

PROCESSO DE NAVEGAÇÃO E USO DAS MARGENS NO RIO PARAGUAI NO MUNICÍPIO DE CÁCERES – MATO GROSSO¹

Process of Navigation and Use of Paraguay River's Margins in Municipality of Cáceres - Mato Grosso

Gustavo Roberto dos Santos LEANDRO²

Leila Nalis Paiva da Silva ANDRADE³

Nádia Micheli BINDANDI⁴

Resumo: O presente trabalho objetiva verificar a evolução do processo de navegação e a ocupação das margens no rio Paraguai, município de Cáceres – Mato Grosso. Utilizou-se como metodologia a revisão bibliográfica, trabalho de campo e entrevista. A ocupação/uso nas margens do rio Paraguai ocorre, sobretudo, em canais secundários e baías, que perdem conectividade com o curso principal. No período de seca, as praias formadas nos segmentos de margem convexa, são utilizadas para acampamentos, assim como a margem côncava, onde é realizada pesca de barranco.

Palavras-chave: Alto Paraguai; transporte fluvial; turismo; pesca de barranco.

Abstract: The study aimed to verify the progress of navigation and occupation of the banks of the Paraguay River, in Cáceres – Mato Grosso state. The methodology used was literature review and interviews. The occupation and use on the Paraguay River banks occurs mostly in secondary channels and bays that lose connectivity with the main channel. In the dry season, the beaches formed in the margin convex segments are used for camping as well as in concave margin, where bank fishing is done.

Key words: Upper Paraguay Basin; fluvial transport; tourism; bank fishing.

Introdução

Os sistemas fluviais foram fundamentais para a exploração do continente americano, principalmente, pelos portugueses e espanhóis. Com o Tratado de Madri, em 1750, delimitaram-se as colônias pertencentes a Portugal e à Espanha, contudo, os portugueses avançaram para além do seu território, alcançando as terras do atual estado de Mato Grosso, via rio Paraguai.

¹ Resultados de projeto de pesquisa financiado no âmbito da Rede ASA-MCT/CNPq/FNDCT/FAPEMAT/MEC/CAPES/PRO-CENTRO-OESTE.

² Mestrando em Geografia da Universidade Federal Fluminense – UFF. Integrante do Laboratório de Pesquisa e Estudos em Geomorfologia Fluvial – LAPEGEOF/UNEMAT. gustavogeociencias@hotmail.com.

³ Mestre em Ciências Ambientais pela Universidade do Estado de Mato Grosso. Integrante do LAPEGEOF/UNEMAT. leilanalisis@hotmail.com.

⁴ Mestranda em Ciências Ambientais pela Universidade do Estado de Mato Grosso. nadiamicheli@hotmail.com

Os caminhos das monções, intensamente utilizado durante o período colonial, eram insuficientes diante das novas necessidades e perspectivas que estavam postas para o país e para a Província de Mato Grosso, notadamente com a introdução da navegação a vapor em grande escala. No início da década de 1850, a abertura da navegação fluvial pelo rio Paraguai, que permitia uma ligação mais rápida entre Mato Grosso e o Rio de Janeiro, era uma necessidade e uma reivindicação recorrentes da elite local e do governo imperial (GARCIA, 2005).

Terminada a guerra contra o governo da república do Paraguai, em 1870, e restabelecida a livre navegação fluvial até Buenos Aires e Montevideú, começou em Mato Grosso um período de intercâmbio comercial que perdurou até 1914, quando teve início a I Guerra Mundial. Mato Grosso exportava, via rio Paraguai, para os mercados europeus, borracha, ipecacuanha, penas de garças, madeira, couros e charques de sua prospera indústria saladeiril. Em contrapartida, importava máquinas, móveis, ferragens, tecidos, calçados, conservas alimentícias, vinhos, cerveja, artigos de limpeza e outros, tudo transportado pela rota do rio da Prata. Esse intercâmbio foi forte principalmente nos últimos anos do século passado e nas duas primeiras décadas do atual, quando os nossos produtos de exportação, sobretudo a borracha estavam no auge (PÓVOAS, 1995).

A movimentação de transportes na cidade de Cáceres até as primeiras décadas do século XX era feita quase que exclusivamente pelas águas do rio Paraguai. As embarcações que chegavam e saíam era o principal instrumento que permitia à cidade transações comerciais diversas com outros países, tendo em vista que as atividades de importação e exportação era uma constante das práticas econômicas locais (BINDANDI, 2005).

A ocupação da planície do rio Paraguai iniciou-se no século XVIII, com a abertura de fazendas e o surgimento do povoado de Cáceres, em 1772. Atualmente, no perímetro urbano, à margem esquerda do rio Paraguai, encontra-se totalmente ocupada por residências, ruas, áreas de recreação, comércios, ancoradouros e área portuária. A principal atividade realizada na calha fluvial é a navegação que está vinculada ao processo histórico de desenvolvimento da região de Cáceres e à expansão da agricultura. Na última década, ocorreu um crescimento expressivo da navegação, principalmente pelo uso de barcos de pequeno e médio porte, bem

como a navegação com embarcações de grande porte utilizadas principalmente no turismo de observação no Pantanal de Cáceres e comboios de chatas para transporte de grãos, sobretudo soja (SOUZA et al, 2012).

A organização espacial do município de Cáceres está ligada à forma de colonização e a maneira de ocupação do território, pois muitas cidades de Mato Grosso não possuíam um planejamento, surgiam de acordo com as necessidades dos colonizadores a partir de núcleos formados próximos a garimpos de ouro e diamante ou às margens de cursos d'água (MENDES, 1992). Sendo assim, o objetivo deste trabalho foi o de verificar a evolução do processo de navegação e a ocupação das margens do rio Paraguai, no município de Cáceres – Mato Grosso.

Metodologia

Área de estudo

A área de estudo encontra-se entre as coordenadas geográficas 15°58'00" e 16°06'00" de Latitude Sul e 57°40'00" e 57°44'00" de Longitude Oeste no município de Cáceres – Mato Grosso (Figura 1).

