), destacando a importância do rio Paraná como via de comunicação e transporte de erva-mate e de madeira “La ausencia de vías de comunicación en un primer momento y la posterior consolidación de las mismas jugaron un factor determinante en la integración a la estructura económica y social del Territorio Nacional de Misiones a la república Argentina de fines del siglo XIX”. A erva-mate encontrava demanda no mercado consumidor local e a exploração madeireira abastecia indústrias da construção e de móveis de matérias primas.

Esta actividad inclusive hasta la primera década del siglo XX, se realizaba en Buenos Aires, mediante la importación de maderas provenientes del Brasil, e incluso de América del norte. Misiones de esa manera complementaba con los productos que se extraían de su interior con las necesidades que la actividad agrícola-ganadería de la pampa húmeda no podía satisfacer, dada su producción fundamentalmente orientada al mercado de exporta-

ción, en la época en la que Argentina recibía el epíteto de ‘granero del mundo’ (ALCARÁZ, 2010, p. 8).

Mapa 2. Mapa do município de Foz do Iguacu, 1929.



Fonte: WESTPHALEN, 1987.

As redes hidroviárias, verdadeiras rotas comerciais, serviam para escoar os produtos extraídos, como erva-mate e madeira, mas também frutas das propriedades agrícolas que se instalaram as margens dos rios. Com uma variedade de cargas que atravessavam as águas, nesses espaços líquidos, para alcançar diferentes lugares e pessoas.

Conforme Alcaráz (2010), durante o período de 1860 a 1890, a realidade social e cultural do espaço missioneiro sofreu fortes mudanças, principalmente no que se refere à mobilidade geográfica dos nativos, crioulos e imigrantes de países vizinhos. Os assentamentos que já existiam começaram a se consolidar, como aconteceu com a cidade de Posadas, que já contava com uma população importante, oriunda de origens diversas. A atividade de extração de erva-mate e madeira, cada vez mais, gerou a necessidade de estabelecer as conexões entre as áreas de exploração situadas às margens dos rios navegáveis e os recursos ainda virgens localizados nos três países – Argentina, Brasil e Paraguai. Assim, as picadas cumpriram o papel fundamental de permitir penetrar no interior do território e daí transportar a erva-mate e a madeira de lei. No que corresponde à navegabilidade por parte do Estado Argentino, Alcaráz (2010, p. 21) continua dizendo que:

El gobernador Rudecindo Roca (1882-1891) promovió durante su mandato el desarrollo y consolidación de vías de comunicación, además de intentar por todos los medios para efectivizar la presencia del Estado Nacional Argentino en el Territorio Nacional de Misiones. Esto se manifestó en la preocupación por la exploración del Territorio Misionero valiéndose de la iniciativa estatal y privada, además de aprovechar los distintos medios de comunicación disponibles como la vía fluvial de los cursos navegables.

Os portos localizados nas margens brasileiras dos rios navegáveis foram um ponto de confluência de diversas atividades econômicas e socioculturais. Era ali que carregavam e transportavam os produtos extraídos nos empreendimentos de exploração de erva-mate e madeira, conhecidos como obrages, de onde a produção chegava em carros puxados por bois e mulas. José Augusto Colodel (1988) afirma que, embora a região do Oeste do Paraná estivesse fora dos interesses do governo Imperial brasileiro, não significa que estivesse completamente esquecida. Isso porque, a partir de uma viagem de exploração, feita por uma embarcação brasileira, Canhoneira Mearin, a qual percorreu boa parte da extensão do rio Paraná, ficou comprovada a sua navegabilidade, desde a Foz do São Francisco, assim como o trecho da Foz do Iguazu até a localidade de Encarnación, no Paraguai. A presença de uma embarcação brasileira só teria sido possível a partir de uma série de acordos com a República Argentina, sendo que o Brasil poderia utilizar-se da navegabilidade do baixo Paraná, para concretizar sua comunicação com a província de Mato Grosso pela utilização do rio Paraguai. Para que isso fosse possível, o Império do Brasil teve que concordar com o livre acesso de embarcações argentinas por praticamente toda extensão do rio Paraná em costas brasileiras, desde a Foz do Iguazu até as Sete Quedas (COLODEL, 1988, p. 55).

