

RECONSTITUIÇÃO HISTÓRICA DE PAISAGENS NATURAIS DO RIO JACUÍ

HISTORICAL RECONSTITUTION OF NATURAL LANDSCAPES IN JACUÍ RIVER

Andréa Inês Goldschmidt¹

Resumo: A investigação objetivou o resgate histórico de paisagens naturais do Rio Jacuí, entendendo-o como um lugar da memória e identidade. Para tanto, a pesquisa de campo, qualitativa, abordou os aspectos topofílicos, resultantes de entrevistas; acervos fotográficos; análise exploratória descritiva de documentos e leitura de relatos dos viajantes naturalistas pelo Rio Grande do Sul. Os resultados permitiram a construção de um mapa mental das paisagens anteriores à construção das barragens no rio e o reconhecimento das principais transformações do lugar. Estas se mostraram intensas e podem ser citadas: mudança de paisagens em decorrência da abertura do canal para a navegação na década de 50 do século passado, diminuição da fartura de peixes disponíveis, caça predatória, desmatamento, monocultura e irrigação. Os relatos dos viajantes naturalistas revelam uma geografia do rio totalmente distinta, apresentando grande sinuosidade, canal estreito e fechado, com muitas ilhas, rochas, vegetação distinta e, baixios. Entende-se a importância da abertura do canal, mas é fundamental a manutenção deste rio, tornando-o novamente navegável, de modo que se justifiquem as transformações ocorridas e necessárias para a época.

Palavras-chave: Topofilia. Memória Ambiental. Preservação.

Abstract: The investigation aimed at the historical restoration of natural landscapes of Jacuí River, understanding it as a place of memory and identity. To this end, the qualitative field research addressed the topophilic aspects, resulting from interviews; photographic collections; exploratory descriptive analysis of documents; reading reports of naturalistic travelers in Rio Grande do Sul. The results allowed the construction of a mental map of the landscapes prior to the construction of the dams on the river and the recognition of the main transformations of the place. These proved to be intense and can be mentioned: change of landscapes due to the opening of the canal for navigation in the 50's of the last century, reduction of the abundance of available fish, predatory hunting, deforestation, monoculture and irrigation. The reports of naturalistic travelers reveal a totally different geography of the river, presenting a great sinuosity, narrow, with a closed channel, with many islands, rocks, distinct vegetation and shallows. The importance of opening the canal is understood, but maintaining this river is essential, making it again navigable, so that the transformations that occurred and were necessary for the time are justified.

Keywords: Topophilia. Environmental Memory. Preservation.

Introdução

A percepção ambiental resultante da forma como o ser humano se relaciona com o ambiente é um fenômeno complexo que se funde com vários elementos da existência humana e é denominada de topofilia. Tuan (1974) explica que a topofilia é construída a partir da investigação da história de interação com o ambiente; ou seja, leva em consideração, as interações de história de vida da pessoa. É o elo afetivo entre a pessoa e o lugar ou ambiente físico. Desta forma, difuso como conceito vivido e concreto, como experiência pessoal.

Portanto, a memória tem influência direta na maneira como o ser humano entende e se relaciona com seu meio. Nesse sentido, os indícios de alteração da paisagem local ganham extrema importância, uma vez que representam mais que novas configurações físicas, mas a perda de referenciais sócio-históricos; substratos onde se ancoram um universo de significações atribuídos ao lugar.

Para Marin, Oliveira e Comar (2004), investigar para reconstituir a história de um lugar é muito mais do que um estudo de ordenamento de fatos históricos, trata-se de uma redescoberta de um mundo de significados, de lembranças, histórias, sentimentos e crenças que o povoam, numa interação nostálgica.

Para Heidegger (1989), essas lembranças e reflexões fundamentam a necessidade de tratar a percepção como processo em conexão constante entre o universo já construído de signos e representações, com a memória. É ainda, uma oportunidade de conscientização reflexiva sobre as mudanças de paisagem que as ações antrópicas provocaram e suas consequências para o planejamento do desenvolvimento local.