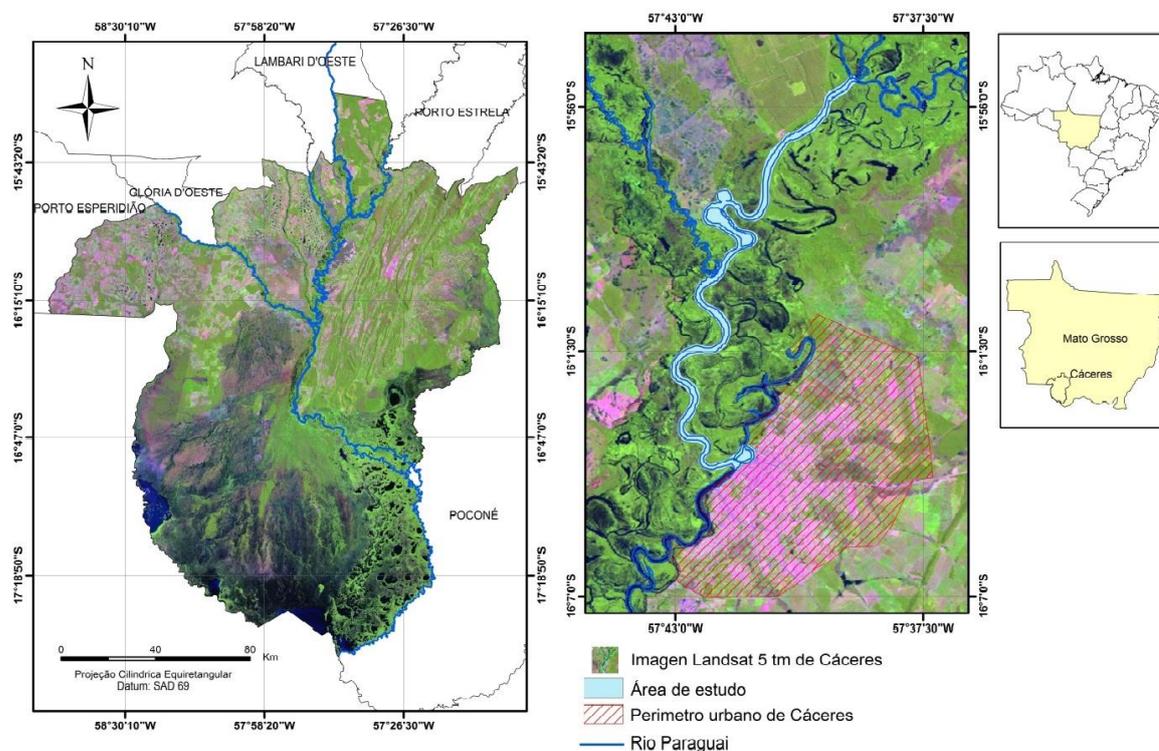


Figura 1: Localização da área de estudo

Fonte: (CRUZ et al, 2012)

Procedimentos metodológicos

Foi realizada pesquisa bibliográfica em livros, artigos científicos e outros, conforme proposto por Luna (1999).

Trabalho de Campo

Os trabalhos de campo foram realizados nos meses de março e julho de 2010, para a observação das margens do rio Paraguai no município de Cáceres, verificando as diversas formas de ocupação e utilização da margem conforme o período do ano (cheia e estiagem).

Para o levantamento dos dados relacionados às embarcações no município de Cáceres, foram realizadas visitas à Marinha (AgCáceres – Agência fluvial em Cáceres) e ao Museu Histórico de Cáceres. Também foram realizadas entrevistas com os moradores ribeirinhos, pescadores e donos de ancoradouros, com roteiros semiestruturados, cujas perguntas eram referentes aos tipos de embarcações, às cargas transportadas e ao cenário da navegação nos últimos anos no rio Paraguai em Cáceres – Mato Grosso.

Trabalho de Gabinete para tratamento das respostas

Foi realizada a transcrição das entrevistas realizadas, pois os relatos de memória possibilitaram conhecer um pouco mais os acontecimentos cotidianos e a evolução das embarcações no rio Paraguai em Cáceres (HEINST, 2003). Os questionários foram analisados, classificados e organizados de forma mais clara e coerente, empregando a categorização para amplificar a capacidade de análise dos dados qualitativos (LUDKE e ANDRÉ, 1986).

Resultados e Discussão

Sistema Fluvial do rio Paraguai

Toda extensão da rede hidrográfica no estado de Mato Grosso abrange grande parte das maiores bacias hidrográficas do Brasil – Amazônica e Paraguai-Paraná, cujas águas se acham separadas pela Chapada dos Parecis e pela Serra

Azul. Dessa forma, as chapadas mato-grossenses cumprem o papel de divisor entre estas bacias hidrográficas (BRASIL, 1982).

Conforme Silva et al (2011), a bacia hidrográfica do rio Paraguai abrange uma extensão territorial de 1.095.000 km², correspondente às áreas do sul e sudoeste mato-grossense, de Mato Grosso do Sul (região Centro-Oeste do Brasil) e países sul-americanos. Possui sua nascente no estado de Mato Grosso, no brejo das Sete Lagoas, a cerca de 18 Km da cidade de Diamantino e a aproximadamente 240 Km ao norte de Cuiabá.

O sistema fluvial dos rios Paraguai-Paraná possui uma área de 1,75 milhões de km², com um contingente populacional de 17 milhões de habitantes, distribuídos pela Argentina e Bolívia e pelo Brasil, Paraguai e Uruguai (PONCE, 1995).