Esse acordo abriu a oportunidade para que as margens do rio Paraná fossem exploradas economicamente por empresas da Tríplice Fronteira, as mais importantes com sede na Argentina, como detentoras de capitais para o desenvolvimento das atividades nas obras. Já os paraguaios eram os principais fornecedores de mão de obra nessa complexa rede de atividades ali estruturada. No Paraguai, os paraguaios “buscaban trabajo temporal en los yerbales brasileños y en ingenios azucareros del nordeste argentino, en corrientes migratorias temporarias (RIVAROLA, 2013, p: 64). Rivarola destaca que no final do século XIX, o Paraguai também abrigou três grandes regiões econômicas, uma delas refere-se à extração de erva-mate entre Concepción e Mato Grosso, a partir da instalação de um porto ervateiro naquela região.

Parte dos capitais empregados para o funcionamento das obras vinha da Argentina, com atividades na região de Misiones, tendo toda uma estrutura para o transporte dos produtos via rio Paraná. Brañas traz uma relação dos vapores que navegavam de Misiones, passando por Porto Mendes até os Saltos de Guairá.

Misiones era una potencia en orden a la calidad y cantidad de barcos que con matricula local hacían el recorrido hasta Puerto Méndez, cabecera natural y acceso obligado a esos herborosos y oscuros saltos del Guayrá. El Tembey, el Edelira, el Dolores, el Anita y el Bell de la Cia. Barthe: El Iberá, de Juan B. Mola y Cia. El España y el Salto de Nuñez y Gibaja y el villa Franca de Julio T. Allicca, iban y venían en un trajinar incesante, tocando puertos Argentinos, paraguayos y brasileños. El comercio que promovían tenía así un acentuado carácter internacional, tonificando la economía de la región que utilizaba el río como única vía para la salida de sus productos (...). (Brañas Balbino. 1979, p: 90, Apud Alcaráz, 2010, p. 03).

O rio Paraná sendo considerado a mais importante via de comunicação, mas também de sociabilidade, transportava pessoas das mais variadas nacionalidades, viajantes, peões, produtos alimentícios e animais. Essa intensa movimentação no rio nos instiga a pensar como a fronteira era concebida naquele período, as águas passando de simples cenário para objeto deste estudo. Na região trinacional, o rio Paraná vem servindo como demarcação entre as três nações. Gregory (2014), ao realizar um estudo sobre fronteiras, apresenta algumas reflexões a partir de narrativas sobre os sertões do Paraná, analisou as construções de paisagens em contextos de fronteiras e territórios. Apresenta relatos de viajantes que trazem conteúdos de narrativas sobre os rios e a função das águas e representações da natureza. Tais narrativas também fazem apontamentos sobre planos de navegação e as possibilidades do uso das águas para navegação e produção de energia elétrica.

A movimentação nos portos foi observada por viajantes que por ali passavam. Júlio Nogueira (1920, p. 60) registrou que Corrientes é um grande mercado de erva-mate e de madeiras. Jangadas desciam do alto Paraná, transportando o cedro e o ipê. O transporte compunha-se ainda de gado, couro, tabaco, amendoim. “Faz-se beneficiamento de herva-mate brasileira e paraguaya (...) sendo depois expedida para Buenos Aires”.

No “Levantamento informativo completo de todas as localidades da costa do rio Paraná, pertencentes a 9ª região policial, com sede em Foz do Iguazu – Brasil”, relatório feito em 1942 e 1943, foram “levantadas” trinta e seis localidades, no território brasileiro. A leitura destes levantamentos ajuda a perceber que por localidades entendem-se áreas ou locais em que havia moradores ou vestígios de moradores recentes mercedores de registros. As toponímias (nomes de lugares) mencionadas são trinta e seis e referem-se a seis “chácaras”, duas “planchadas”, uma “quinta”, uma “ilha” e vinte e seis “portos”. Os termos “residência”, “reside(m)”, e “mora(m)” são usados dezesseis vezes. O de “propriedade” aparece seis vezes. Também os termos “administra(do)”, “concessão”, “pertencente”, “depósito” constam uma ou duas vezes. Este documento prescinde de informações e precisões quanto aos aspectos jurídicos de acesso à terra nestas fronteiras. As atenções estão voltadas para os nomes de pessoas seguidos de alguns atributos, para as interferências sobre as paisagens no que se refere a infraestruturas e a cultivos. Na tabela a seguir, são atribuídas as categorias moradores/proprietários para proporcionar uma visão geral sobre os portos mencionados no relatório. Há conteúdos bem mais amplos no que se refere à produção, atividades desenvolvidas, condições de instalações e outros aspectos que não foram incorporados a esta tabela.