Marin, Oliveira e Comar (2004) explicam que as percepções e memórias sobre um ambiente não permanecem como fragmentos isolados da realidade histórica, de maneira que aos sentidos de quem as concebem, são fornecidos mais do que dados imediatos e presentes; ou seja, estas percepções, se misturam à várias sensações. Assim, ao lembrar um ambiente, se estabelece uma interação do ser humano com o lugar, induzindo pela memória, relações nostálgicas que despertam valor afetivo.

Para Bergson (1999), a memória é a conservação do passado, já para Halbwachs (1990), ela é a reconstituição dele. A memória é, portanto, um dos componentes da topofilia, uma vez que essa se constrói da experiência histórica da interação.

Barbosa (2008) afirma que os relatos e documentos corporificados a partir das experiências e valores das pessoas são elementos importantes para a compreensão de significados e representações sociais de uma comunidade, relação que se dá a partir da valorização do lugar, dimensionando o ritmo com que ele se organiza.

Diante desta abordagem, investigar e reconstruir a história, oferece material inestimável para estudo e compreensão da realidade. Ainda, possibilita reconhecer e valorizar a cultura local e global, relacionando processos, acontecimentos, decisões, e a evolução social em suas múltiplas construções, de forma a possibilitar leituras e posturas críticas. Dificilmente se conseguirá preservar, o que não se conhece!

As narrativas dos naturalistas são também uma fonte inestimável para reconstituição da história ambiental de um lugar. Segundo Drummond (1991), os viajantes naturalistas e os exploradores de um território, ansiavam por encontrar recursos naturais valiosos - para pagar as contas da viagem e agradar os seus soberanos - e desta forma, prestavam atenção minuciosa a tudo que viam nas novas paisagens e assim, as registravam. Tinham olhos treinados para identificar novas espécies animais e vegetais, os hábitos e costumes da população brasileira que habitava um meio natural tão distinto do europeu, e assim, as descreviam com vivacidade.

Ainda se faz necessário, para a reconstrução da história ambiental de um local, o trabalho de campo. Neste, podem ser pesquisadas e registradas as observações pessoais de um pesquisador sobre as paisagens naturais, clima, flora, fauna, ecologia e também sobre as marcas rurais e urbanas que a cultura humana deixou nestas paisagens; ainda, permite consultas às fontes locais, como entrevistar moradores antigos, investigar arquivos, realizar ou coletar registros fotográficos, entre outros. Essas pesquisas servem para identificar marcas deixadas na paisagem pelos diferentes usos humanos, marcas essas que nem sempre constam de documentos escritos. Sobre isso, Nash (1982) afirma que a paisagem se transforma em si mesma

num documento que precisa ser lido adequadamente. Trata-se de ler a história na paisagem.

Diante do apresentado, a investigação buscou o resgate histórico de paisagens naturais do Rio Jacuí, entendendo-o como um lugar da memória e identidade.

Trajetoória Metodológica

Na pesquisa de campo contemplou-se os aspectos topofílicos, levando em consideração a interpretação das informações, ressaltando a pesquisa qualitativa (MINAYO, 2004). Nesta, operacionalizou-se: (a) ordenação dos dados, em que se fez todo o mapeamento dos dados obtidos no trabalho de campo, transcrição de gravações, releitura do material, organização dos relatos e dados da observação participante; (b) classificação dos dados, feita através de uma leitura repetida dos textos de fundamentação teórica; e, (c) análise final, respondendo as questões da pesquisa com base em seus objetivos. A pesquisa de campo se deu através de entrevistas, coleta de acervos fotográficos atuais e passados; análise exploratória descritiva de documentos relacionados ao Rio Jacuí, disponíveis no acervo do Museu Municipal de Cachoeira do Sul - Patrono Edyr Lima, e ainda, leitura de referências bibliográficas dos viajantes naturalistas pelo Rio Grande do Sul.