Estudos realizados por Souza et al (2000) afirmam que o rio Paraguai é o principal canal de escoamento da bacia do Alto Pantanal. Sendo considerado como um sistema de precoce desenvolvimento sobre aluviões recentes, sofre constantes divagações e apresenta uma estabilidade temporária. A baixa declividade do canal faz com que a água escoe lentamente, próxima de 1 a 5 cm/s, tendo como consequência um intervalo maior entre o enchimento e o esvaziamento, tanto do próprio rio quanto de seus tributários, os rios Sepotuba, Cabaçal, Jauru, Cuiabá e outros da planície pantaneira (BRASIL, 1982).

De acordo com Bühler e Souza (2012), o rio Paraguai possui uma dinâmica própria, em termos de escoamento de fluxo, o que traz como efeito seu gradiente suave e uma planície de inundação que reserva parte do volume de água. A vazão oscila segundo a quantidade de chuvas em cada ano, com mudanças significativas, com cheias que ocorrem de outubro a março e estiagem de abril a setembro.

No corredor fluvial do rio Paraguai, definido por Souza (2004) como canal e sua área de influência (planície de inundação), há uma variedade de formas geomorfológicas. As formas deprimidas são representadas por pequenas lagoas, baías (meandros abandonados) ou por antigos leitos de rio. Com relação às pequenas elevações do terreno, destacam-se os depósitos de sedimentos, diques marginais e ilhas fluviais. As praias, encontradas em alguns segmentos do rio Paraguai, surgem durante o período de estiagem. Seu tamanho pode variar de um ano para outro, devido à quantidade de sedimentos transportados e depositados.

Nesse sentido, Souza et al (2012) destacam que o estágio evolutivo do corredor fluvial (calha e planície) do rio Paraguai reflete as mudanças ocorridas nas condições do sistema fluvial, em várias escalas temporais, associado à evolução geológica e climática da região e aos efeitos da atividade humana direta e indireta no canal.

Contexto histórico de Mato Grosso e fases do desenvolvimento do município de Cáceres

A ocupação do atual estado de Mato Grosso ocorreu por via fluvial, oferecida pela bacia hidrográfica do Alto Paraguai, o que permitiu que os bandeirantes paulistas no início do século XVIII adentrassem ao então território Bororó, formando os núcleos populacionais que deram início à ocupação não indígena (SILVA, 2004). Os índios Bororós, Paiaguás e Guaicurus foram os primeiros habitantes do corredor fluvial do rio Paraguai. Contudo, a efetiva ocupação da área ocorreu somente no final do século com a diminuição e extinção dos índios. A ilha de Taiamã foi o último reduto da tribo Bororó na região (SOUZA, 1986).

O processo histórico da navegação no rio Paraguai está diretamente ligado à expansão territorial do estado, em pleno ciclo do ouro que houve em Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. A bandeira de Pascoal Moreira Cabral, com sua monção, atingiu o rio Coxipó, próximo ao rio Cuiabá, descobrindo ouro na região, o que possibilitou a criação de Vila Bela da Santíssima Trindade, um dos primeiros povoados mato-grossenses (SILVA, 2004; MENDES, 2010).

A Lei Provincial nº 3, de 30 de Maio de 1874, eleva Vila Maria do Paraguay a cidade, com a denominação de São Luis de Cáceres. Nos primeiros vinte anos do século XX, São Luis de Cáceres possuía importante papel na geopolítica de Mato Grosso, porque é neste momento da história que surgem os grandes casarões comerciais de importação e exportação (SIQUEIRA, 1990; ALVES, 1985). Alterou-se, por meio do decreto-lei nº 208, o nome do município de São Luis de Cáceres para Cáceres em 26 de outubro de 1938 (SILVA, 2004).

Mendes (2010), ao descrever as fases do desenvolvimento de Cáceres, destaca que, na primeira fase, entre 1778 e 1859, Cáceres, criada para incremento da fronteira sudoeste da capitania de Mato Grosso, tinha como função a defesa do

território. Como ilustrou Albuquerque, “a região era dotada de terras férteis, aguadas e rios navegáveis, destacando-se o rio Paraguai, uma porta de navegação com São Paulo”.

Na segunda fase da evolução, entre 1860 e 1950/60, franqueada a navegação pelo rio Paraguai, Cáceres passa a receber novo alento, como a sua irmã do sul, Corumbá. Por outro lado, diminuía a corrida ao ouro dos garimpos e iniciava-se a exploração das matas do Alto Paraguai. Extraía-se borracha, peles de animais, madeiras e, sobretudo, a poaia (MENDES, 2010).

A economia de Cáceres se consolida com a formação de novos núcleos de produção que se espalharam pelo leste, nordeste, norte e sul do vasto território. Sobressaíram-se a fazenda Descalvado no rio Paraguai e centros de produção que faziam parte de São Luiz de Cáceres, mas que foram desmembrados a exemplo de Barra do Bugres, que foi um importante centro produtor de Ipecacuanha (MENDES, 2010).

Em 1950, o transporte de carga e de pessoas para Corumbá era realizado via fluvial, ao passo que as mercadorias oriundas de várias partes do país e de países estrangeiros eram, geralmente, transportadas por via aérea até Corumbá e, depois, via fluvial até os entrepostos de Descalvado, Barranco Vermelho e o porto de Cáceres (SOUZA et al, 2012). Contudo, na terceira fase, entre 1960-1979, que se inicia com a ligação rodoviária permanente entre Cáceres e Cuiabá e a construção das pontes sobre o rio Paraguai (Figura 2) e Cabaçal, o transporte fluvial quase entrou em estagnação. No período, também ocorreu o processo de migração, que atingiu o município a partir da década de 1950 com intensificação nas décadas de 1960/1970. Nesse período, houve vários desmembramentos com o surgimento de novos núcleos como Mirassol D’ Oeste, Rio Branco e Jauru. Nesse período, Cáceres destaca-se como polo colonizador do extremo oeste de Mato Grosso (SIQUEIRA, 1997; MENDES, 2010).