Além dos levantamentos da costa brasileira, a fonte apresenta uma segunda parte referente a localidades do Paraguai. Na costa paraguaia são dezoito portos nominados, seguidos de suas descrições: Porto Presidente Franco, Porto Embalse, Porto Itacurú, Curupaity, Porto las Palmas, Porto Aurora, Porto General Dias, Porto Vanguardia, Porto Alegre, Porto Doriela, Porto Vitória Bocay, Porto Cardona, Porto Saenz Pena, Porto Santa Tereza, Porto 3 de Junho, Porto Alica, Porto Itambeí e Porto Adelia.

Em torno da década de 1940, durante o governo Getúlio Vargas, o Brasil e os países platinos viviam sob forte discurso nacionalista, o que fez com que fossem tomadas iniciativas para consolidar os domínios fronteiriços.

Tabela 1. Portos, localidades, moradores e proprietários entre Foz do Iguaçu e as Sete Quedas

Localidade	Moradores/proprietários
Planchada Frigola	Juan Batista Frigola, vice-cônsul paraguaio nesta cidade
Porto Belo	Residência de Ataíde José da Silva (paraguaio)
Planchada Frigola	Juan Batista Frigola, vice-cônsul paraguaio, nesta cidade.
Porto Cabral	Residência de Felix e Lourenço Cabral
Porto Bela Vista	Pertencente aos Alepre (argentinos).
Porto Carola	Residência de Antonio Arsumencia (paraguaio).
Porto Guaviroba	Residência de Rogastiano Barcella (Paraguaio).
Porto União	Residência de Eduardo Meireles (paraguaio).
Porto Boa Vista	Residem Timóteo Ozuna (argentino) e esposa Amélia (brasileira).
Porto Vitória	Residência de Rafael Ozuna (argentino).
Porto Ipiranga	Propriedade da Cia. Chichero (argentina).
Porto 3 de Maio	Residência de Carlos Ribeiro (paraguaio).
Porto Ocuhy	Residência do Sr. Rosario Benites (paraguaio).
Porto 7 de Setembro	Mora Zeferino Maidana (paraguaio). A propriedade de Eugenio Cafirati.
Porto Itacorá	A região é de propriedade de Candido Pinto (brasileiro).
Porto Moleda	Propriedade de Patricio Moleda, colono militar brasileiro.
Porto Luzitania	Propriedade de Leopoldo Friedrich (brasileiro).
Porto Sol De Maio	Explorado pela Cia. Esperia. Tem uma concessão do Estado.
Porto São Vicente	Residência de Dionizio Chielli, brasileiro.
Porto Santa Helena	Propriedade de Domingos Barthe (argentino) e 200 hectares.
Porto Santa Rosa	Abandonado.
Porto Jejuí	Abandonado.
Porto Britania	Cia. Madeireira Alto Paraná (Cia. Inglesa) com sede em São Paulo e Buenos Aires com uma área de 274.750 hectares.
Porto Rio Branco	Rio Branco faz parte da Cia. Madeiras Alto Paraná.
Porto São Francisco	É administrador o Sr. Teófilo Sierra (espanhol).
Porto Artaza Alica	Reside neste porto a viúva Alica
Porto Mendes	Propriedade da Cia. Mate Laranjeira.
Porto Guáira	Cia. Mate Laranjeira S.A, liga “aos Estados de São Paulo e Mato Grosso por meios fluviais e a Porto Mendes por estrada de ferro”.

Fonte: Gregory, Valdir. Adaptado do documento: “cópia do levantamento informativo da costa da Região do Iguaçu e da República do Paraguai, nas margens do rio Paraná”.