Resultados e Discussões

Neste artigo, além de apresentar os resultados que permitem uma reconstituição histórica do ambiente Rio Jacuí, optou-se em destacar em vários trechos, a fala dos autores dos depoimentos, buscando apre(e)nder o lugar e analisar a realidade no contexto em que os indivíduos realizaram suas ações e desenvolveram seu modo de vida. A relação do “apreender” está no conhecer e captar o que estava no meio onde viviam, e identificar este lugar como uma rede de relações humanas valorizando na totalidade, suas representações simbólicas e materiais e os elementos centrais deste mesmo lugar.

Caracterização da área em estudo

Nascendo a 730 m de altitude nas proximidades da cidade de Passo Fundo, o Rio Jacuí, que Balduino Rambo chamou de “goteira colossal, uma grande calha”, desce em turbulência de sua nascente localizada no planalto, cerca de 400 metros acima do nível do mar. Possui cerca de 800 quilômetros de comprimento, fazendo parte da Bacia Hidrográfica do Baixo Jacuí, que inicia no em Agudo, na barragem de Dona Francisca; e termina no Delta do Jacuí. Nesta Bacia está implantada a principal hidrovia do Estado do Rio Grande do Sul, no Rio Jacuí. Esta possui as barragens-eclusa de Fandango, Amarópolis e Anel Dom Marco, que permitem a navegação até a montante (que significa rio acima, em direção à nascente) do município de Cachoeira do Sul, localizado na margem esquerda do Rio Jacuí. Este Rio tem grande importância para o município de Cachoeira do Sul (SINNEMANN et al., 2007)

A área de investigação - Rio Jacuí - não se limita somente ao município de Cachoeira do Sul, embora a maior parte da análise exploratória descritiva levou em conta registros, entrevistas como moradores e documentos disponíveis neste município.

A cidade de Cachoeira do Sul possui uma relação estreita com o Rio Jacuí; inclusive, o próprio nome do município se deve a um acidente orográfico situado no antigo Passo do Fandango. Em 1759, uma guarda avançada do forte de Rio Pardo, composta por 110 soldados, foi destacada para o *Passo do Fandango*, estabelecendo depósito de armas e munições. Duas décadas depois, em 1778, o capitão de infantaria do regimento de Estremos, Domingos Alves Branco Muniz Barreto, passou pela região e ressaltou a quantidade de criação de animais da povoação de São João da Cachoeira (nome já modificado, mas que apresentava o termo novo “cachoeira”). Pelo crescimento visível, o povoado subiu na hierarquia administrativa, de povoado à freguesia e posteriormente alcançou status municipal de Vila. Em 10 de julho de 1779, o povoado de São João da Cachoeira foi elevado à categoria de freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Cachoeira. O relativo desenvolvimento regional fez com que a freguesia de Nossa Senhora da Conceição da Cachoeira fosse desmembrada da Vila de Rio Pardo em 26 de abril de

1819, passando à denominação de Vila Nova de São João da Cachoeira. A data de 5 de agosto de 1820, marcou oficialmente a criação da Vila Nova de São João da Cachoeira. (SELBACH, 2007). O que se percebeu é que o nome “cachoeira” se manteve, marcado não só pelo ponto onde o rio deixa de ser navegável, por causa de uma queda d’água, como possivelmente pela expansão marítima que veio em seguida. Somente após o Decreto-Lei de 29 de dezembro de 1944 passou a ser denominada Cachoeira do Sul.