Figura 2: Ponte Marechal Rondon, na cidade de Cáceres

Fonte: Autores

Na quarta fase, iniciada na década de 1980 aos dias atuais, com os desmembramentos de terras cacerenses para formação de novos municípios, a administração municipal teve de rever a sua filosofia de ação, diante da nova realidade que se apresentava. Um reordenamento e redirecionamento das metas e prioridades fizeram-se necessários, passando pela reforma e ampliação da própria estrutura de governo municipal, que se operou, gradativamente, com a instalação do Centro Operacional de Cáceres (COC), na Avenida Getúlio Vargas.

De acordo com dados do IBGE (2010), o município de Cáceres conta com um contingente populacional de 87.942 habitantes e sua densidade demográfica é de 3,61 hab./Km², estando acima da média do estado que é de 3.36 hab./Km². Cáceres possui área territorial correspondente a 24.351,408 Km². A economia do município esta voltada para o setor de serviços, seguido da agropecuária. Nesse sentido, destaca-se como polo de educação e saúde na região sudoeste do estado.

A cidade de Cáceres encontra-se a uma altitude de 118m, integra a mesorregião do Centro-Sul mato-grossense e a microrregião do Alto Pantanal, distando 215 km da capital. O clima, segundo classificação de Köppen, é tropical

quente e úmido, com inverno seco (Awa). A análise dos dados de precipitação do município mostra um total anual 1.335 mm, cujo período de maior concentração pluvial média (62,68%) ocorre de dezembro a março (NEVES et al, 2012).

Ocupação das margens do rio Paraguai em Cáceres

O rio Paraguai e os canais secundários (braços) percorrem 13 km de extensão no perímetro urbano de Cáceres. O processo de urbanização e expansão de Cáceres teve início na baía do Malheiros, avançando pela margem esquerda do rio Paraguai. Atualmente, no perímetro urbano, a margem está totalmente ocupada por atividades humanas. Na baía do late foram construídos clubes e casas de veraneio. No canal secundário (baía dos Malheiros), que percorre a área central de Cáceres, são desenvolvidas várias atividades socioeconômicas (Secretaria de Meio Ambiente e Turismo, ancoradouros, bares, restaurantes, comércios, praias e praça de eventos). No segmento do rio Paraguai, encontra-se o bairro São Miguel e área portuária (Figura 3).



Figura 3: Panorâmica da área central de Cáceres – Mato Grosso, Brasil

Fonte: Autores

A Praça Barão do Rio Branco é uma das principais áreas públicas do município, onde se encontra a Igreja Matriz de Cáceres e o Marco do Jauru, monumento que foi transportado para o local em 1883 e tombado pelo IPHAN (Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico Nacional). No entorno da praça, são encontradas antigas construções que, na atualidade, são utilizadas em sua maioria como estabelecimentos comerciais (restaurantes, serviços públicos e privados, entre

outros). Próximo à Praça Barão do Rio Branco, está localizado também o rio Paraguai, onde são encontradas as embarcações de pequeno e grande porte, que funcionam como barcos-hotéis, restaurantes flutuantes e embarcações de passeio.

Silva e Souza (2012) destacam o caso excepcional do centro de Cáceres. Conforme as autoras, a área encontra-se em uma APP (Área de Proteção Permanente), que foi ocupada desde a sua criação e hoje essa ocupação se enquadra na Resolução do Conselho Nacional do Meio Ambiente (CONAMA) nº 369/2006, que dispõe sobre os casos de utilidade pública, interesse social ou baixo impacto ambiental, que possibilitam a intervenção ou supressão de vegetação em Área de Preservação Permanente. Contudo as autoras concluíram que as transformações observadas nas margens do rio Paraguai em Cáceres tanto no perímetro urbano, como na área de expansão urbana, são reflexos da ocupação desordenada.

O bairro São Miguel é um dos poucos bairros de Cáceres totalmente urbanizado. Nesse trecho, há vários casarões dos séculos XVIII e XIX e construções com aspectos contemporâneos. A água captada para o abastecimento da cidade é retirada do rio Paraguai nesse bairro, estando sob a responsabilidade da prefeitura. Inúmeras embarcações utilizam o local como ancoradouro. Na margem, são construídas contenções como os muros de arrimo para diminuir a erosão marginal que tem causado vários prejuízos para os moradores. Em estudo desenvolvido por Silva et al (2008) foi observado que muitos terrenos no Bairro São Miguel tiveram redução de sua área, devido às erosões, o que pode estar relacionado ao fato de a área não possuir cobertura vegetal, tornando as margens do rio muito instáveis, diminuindo, portanto, sua resistência à erosão.

Em estudo realizado, Silva e Neves (2008) concluíram que a tentativa de conter a erosão por meio de construção de muros de arrimo não tem resultados positivos, pois a erosão continuou ativa já que a ação fluvial ocorre por solapamento na base da margem e conseqüentemente na base do muro, causando também a queda do muro, o que demonstra a falta de conhecimento dos gestores do município sobre a dinâmica fluvial e seus efeitos.

As cevas são construções edificadas de forma artesanal que são utilizadas para a pesca tendo como objetivo principal atrair peixes por meio de alimentos

(iscas) para o local onde é construído, geralmente próximo a residências. A escolha dos locais para a construção das cevas ocorre de forma empírica, de acordo com o conhecimento popular dos pescadores. Em geral, as cevas são instaladas próximo a árvores frutíferas. As iscas mais usadas nas cevas são o milho e a soja. Os materiais utilizados na confecção das cevas são: barbantes, cordas, arames, baldes e canos de PVC.

As cevas de barranco descaracterizam os locais onde são construídas, pois a vegetação nativa é retirada, ocorrendo o depósito de lixo e queimadas. Os pesqueiros construídos na margem dão novas características ao ambiente. Da mesma forma que nas cevas de barranco ocorrem o desmatamento da área, deposição de lixo, utiliza-se ainda como forma de limpeza do local as queimadas. Esse tipo de construção apresenta certa estrutura. As cevas e os pesqueiros são demarcados por placas que identificam a denominação e o nome do proprietário do local.