De acordo com Eliane Schons (2007), pelo Decreto-Lei N. 6.428, de 1944, foram incorporados ao Patrimônio da União, através do Serviço de Navegação Bacia do Prata, os bens da Companhia Mate Laranjeira S/A. Assim, a Estrada de Ferro de Guáira a Porto Mendes, as instalações portuárias destes dois portos e as dependências julgadas necessárias à exploração dos respectivos serviços portuários até então explorados pela referida companhia passaram a pertencer ao SNBP. A autarquia pretendia estabelecer uma bandeira brasileira, entre Porto Mendes e Posadas. Adquiriu o navio denominado “Montenegro”, que, além de uma rota comercial, servia também de ponto de observação do governo. “O SNBP montou um esquema de controle do transporte, armazenamento, desembarque e embarque de mercadorias, bem como a vigilância dos bens encampados, principalmente da grande área de terras que passou a pertencer ao Patrimônio da União”. Com o aumento da produção dos ervais argentinos, o SNBP perdeu sua fonte de renda, desestabilizando o lucrativo negócio. A autarquia foi extinta através do Decreto-Lei No 154 de 10 de fevereiro de 1967, que decretava que ela seria transformada numa sociedade de economia mista, respondendo seus novos diretores ao Presidente da República.

A historiografia, ao tratar do tema, informa sobre a intensa movimentação nos portos, mas, na segunda metade do século XX, as relações com o rio no nível local-internacional sofreram mudanças com a construção da Ponte da Amizade Brasil-Paraguai em 1965.

Mapa 3. Portos do rio Paraná



Fonte: Mapa de Puertos rio Paraná²

O Paraguai, sendo um país cercado por terras e rios e sem acesso direto ao mar, depende de portos marítimos de seus países vizinhos para estabelecer relações comerciais com outros países. A dependência da Argentina gerava certo incômodo e insegurança, pois era a alternativa para exportar ou importar produtos pelos rios Paraguai e Paraná através do Porto de Buenos Aires. E a demanda gerada pela economia global ambiciona novas rotas condutoras de novos mercados.

Na década de 1950, o Paraguai começou a cogitar e planejar com o Brasil a possibilidade de ter uma saída em direção ao Atlântico que não dependesse das hidrovias existentes. O primeiro avanço ocorreu em 1955, quando o embaixador do Paraguai no Brasil, Raul Sapena Pastor, formalizou a entrega de uma petição para o Ministério das Relações Exteriores do Brasil solicitando a concessão de um porto-franco em Paranaguá. No ano seguinte em 1956 foi feita a assinatura do acordo de construção da Ponte da Amizade (MENEZES, 1987).

O discurso do presidente Juscelino Kubitschek, por ocasião do encontro com o Presidente do Paraguai Alfredo Stroessner sobre o convênio do comércio fronteiriço e a sinalização para o acordo de construção da ponte binacional, evidencia os ganhos de tal celebração para ambos os países.

Estou decidido, Senhor Presidente, de minha parte, a retirar da estagnação os projetos que tão vivamente interessam os nossos dois países e a executar os inúmeros compromissos já existentes. Ativada a construção da rodovia que ligará Assunção a Paranaguá, iniciaremos nós ambos, paraguaios e brasileiros, dentro em pouco, nova etapa, e decisiva, em nossas relações. Teremos ganho então uma causa, encurtado distâncias, reunido amigos. O Paraguai contará com uma saída para o Atlântico que lhe faltava e lhe permitirá buscar seu desenvolvimento e sua expansão econômica na plena capacidade dos seus esforços e do seu empenho, utilizando em sua plenitude os entrepostos de depósito franco, concedidos fraternalmente pelo Brasil em Santos ao seu país (KUBITSCHKEK, J., 1956).

A ligação fronteiriça sobre o rio Paraná tornou-se fundamental para o Governo Paraguaio no sentido de transpô-lo, tornando sua conexão física mais rentável, possibilitando um aumento da autonomia, representando uma nova rota de comércio exterior e uma possibilidade de se ter uma alternativa ao Porto de Buenos Aires, Argentina.

Porém, esse movimento colocou em xeque a navegabilidade do rio Paraná, pois uma ponte significava investir em rodovias em detrimento das hidrovias e de fato foi isso que aconteceu. Mesmo que, paradoxalmente, a Ponte da Amizade tivesse sido projetada de uma forma que não interrompesse a sua navegabilidade, pois a altura do vão de 78 metros até o fundo do rio, considerando grandes cheias, caso houvesse, possibilitariam a passagem de embarcações.

Com a construção da barragem principal da Itaipu Binacional, iniciada na década de 1970 e concluída em 1984, bloqueou-se a navegabilidade no trecho entre a Hidrovia Tietê-Paraná com a Hidrovia Paraná-Paraguai, impedindo a integração de todo o curso do rio Paraná, além da integração com o rio Paraguai. Antes da construção da Itaipu, a navegabilidade era impedida pelas Sete Quedas, mas com a sua submersão seria possível caso a Itaipu tivesse contemplado eclusas, permitindo a navegação.