Rio Jacuí na região de Cachoeira do Sul: sob o olhar dos naturalistas

Debruçar-se sobre os relatos de viajantes-naturalistas, escritos estes, de caráter científico, oportuniza compreender o interesse destes pela pesquisa, uma vez que faziam uma descrição detalhada dos espécimes de plantas e animais encontrados e em muitos casos, incluíam desenhos que acompanhavam o texto, além de registrarem a geologia e o clima das regiões percorridas, os aspectos humanos e etnográficos da população. Foram poucas expedições científicas que alcançaram o sul do Brasil e a análise desses escritos permite que se tenha a percepção de um “olhar” diferente sobre a cidade: o “olhar estrangeiro”.

Nicolau Dreys chegou ao Brasil em 1817, percorrendo a Província Sulina entre 1818 a 1825, e registrou sua passagem por Cachoeira, onde descreveu suas impressões associadas ao Rio Jacuí:

O Jacuí (...) aparece então grande e majestoso; seu álveo semeado de ilhas férteis, entre as quais algumas têm bastantes léguas de comprimento, é geralmente bordado de matos virgens, onde se manifesta toda a potência vegetal dos Trópicos; de distância em distância, os matos são interrompidos por soluções de continuidade, que deixam ver vilas modernas, agradavelmente situadas e dispostas em anfiteatro (DREYS, 1961, p. 55-56)

(...) a povoação levanta-se, como as precedentes, na margem do Jacuí, e em virtude disso se pode ir a ela por canoa, porém, com mais tempo e mais trabalho por ser a distância maior pelas sinuosidades do rio que, além disso, se acham às vezes impedidas pela escassez das águas, no tempo da seca (DREYS, 1961, p.32).

Estas sinuosidades são narradas até a década de 50 do século passado, antes das construções das barragens, também em depoimentos colhidos através da pesquisa.

Em documentos da época, consta que em 1846, o Barão de Caxias, ao se dirigir à Assembleia Provincial, lembrava a necessidade da abertura de canais, a limpeza de rios e a destruição das cachoeiras que dificultavam a navegação do Jacuí, salientando:

Que as estradas, canais e pontes ocupavam o primeiro lugar entre os elementos materiais que facilitam as comunicações entre as cidades e vilas, estreitando entre si os laços de confraternização, animando o comércio, despertando a indústria e aumentando a fonte de riqueza (LEIPNITZ, MUSEU MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL, 2007).

Também, importante é o comentário do Dr. Luiz Bello em 1852, citado em um documento “Cidade de Cachoeira”, (MUSEU MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL, 2007) referindo-se à cachoeira existente no Passo: “Se as cachoeiras que há neste rio da cidade do Rio Pardo para cima, não embaçassem a navegação nos tempos de seca, seria a Vila de Cachoeira e não esta cidade o principal empório do comércio da capital com o interior da Província”.

Este reconhecimento do Rio Jacuí, desde o século XIX como uma via navegável importante, esteve presente em todos os registros da pesquisa. Somente em 1939 recebeu os primeiros trabalhos de melhoramento (JORNAL DO POVO, 1989). O que refletiu, que na década

de 30, do século passado, estavam sediadas em Cachoeira do Sul mais de quarenta empresas de navegação, que transportavam a riqueza de quinze municípios, desde as cabeceiras do Jacuí e do Vacacaí. (GOMES, JORNAL DO POVO, 1984).

Sobre a beleza e características botânicas do local, o botânico francês Saint-Hilarie, narrou suas impressões, em 22 de abril de 1821, quando registrou a sua passagem pela Vila de Cachoeira:

[...] fica numa posição agradável, à encosta de uma colina que domina o rio Jacuí [...] A Vila de Cachoeira deve seu nome aos recifes que, a pouca distância do lugar onde está construída, embaraçam o leito do rio e não deixam passar as canoas, senão ao tempo das enchentes. Até o momento, não se realizou obra alguma para facilitar o descarregamento de mercadorias; apenas abriram uma picada no meio das árvores que margeiam o Jacuí e parece que não cuidaram do caminho que liga este rio à cidade (SAINT- HILAIRE, 2002, p. 353-354).