Os usos múltiplos foram avaliados por diversos autores, o que legitima sua importância frente à erosão marginal. Cruz et al (2012) caracterizaram o trecho do canal entre a foz do rio Cabaçal e a Rocinha como alterado, para ambas as margens, porém destacam que os dados do protocolo estão bem próximos das condições naturais. Com relação ao trecho entre a Rocinha e a baía do Malheiros, no perímetro urbano de Cáceres, classificaram as condições das margens como alteradas e impactadas devido ao uso intenso. Bühler e Souza (2012) destacam que no trecho da Rocinha o barranco é utilizado por pescadores e a praia do Julião por banhistas. A partir da pontuação do protocolo de avaliação, concluíram que no período de estiagem o trecho se caracteriza como alterado e no período de cheia, como natural. Na cheia, a elevação do nível fluviométrico, que proporciona a inundação da planície, encobre as margens e, dessa forma, a erosão marginal torna-se menos evidente.

Em trabalho de campo, constatou-se que há a retirada da cobertura vegetal para o desenvolvimento de pesca de barranco e pecuária expansiva entre a foz dos rios Sepotuba e Cabaçal (afluentes do rio Paraguai), enquanto que, na área de influência do perímetro urbano de Cáceres, são desenvolvidas atividades turísticas e de pesca. Ao longo do segmento do rio Paraguai, também foram identificadas

diversas construções nas margens, o que acelera a erosão. O acesso ao rio é facilitado pela BR-174, conforme relatado por Cruz et al (2012); essa rodovia, por sua vez, corre o risco de ser erodida pela dinâmica do rio Paraguai com a migração do canal.

Percepção dos moradores sobre a evolução da navegação e o cenário atual no rio Paraguai

Na evolução temporal, as primeiras embarcações, de acordo com relatos dos pescadores, eram:

[...] canoas feitas de tronco de madeiras feitas pelos indígenas, após a colonização de Mato-Grosso, foram introduzindo-se botes feitos de madeiras e a remo, com o tempo veio os vapores, ou seja, embarcações movida a vapor, com o crescimento do comércio e a fortificação das fazendas de gado, foram navegando embarcações cada vez mais sofisticadas, nessa época houve certo aumento nas companhias de embarcações que disputavam o rio.

De acordo com os pescadores:

A navegação do rio Paraguai era intensa, pois era o único meio de transporte. Havia muitos tipos de embarcações, lanchas que transportavam passageiros e cargas. A navegação envolveu o processo histórico do crescimento de cidades próximas às margens do rio, pois havia a exportação de produtos e a importação, na exportação eram os produtos da terra e na importação eram as ferramentas.

Com a construção de vias terrestres, como a de Cáceres-Cuiabá, diminuiu a navegação de acordo com ribeirinho:

[...] que por meio de entradas, que podiam movimentar-se a cavalo e carro de boi, houve certa decadência na navegação do rio Paraguai. Mas o que praticamente foi deixado, à navegação do rio Paraguai, de lado foi a introdução dos caminhões nas estradas construídas de Cáceres-Cuiabá e de Cáceres-Rondônia, com isso houve grande decadência na navegação.

Hoje o cenário está diferenciado daquela época, o que é visível na navegação são os barcos hotéis e turísticos, pequenas embarcações a motor para a pesca e vários ribeirinhos, que não tem condições financeiras e navegam no rio com canoas ou botes a remo (Figura 4).