A hidrovia é considerada, ao comparar com ferrovias e rodovias, mais segura, econômica e menos poluente. Segundo estudos realizados pelos estudantes em Engenharia Naval e Oceânica na Universidade Federal do Rio de Janeiro (UFRJ), existem outras vantagens do modal hidroviário:

Maior eficiência energética, maior capacidade de concentração de cargas, maior vida útil da infraestrutura, equipamentos e veículos, maior segurança da carga, menor consumo de combustível, menos congestionamento de tráfego, menor custo de infraestrutura e custo operacional, menor emissão de poluentes e impacto ambiental (BARRETO, ZARÔR NETO, s/d).

Porém, o Brasil está centralizado na via rodoviária, em parte “era a expectativa que existia de atingir a autossuficiência do petróleo, que permitiria investir no setor de transporte já estruturado em vez de reorientar a matriz de transporte que é sob um aspecto geral a maior consumidora do petróleo” (BARRETO & ZARÔR NETO, s/d).

A BR-277 ou a Grande Estrada é uma rodovia federal transversal brasileira, inaugurada em março de 1969, e tem 730 km de extensão, no sentido leste-oeste, com início no Porto de Paranaguá e término na Ponte da Amizade, em Foz do Iguaçu. Seguindo no Paraguai na mesma orientação, alcança-se Assunção chegando até Lima, no Peru. Por isso, a BR-277 é parte integrante da Rodovia Panamericana que, de Lima no litoral do Pacífico, permite acesso a Paranaguá no litoral do Atlântico, atravessando os territórios do Peru, da Bolívia, do Paraguai e do Brasil.

O fato de o Brasil construir uma ponte e investir em estradas já demonstra uma opção pelo sistema rodoviário, culminando, no caso do rio Paraná, com a construção da barragem da Itaipu que não contemplou em seu projeto uma eclusa, demonstrando uma certa ausência de políticas voltadas para o incentivo às hidrovias.

O Paraguai, ao contrário, está em terceiro lugar no mundo na liderança em navegação fluvial atrás dos Estados Unidos da América e China, conforme a Agence France-Presse – AFP. Segundo a reportagem, “na temporada 2016-2017 exportou mais de 6 milhões de toneladas de soja, principalmente para a União Europeia e para a Rússia”. O país utiliza o rio Paraguai navegando até o rio Paraná desembocando no rio da Prata, totalizando cerca de 3 mil quilômetros, considerado um dos percursos fluviais mais longos do mundo.

O rio Paraná tem grande valor histórico, etnográfico e é depositário de um importante patrimônio imaterial, estabelecendo inúmeros intercâmbios econômicos e sociais na região trinacional.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Este texto apresentou o rio Paraná como cenário de fronteiras dinâmicas e que o seu leito, suas margens e seus entornos sofreram a intervenção de atividades econômicas e de vivências através dos tempos. Foi mostrada a centralidade do rio nas relações estabelecidas e as transformações em infraestruturas, em obras e equipamentos, mostrando-se meios de transporte, portos e barragens na gestão e no uso das águas do Paraná.

Este estudo oportunizou compreender que o rio é muito mais que seus elementos que o constitui, ele também produz e é produto de uma sociedade. É possível conhecer a dinâmica social a partir de como um rio é representado e utilizado.

Assim, no percurso temporal estabelecido neste artigo, entre os Séculos XIX e XX, a dinâmica social foi sendo direcionada. Onde antes, nas águas circulavam vapores em uma dinâmica de exploração de recursos naturais, com a construção da Ponte da Amizade, se estabeleceu novos vínculos entre os países, outras relações econômicas e sociais.

O rio Paraná é considerado, nesta pesquisa, como cenário protagonista da fronteira e das mudanças, naquele período, sendo a mais importante via de comunicação e de sociabilidade. Era nesse rio que os vapores navegavam transportando mercadorias e pessoas das mais variadas nacionalidades e procedências. Assim, este protagonismo, através de suas águas navegáveis, proporciona visualizar a centralidade de uma fronteira, a partir das relações construídas e praticadas, pelos personagens a viveriam.