Igualmente, o naturalista francês Isabelle (2006) narrou em 1833, a respeito da vegetação do Rio Jacuí:

A paisagem que o cerca é muito bonita e nada fica a dever à do Jaguari. Coroado ao oeste, ao norte e ao nordeste por algumas colinas meio arborizadas, corre entre belos prados verdes, regados por numerosos arroios, à sombra de árvores floridas, em torno das quais voejam sem cessar muitas espécies de beija-flores que disputam a magníficos lepidópteros o néctar embalsamado que enche o cálice das flores (p. 219).

Sobre a sinuosidade do rio, já destacada por outros naturalistas, afirmou:

O passo do Jacuí é muito frequentado. Há um movimento perpétuo de carretas, cavalos, mulas, bois, viajantes, mercadorias, que se cruzam dentro do rio [...] Os trajés pitorescos dos viajantes nacionais e estrangeiros; a mistura de figuras negras, brancas, oliváceas, baças; os nadadores mestiços ou índios que acompanham os rebanhos, uns levados pela correnteza, outros fazendo esforços terríveis para juntar os bois e impedir que as carretas virem; as longas e estreitas pirogas, feitas de um tronco de árvore, que passam com a rapidez do vento levando seus passageiros imobilizados pelo susto; as florestas de chifres que se entrechocam; as enormes *pelotas* cobertas de peles de boi meio mergulhadas na água, e suspensas de uma leve piroga ou de uma simples barrica presa a elas; os seis bois atrelados que o arreador dirige com um braço nervoso e uma voz de estentor [...] São muito frequentes os desastres nessas passagens de rios correntosos: ou um homem é estropiado pelos animais que vai repontando a nado, ou é afogado dentro de uma carreta que soçobra ou arrastado numa pelota. Quanto aos animais, é raro que não haja alguns arrastados pela corrente ou afogados debaixo das carretas (p. 221-222)

Lindman (1906), também se referiu às matas ao longo do Rio Jacuí, desde as corredeiras de Cachoeira até a foz do rio Guaíba, chamando-as de “matas de anteparo ou de mata marginal”. Referindo-se à cidade de Cachoeira do Sul, relatou que o rio tem ao pé desta cidade uma cachoeira, de onde se originou inclusive o nome da localidade. Em seus registros, descreveu que o Rio Jacuí e seus afluentes eram cobertos de matas virgens contínuas e que haviam muito arroios, deslizando por baixo de um teto de folhagem fechada, como um tecido de cipós, com a vegetação florestal se estendendo de um arroio a outro, atravessando morros divisórios; e,

onde começava a rarear, era por consequência de cultura e derrubada, porque, além de derrubadas para roças, havia grande exportação de madeira pelo Rio Jacuí até Porto Alegre.

Narrativas estas, já mostravam a degradação ambiental e a triste transformação que assombrava o rio e apontavam a problemática da intensificação no uso dos recursos naturais como pastagens e extração de madeira, resultando na aceleração da perda das características originais da vegetação. Inclusive descreveu como impiedosa a derrubada das matas em Cachoeira, afirmando que o imigrante que se radicava à terra deixava atrás um rastro de derrubadas devastadoras, e queimadas a esmo, como se esse patrimônio colossal que destruía não representasse o maior de todos os valores.

Sobre esta interferência humana, vale ressaltar que em 1858, o viajante italiano Henrique Ambauer, recém-chegado da Europa, utilizou os serviços da Companhia Jacuí em viagem à cidade de Cachoeira do Sul e presenciou cenas que lhe provocaram estranhamento frente aos hábitos brutos de alguns passageiros e que foram descritos por ele:

Durante a viagem alguns passageiros atiraram sobre as inofensivas capivaras que atônitas observavam a passagem do vapor; uma ou outra que conseguiram ferir atiravam-se ao rio onde conservavam-se mergulhadas para surgir muito mais longe se o ferimento não era mortal. Diversas espécies de pássaros esvoaçaram, quando o vapor deles se aproximara, para ir pousar mais longe, enquanto que outros, abrigados no espesso dos bosques faziam ouvir seus graciosos cantos (FILHO NOAL, 2012, pg. 228)