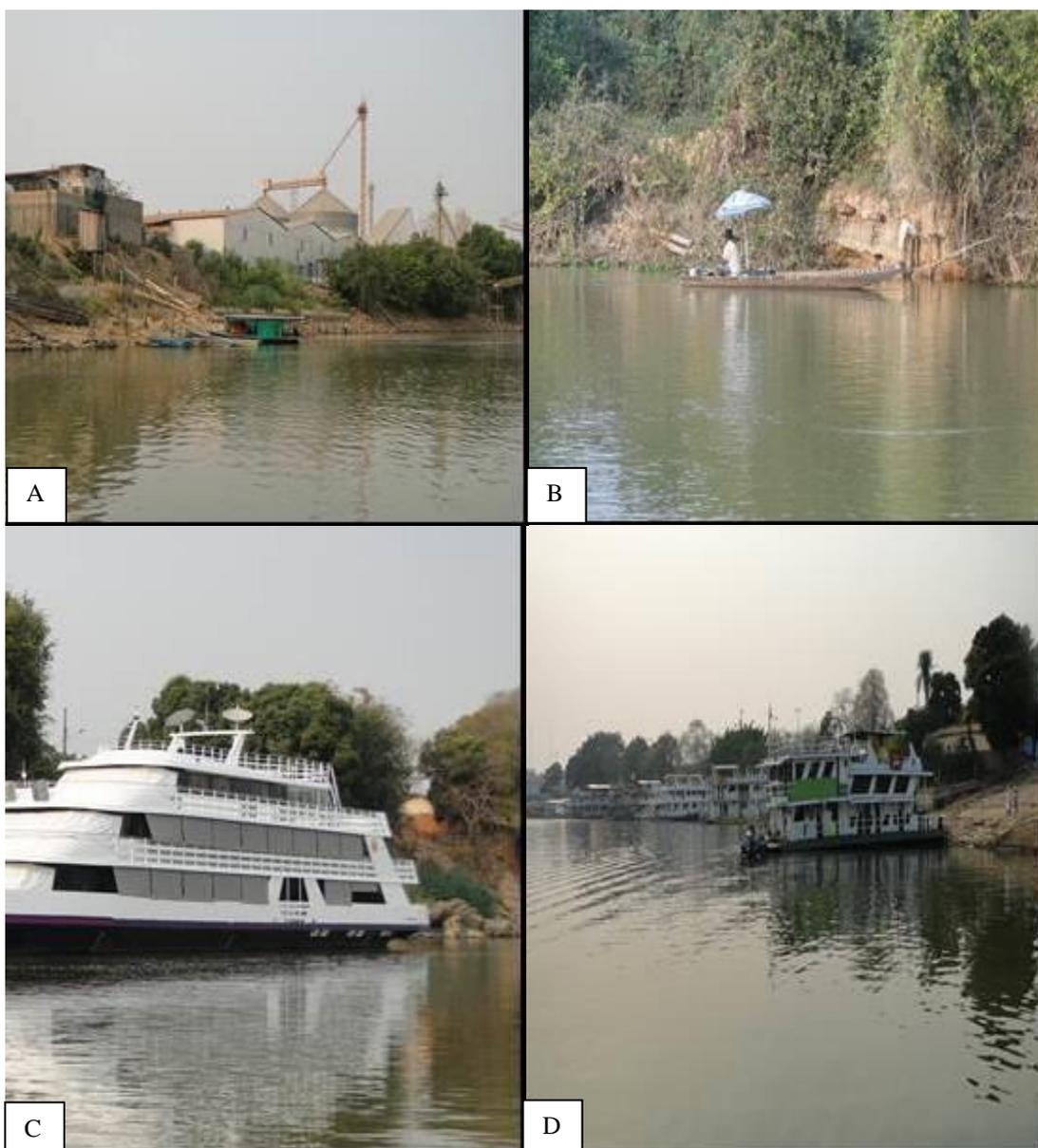


Figura 4: Representação do cenário da evolução das embarcações em Cáceres (A ,B) barcos a remo (C, D) barcos hotéis

Fonte: Autores

Analisando as entrevistas realizadas com pescadores e antigos moradores da cidade de Cáceres, puderam-se perceber várias dúvidas relacionadas à navegação. Quando se perguntou sobre os tipos de embarcações que realizavam a navegação no rio Paraguai, algumas pessoas disseram que:

Bom, primeiro tem que saber pequena ou grande, tem as pequenas ou as grandes, primeiro foram as canoas feita de tronco de madeira. Naquela época, falava quase que com nome indígena tarubá; outros falavam só apenas canoa. Mais comum para nós e canoa, né? Isso foi em... depois da canoa foi no ano de 58... 49, não. 50. 50 e 58, e depois da canoa, aí que vieram os barcos de maré que eram dos mascates, que hoje nós falamos

chalanas e antigamente falava chalana. Depois da canoas aí veio a chalana, depois dessa chalana bem maior que os barcos veio o Etrúria, que foi o primeiro barco maior que navegou aqui, tinha lugar chique, bacia de prata, esses foram os barcos maior que tinha. Mais ou menos em 59, menos de 59 e 60 e depois dessa época já não vieram mais. Já tinha a ponte, a ponte atrapalhou um pouco a navegação fluvial, ela em 59, 60,62, e 63 ela já estava funcionando bem. Que era o governado João Pontes de Arruda.

Existiam, na década de 70, muitas embarcação, que eram o batelão, usavam zinga para mover, a maioria das pessoas que moravam na beira do rio usavam o rio para se movimentar, porque não tinham estradas até na década de 90. Hoje já tem mais estradas, mais antes era só de carroça de boi ou a cavalo.

Tipos de embarcações, lanchas cargueiras, tinha as que puxavam passageiros e tinham as de passageiros que puxavam as chatas de cargas. Viam de Corumbá a Cáceres, e de Cáceres a Corumbá.

Quando perguntado aos entrevistados quais os tipos de cargas que essas embarcações levavam ou traziam para o Porto de Cáceres, várias respostas foram surgindo. Os materiais transportados eram: produtos alimentícios (carne, enlatados, açúcar, etc.), materiais para construções e gasolina, entre outros.

Eles levavam, por exemplo, de fazenda ou região. A região aqui. Temos a Descalvados, temos a Jacobina, temos aqui perto na região, mais era um pouco mais distante, mais o que levava daqui de mercadoria era o arroz, o feijão, o sal, o açúcar, que levavam pra esses lugares. As embarcações maiores, desde a época que mais navegava aqui, era o gado, o couro, o couro de pele de animal que era o jacaré, a onça, capivara, a lontra, a ariranha, esses vários outros tipo de peles e tinha a poaia também, a poaia era o maior progresso aqui de Cáceres. E o que eles traziam de lá para cá, desses lugares, por exemplo, que vinham embarcações de Corumbá? Isso, isso eles traziam o cimento, a segunda mercadoria mesmo maior que vinha de Corumbá aqui eram os enlatados, por aqui não tinha como produzir, não temos ainda. Os enlatados em geral eram secos e molhados que os mercados falavam, não tanto o açúcar porque nós tínhamos aqui, era na fazenda Ressaca. Mas de lá vinham mais pra nós o querosene, que nós não tínhamos luz elétrica, inclusive eu não me lembro bem, mas a gasolina que vinha de lá era por transporte rodoviário.

Vinha carga de São Paulo, da Europa, tudo que vinha passava por Corumbá, de Corumbá vinha para cá. Quais eram os produtos: cimento e tudo quanto era carga. E não levavam daqui praticamente nada, isso em 1944.

Ao perguntar aos pescadores e aos moradores mais antigos de Cáceres em que época do ano havia maior fluxo de embarcações e o que mudou no cenário da navegação do rio Paraguai, nos últimos anos, responderam:

Todo dia, tinha embarcações, ou quase todo dia, independente do tamanho. Com a estrada mudou tudo, atravessavam com cavalo e carro de boi, era de penetração, aí começou a queda da navegação, começaram os caminhões grandes, aí começou a cair ainda mais a navegação.