O estudo demonstrou possibilidade de pesquisas futuras tendo o foco no rio Paraná na perspectiva de estudo da fronteira, relacionada aos sistemas nacional, econômico, político, cultural, científico. Outros trabalhos poderiam trazer novos olhares para a enorme quantidade e variedade de fontes existentes, com metodologias e procedimentos diferentes.

NOTAS

1. Atitude-do-paraguai-em-questionar Disponível em: <<http://wellingtonflagg.blogspot.com/2012/08/atitude-do-paraguai-em-questionar.html>>. Acesso em: 08/08/2020.
2. Mapa de Puertos rio Paraná. Disponível em: <<https://www.google.com/search>>. Acesso em: 08/08/2020.

REFERÊNCIAS

AGENCE FRANCE-PRESSE – AFP. **Paraguai usa rios como alternativa a estradas e vira líder em transporte hidroviário**. UOL Notícias. Disponível em: <<https://noticias.uol.com.br/ultimas-noticias/afp/2018/06/08/paraguai-usa-rios-como-alternativa-a-estradas-e-vira-lider-em-transporte-hidroviario.htm>>. Acesso em: julho 2019.

ALCARÁZ, A. D. **La investigación y las actividades económicas em el alto Paraná (1880-1920)**. Misiones, Argentina, 2010.

ALCARÁZ, A. D. **La navegación en el Alto Paraná (1880-1920)**. Posadas: Editorial Universitaria, 2010.

-
- BARRETO & ZARÔR NETO. **Empurrador de Comboio Fluvial da Hidrovia Tiête-Paraná**. Relatório1 –UFRJ. s/d. Disponível em: <<http://www1.oceanica.ufrj.br2011>>. Acesso em: 01/07/ 2019.
- BRITO, J. M. **Descoberta de Foz do Iguaçu e a fundação da Colônia Militar**. Curitiba: Travessa dos Editores, 2005.
- COLODEL, J. A. **Obrages & Companhias Colonizadoras**. Santa Helena: Prefeitura Municipal, 1988.
- GREGORY, V. e SCHALLENBERGER, E. **Guaira um mundo de águas e histórias**. Marechal Cândido Rondon: Germânica, 2008.
- GREGORY, V. **Fronteiras Múltiplas: narrativas sobre sertões no Paraná**. In: (org) CARDIN, Eric e COLOGNESE, Silvio Antônio. *As Ciências Sociais nas Fronteiras: Teorias e Metodologias de Pesquisa*. Cascavel: JB, 2014.
- KUBITSCHEK, Juscelino. Discurso do dia 6 de outubro de 1956 - No encontro com o Presidente do Paraguai, General Alfredo Stroessner, para reafirmação de propósito de maior colaboração entre os dois países. Disponível em: <http://www.biblioteca.presidencia.gov.br/presidencia/ex-presidentes/jk/discursos/1956/47.pdf/view>. Acesso dia 25 de outubro de 2018.
- MAEDER, E. J. A; GUTIERREZ, R. **Atlas histórico del nordeste argentino**. Resistência: Conicet/Fundanord, 1995.
- MENEZES, A. **A Herança de Stroessner: Brasil-Paraguai 1955-1980**. Campinas, SP: Papyrus, 1987.
- NOGUEIRA, J. **Do Rio Iguassú ao Guayra**. Rio de Janeiro: Carioca, 1920.
- PIDOUX de DRACHENBERG, L. **Inmigración y colonización en el Paraguay 1870-1970**. Revista Paraguaya de Sociología. Año 12., n. 34, p. 65123, 1975.
- RIVAROLA, M. **Historia General del Paraguay**. Asunción: Fausto Ediciones, 2013.
- SCHALLENBERGER, E. **O Guairá e o espaço missioneiro: índios e jesuítas no tempo das missões rio-platenses**. Cascavel: Coluna do Saber, 2006.
- SCHAMA, S. **Paisagem e Memória**. São Paulo: Companhia das Letras, 1996.
- SCHONS, E. **História e memória: cotidiano de um porto**. Marechal Cândido Rondon, 2007.
- SUSNIK, B. **Una visión socio-antropológica del Paraguay del siglo XIX**. Parte 1°. Asunción: Museo Etnográfico Andrés Barbero, 1992.
- WESTPHALEN, C. M. **História Documental do Paraná: primórdios da Colonização Moderna da Região de Itaipu**. Curitiba: SBPH-PR, 1987.