Rambo (1994) relatou que já entre as décadas de 1940 e 1950 a situação do Rio Jacuí já se mostrava muito diferente do que haviam narrado Saint-Hilarie e Isabelle. Destacou que as numerosas cidades, vilas e povoações ligadas pelo caminho de ferro, as plantações de arroz na margem brejosa e as embarcações singrando as águas já demonstravam a importância antropogeográfica desta “artéria central” do Rio Grande do Sul.

Essa importância teve seu maior reconhecimento, a partir de 1953, em que se iniciaram os trabalhos de melhoramentos no rio, que até este ano estiveram limitados à regularização do leito por dragagens, derrocamento convencional e emprego limitado de obras fixas. Em agosto de 1852 a Câmara resolveu pôr em andamento a construção da rampa do Porto, cuja primeira parte foi concluída em 1856 e a segunda em 1859. Teve-se, portanto, o projeto de melhoramento da hidrovia, do montante (que significa rio acima, em direção à nascente) para a jusante (que significa rio abaixo, em direção à foz) através de obras de canalização, que incluíram o início da construção da Barragem de Fandango, em Cachoeira do Sul. Em seis de dezembro de 1858, a Câmara solicitou a desobstrução de cachoeiras que embaraçavam a extensão navegável, a fim de facilitar o transporte e viabilizar a navegação a vapor. Os produtos provenientes da Capital, principal mercado abastecedor, chegavam ao município através do Jacuí. (MUSEU MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL, 2007).

Relatos orais: a história narrada pelos que ali nasceram e cresceram

Barbosa (2008) afirma que as entrevistas revelam as experiências mais afetivas do passado e do presente, possibilitando aos autores dos depoimentos expressarem sentimentos únicos e que imprimem a maneira como o homem utiliza um lugar, como o trata afetiva e cognitivamente. Ainda segundo a autora, é também o olho e a escuta investigativa do pesquisador, que capta a sensibilidade das palavras de seus investigados. A linguagem age como modelo de compreensão do objeto, onde a narrativa possibilita espelhar a percepção que a comunidade possui de si e do seu redor, reconhecendo-se e identificando-se.

Diante deste contexto, os depoimentos foram organizados não pelo perfil ou depoimentos sequenciais dos entrevistados e sim por assuntos abordados durante as entrevistas. Foram realizadas doze entrevistas, sendo um total de oito, os autores dos depoimentos - entre eles, um operador de eclusa, marinho e prático (profissionais que indicam o caminho em cursos de navegação); e, sete pescadores e/ou moradores “nascidos e criados” na beira do rio. Alguns

entrevistados realizaram mais de um depoimento. As entrevistas foram gravadas e transcritas para a análise (SINNEMANN et al, 2007). A partir destas conversas foi possível coletar dados e curiosidades históricas, mitos ou lendas sobre o rio.