Ah! Na época que nos estamos, de 1998 a 2000 para cá. E naquela época do ano mais ou menos em que mês tinha mais embarcações? As embarcações maiores eram na época da cheia, porque na época da seca tinha mais dificuldade, nas regiões despraiadas não conseguia tanta carga, na época da seca eram os barcos mais menores que percorriam mais. Olha, pra mim, mudou, houve um grande movimento turístico, talvez pode pensar que é bom para nós, mas está na hora de pensar melhor o município aqui. Acho que mudou não muito bem, por causa da nossa fauna, da nossa flora, prejudicou muito, a quantidade de barco que só navega e não protege a nossa natureza, mas infelizmente eles só querem buscar pro seu bolso, mas maltrata a natureza, desmata, queima, essas pousadas que andam fazendo “esse é um progresso grande”, mas, no futuro, no fundo, bem pensado mesmo, há um grande engano. Então o que mudou foi a parte do turismo, mas olha e pensa direitinho, nos agredindo a região, a sujeira, da beira da margem do rio aí, a poluição então, não tem mais aqueles animais que cantavam nas margens desse rio, das baías e hoje não tem mais, e isso trouxe progresso, mas devia respeitar a natureza, nós vivemos hoje na poluição. Hoje esses turistas que chegam de barco aí e descem o rio e saem atacando os bichos, isso é porque estão numa área que não é deles. Por exemplo, na reserva do Taiamã tem muita beleza, que por enquanto está sendo seguro, graças a Deus, e temos também a reserva aqui na baía, a lagoa mais linda aqui de Cáceres que a baía do Uberaba e onde os animais ainda estão sobrevivendo um pouquinho mais. Na época das águas, mas para andar com barco pequeno era ruim. Por isso, na seca era mais visto barco pequeno. Hoje em dia tem muitas embarcações grandes, para turistas, e pequenas, para pescador.

Nas últimas décadas o município teve um forte incremento na área do turismo, pois Cáceres é considerada a porta de entrada para o Pantanal Mato-grossense. Um forte atrativo turístico da cidade é o Festival Internacional de Pesca, que atrai milhares de turistas todos os anos para a prática de pesca esportiva, o que alavanca o comércio local no período (SILVA e SOUZA, 2012).

Nesse sentido, a navegação no rio Paraguai está atrelada às atividades de pesca e ao turismo. Sobre isso, Souza et al (2012) destacam que o corredor fluvial possui potencial turístico e recreativo em razão de sua biodiversidade e complexidade paisagística. Contudo, os autores concluíram que o processo atual de navegação tem ocorrido de forma desordenada, principalmente no período de estiagem e que, na planície de inundação, os maiores problemas ambientais são decorrentes da ocupação das margens com a expansão urbana de Cáceres e em sua área de influência.

O principal destino para a pesca é nas imediações da Estação Ecológica da Ilha Taiamã. Nessa área, o rio Paraguai flui num padrão meandrante, ladeado por diversas lagoas, formando uma planície flúvio-lacustre, o que caracteriza o Pantanal Mato-Grossense. Um dos fatores que tornam o local atrativo para a pesca é o

número reduzido de barcos a motor, o que não ocorre nas rodadas situadas próximas à cidade de Cáceres, onde há um grande número de embarcações que interferem na pescaria praticada no rio Paraguai (NEVES et al, 2012). Percebe-se então que os pescadores, principalmente os profissionais, buscam pontos de pesca cada vez mais distantes da cidade, associado à maior oferta e espécies de peixes. No perímetro urbano de Cáceres, tanto a pesca quanto a navegação e, conseqüentemente, o uso das margens na área de influência estão saturados.

No corredor fluvial, existem várias formas de turismo, como o de massa, praticado pela população urbana da cidade de Cáceres e outras cidades vizinhas, que frequentam as praias fluviais e pescam. Outras formas de turismo encontradas são: o turismo pesqueiro, realizado no rio e nas baías por turistas de outros estados; o turismo de contemplação e contato com a natureza (recursos hídricos, fauna, flora) realizado, principalmente, por turistas estrangeiros; o turismo cultural, que envolve visitas a patrimônios históricos e arqueológicos (antigas fazendas, museu, centro histórico, sítios arqueológicos); e o ecoturismo com passeios fluviais, que possibilita a integração do homem com a natureza (SOUZA et al, 2012).

Considerações Finais

O sistema fluvial do rio Paraguai serviu de caminho para a ocupação dos atuais estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul. A implementação de núcleos, a exemplo do município de Cáceres, às margens do rio Paraguai, foi fundamental para a consolidação do território. Contudo, as formas atuais de uso e ocupação de suas margens não estão em consonância com a legislação ambiental devido à retirada da cobertura vegetal para a construção de casas de veraneio e cevas de barranco. Cabe salientar ainda a expansão do perímetro urbano com a apropriação das margens e sua privatização.

Hoje, a navegação no rio Paraguai serve de suporte principalmente ao turismo e à pesca em suas diversas modalidades (esportiva, de subsistência, entre outras). A importância dessa atividade se expressa pelo Festival Internacional de Pesca (FIP) que acontece anualmente. Assim como Cáceres, outros municípios da região têm realizado festivais de pesca e de praia nos rios que banham seus perímetros urbanos ou que percorrem seus territórios municipais.

Analisando a memória de um povo, a navegação representa a sua história e faz parte do seu cotidiano, direta ou indiretamente. Nesse sentido, a população mantém uma relação econômica e sociocultural com o rio Paraguai e seus afluentes. Cabe salientar a percepção dos entrevistados no que se refere aos impactos ambientais gerados pela navegação e pelo uso das margens, que vêm ocorrendo de forma desordenada, seja pela população local, seja pelos turistas.

Nesse sentido, há a necessidade de uma reestruturação do turismo e da pesca desenvolvidos em Cáceres, com melhor aproveitamento dos atrativos naturais e socioculturais existentes no município, bem como uma maior fiscalização nas áreas de preservação permanente do rio Paraguai, tendo em vista a fragilidade e dinâmica do corredor fluvial, com destaque para os processos de erosão/sedimentação e sua amplitude.

Referências

- BINDANDI, M. N. *Ressonâncias de um estilo: traços afrancesados nos espaços sociais da cidade de Cáceres – MT, na primeira metade do século XX*. 2005. Trabalho de Conclusão de Curso (Graduação em História) – Universidade do Estado de Mato Grosso, Cáceres.
- BRASIL. Ministério de Minas e Energia. Secretaria Geral. *Projeto RADAMBRASIL. Levantamentos dos Recursos Naturais, Folha SD 21*. Cuiabá, Rio de Janeiro: Secretaria Geral, 1982. 448 p.
- BÜHLER, B. F.; SOUZA, C. A. Aspectos sedimentares do rio Paraguai no perímetro urbano de Cáceres – MT. *Geociências*, v. 31, n. 3, p. 339-349, 2012.
- CRUZ, J. S; SOUZA, C. A.; SOARES, J. C. O. Território, territorialidade: uso/ocupação, impactos e conflitos nas margens do rio Paraguai – MT. In: SOUZA, C. A. (Org.). *Bacia hidrográfica do rio Paraguai – MT: dinâmica das águas, uso e ocupação e degradação ambiental*. São Carlos: Editora Cubo, 2012. P. 131-147.
- GARCIA, D. S. C. *Território e negócios na “Era dos Impérios”*: belgas na fronteira oeste do Brasil. 2005. Tese (Doutorado em Economia Aplicada). Universidade Estadual de Campinas, Campinas.
- HEINST, A. C. *Pioneiros do Século XX: memória e relatos sobre a ocupação da cidade de Mirassol D’Oeste*. 2003. 171 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal de Mato Grosso, Cuiabá.
- INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA – IBGE. *Censo Demográfico 2010*. Rio de Janeiro: IBGE, 2010.

LÜDKE, M.; ANDRÉ, M.E.D.A. *Pesquisa em educação: abordagens qualitativas*. São Paulo: EPU, 1986.

LUNA, S. V. *Planejamento de pesquisa: uma introdução*. 2. ed. São Paulo: EDUC, 1999.

MENDES, N. F. *Efemérides Cacerenses*. 2. ed. Brasília: Centro Gráfico do Senado Federal, 1992.

MENDES, N. F. *História de Cáceres – Tomo II Origem Evolução Presença da Força Armada*. Cáceres: Editora da UNEMAT, 2010.

NEVES, S. M. A. S.; NEVES, R. J.; SILVA, A.; CRUZ, C. B. M. Pesca de rodada no rio Paraguai – Pantanal de Cáceres – MT, Brasil: geração de subsídio à atividade turística com suporte nas geotecnologias. In: SOUZA, C. A. (Org.). *Bacia hidrográfica do rio Paraguai – MT: dinâmica das águas, uso e ocupação e degradação ambiental*. São Carlos: Editora Cubo, 2012. P. 203-209.

NEVES, S. M. A. S.; NUNES, M. C. M.; NEVES, R. J. Caracterização das condições climáticas de Cáceres/MT Brasil, no período de 1971 a 2009: subsídio às atividades agropecuárias e turísticas municipais. *Boletim Goiano de Geografia*, v. 31, n. 2, p. 55-68, 2012.

PONCE, U. M. *Impacto hidrológico e ambiental da hidrovia Paraná – Paraguai no pantanal mato-grossense*, um estudo de referência. San Diego: San Diego State University, 1995.

PÓVOAS, L. C. *História geral de Mato Grosso: da proclamação da até os dias atuais*. Cuiabá: Resenha Ltda, 1995. V. 2.

SILVA, A.; NEVES, S. M. A. S. Sensoriamento remoto aplicado ao estudo da erosão marginal no rio Paraguai: bairro São Miguel em Cáceres/MT-Brasil. *Revista Geográfica Acadêmica*, v. 2, n. 3, p. 19-27, 2008.

SILVA, A.; SOUZA FILHO, E. E.; CUNHA, S. B. Padrões de canal do rio Paraguai na região de Cáceres (MT). *Revista Brasileira de Geociências*, v. 38, n. 1, p. 167-177, 2008.

SILVA, A.; SOUZA FILHO, E. E.; NEVES, S. M. A. S. Erosão marginal e sedimentação no rio Paraguai no município de Cáceres (MT). *Revista Brasileira de Geociências*, v. 41, n. 1, p. 76-84, 2011.

SILVA, E. P. *O cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso 1870-1930*. Cuiabá: Entrelinhas, 2004. 127 p.

SILVA, R. V.; SOUZA, C. A. Ocupação e degradação na margem do rio Paraguai em Cáceres, Mato Grosso. *Revista Brasileira Gestão e Desenvolvimento Regional*, v. 8, n. 1, p. 125-152, 2012.

SIQUEIRA, E. M. *Revivendo Mato Grosso*. Cuiabá: SEDUC, 1997. 156 p.

SOUZA, C. A. *Dinâmica do corredor fluvial do rio Paraguai entre a cidade de Cáceres e a estação ecológica da ilha de Taimã – MT.* 2004. 173 f. Tese (Doutorado em Geografia) – Universidade Federal do Rio de Janeiro, Rio de Janeiro.

SOUZA, C. A.; PIERANGELI, M. A.; SOUSA, J. B. Análise espaço-temporal do corredor fluvial do rio Paraguai no trecho entre Cáceres e a ilha Taimã/MT. *Revista Brasileira de Cartografia*, v. 64, n. 5, p. 551-564, 2012.

SOUZA, C. A.; SOUSA, J. B., CUNHA, S. B. Considerações preliminares sobre impacto das “chatas” nas margens do rio Paraguai – MT. *Ciência Geográfica*, v. 3, n. 17, 2000.

SOUZA, L. G. *Retrospectiva histórica do Pantanal.* In: SIMPÓSIO SOBRE RECURSOS NATURAIS E SOCIOECONÔMICOS DO PANTANAL, 1., Corumbá, 1986. Anais... Corumbá: Embrapa do Pantanal, 1986. P. 56-62.