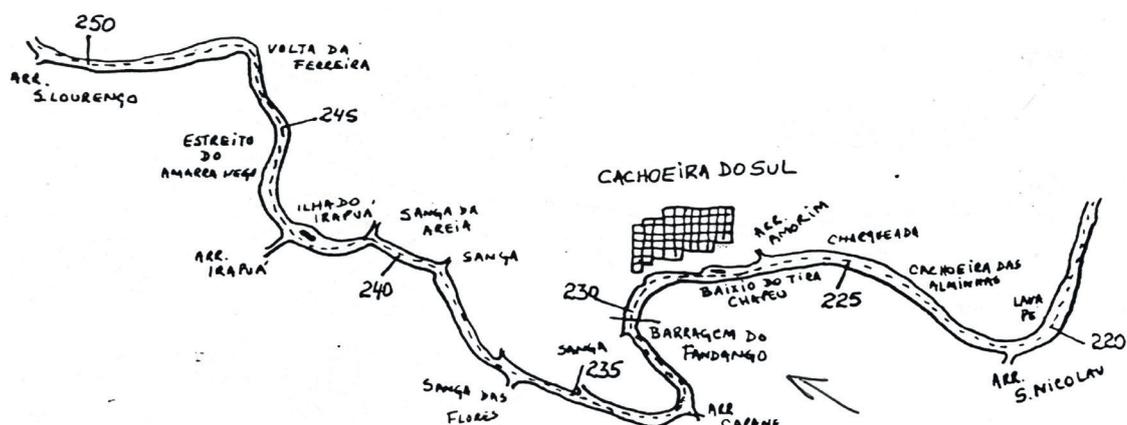
Pontos Quilométricos do Rio – um misto de histórias e curiosidades!

Uma das etapas da pesquisa envolveu o estudo histórico dos nomes dados aos diferentes Pontos Quilométricos no rio. Os Pontos Quilométricos (também identificados como PKs) consistem em uma marcação geográfica que serviam para indicar o caminho para a navegação. Paralelo aos PKs estabelecidos, haviam boias de sinalização para demarcarem as áreas navegáveis (não mais existentes). Os pontos além de serem numerados, acabavam recebendo nomes populares relacionados à acidentes geográficos, crendices, baixos (considerados locais de interrupção da navegação, pelas condições características do local) e pontos de parada. Porém, muitos destes nomes e histórias, difundidos pelos homens que viviam do e no rio, hoje, são parte apenas da memória de alguns. À medida que se pode ouvir estas lembranças e memória, estes nomes ressurgem e podem contribuir para se entender as características deste ambiente, valorizar, se encantar e resgatar a história do Rio.

Ainda são apresentadas as imagens dos mapas usados para esta localização, com a indicação destes PKs (incluindo os nomes populares) e que foram nos entregues por um dos entrevistados, Seu Laudares Rosa de Oliveira, um prático antigo da região, dos maiores conhecedores do rio e que muito contribui. Segundo depoimento deste, estes mapas foram utilizados para a navegação comercial, no tempo em que o rio era sinalizado por 60 boias demarcadoras destes Pontos Quilométricos e *“a navegação se dava em um rio cheio de pedras submersas e baixios, com variação de 9m de altura entre a estiagem e a cheia, o que não era para qualquer um”*.

Registrou-se destas algumas histórias, relacionadas ao trecho representado nos mapas, PK 230 ao PK 90, para que ao serem escritas não se possam perder. Claval (2001) discorre que o espaço acolhe as características de um determinado tempo, assimilando-as e transformando-as sem cessar. Cada lugar traz a marca de milhões de histórias que compuseram a realidade de seus habitantes, independentemente da época em que viveram.

Figura 1. Mapa representativo sequencial do Rio Jacuí, PK 250 a PK 220



Fonte: Fornecido pelo Seu Laudares Rosa de Oliveira (Marinheiro, Prático do Rio)

Ponto Quilométrico 230 - Barragem do Fandango. Localizada junto à cidade de Cachoeira do Sul, se constituiu na pioneira em obras de canalização nesta hidrovia, tendo sido conclu-

ída em 1958. A Barragem com 170 m de extensão possui sobre a passarela de movimentação dos carros de manobras, uma ponte rodoviária integrante da rodovia BR 453, que une a cidade de Cachoeira do Sul a BR 290. Anterior à construção da barragem, o local era denominado como Passo do Fandango, não permitindo a navegação a montante do município de Cachoeira do Sul. Era um “tombado”, de cerca de um metro e meio de altura. Neste, existia um cabo de arame que servia para a travessia de barcos. As pessoas não tomavam banho ali, pois era muito perigoso. No canal existiam muros de pedras, e devido à profundidade, só as pequenas embarcações passavam por ali. Era considerada, de acordo com os relatos, a passagem mais difícil, seguida pela Cachoeira das Almas e também a Cachoeira da Negra. Consideravam como a pior, como narrado pelo Prático do rio:

O canal era muito estreitinho naquele ponto! Só tinha um lugar para passar. Vi toda esta transformação! Eu pequei isso aqui, não tinha uma barragem! Nasci e me criei na beira da praia... morei ali até 1971. Para ver o que é... minha mãe me teve em casa, pertinho do hospital...Tirei minha carteira marítima em 1957, 14 de fevereiro...Por isso conheço à palma o rio, porque era tudo de fora, compreende? O rio ficava um palmo, um palmo e meio de água. Aí tinha que descarregar os barcos, pra poder passar ele no guincho... num cabo de aço de 300 metros e aí ia virando ele no guincho e aquele mundaréu de homem levantando barco. Só tinha aquele canalzinho para passar, e tinha 40, 50 barcos. Então passava um, e ajudava o outro. Não tinha outro lugar. Era tudo terra, cheio de baixio de areia e muita pedra. Existia umas formações de areia como as que ainda existem hoje. Ali dinamitaram para fazer a barragem. Somente o canal foi explodido por ocasião da construção da barragem. Este canal, ficava do lado de lá do rio, na margem contrária da cidade.

Ainda de acordo com os relatos, por volta da década de 60 do século passado, cerca de 99% das pessoas que moravam na beira do rio eram marinheiros ou pescadores que viviam junto à margem da cidade de Cachoeira do Sul.

Na Rua Moron, a barca fazia as travessias. “*Era onde hoje, desce na praia, no calçamento irregular, ali era o curso da barca*”. Segundo Seu Laudares (Prático), esta barca era do seu avô. Do outro lado era a prainha.

No lado de cá, sem o canal, o fluxo de carroça era intenso no rio. Atravessavam com os bois em frente à praia, com água no pescoço, até a ilha existente (bancos de areia) para pegar areia e cascalho. Formava umas Ilhas altas como esta casa (se referindo a três, quatro metros). O pessoal tirava areia de lá, e foram anos e anos tirando areia. Ainda, tinha uma pedra, tinha que ter muito cuidado. Entrava embaixo daquela pedra não saia mais. Morreu muita gente ali! Afogada! Não enxergava a pedra, era no fundo. O pessoal ia atravessar e caía ali. Pedra da cruz, o nome do lugar. O rio corria muito lá, formava redemoinho.

De acordo com moradores e pescadores, também fazem parte do local, as conversas e histórias sobre fantasmas existentes no Rio, entre eles, os que após a morte por afogamento, de moradores do local, aparecem no local “*peças dizem terem visto fantasmas sob a Pedra da Cruz*”. (PESCADOR J.V.).

Estes relatos mostram a dificuldade encontrada pelos trabalhadores pela sinuosidade

e obstáculos naturais do rio, já narrados também pelos naturalistas; e ainda as características sociais, econômicas e históricas do lugar. As fotografias abaixo ilustram os relatos acima, representando a década de 10 a 40 do século XX.



Figura 2. Passo do Fandango (PK230). Um cabo de arame que servia para travessia do barco.
Fonte: Museu Municipal de Cachoeira do Sul



Figura 3. Barragem do Fandango (PK 230). Onde ficava a Cachoeira do Fandango..
Fonte: Acervo próprio



Figura 4. Todo carregamento era feito de carroça e caminhões de pequeno porte. As pranchas eram colocadas para o descarregamento, só serviam para descer dos barcos, as formações ou "estrados" eram onde ficavam as sacas para serem tiradas pelas carroças. O galpão do meio era o Clube Náutico e o maior (à esquerda) era o armazém do IRGA. O outro galpão era casa dos pescadores.
Fonte: Acervo pessoal Sr. Nelson K. da Silva



Figura 5. Rua Moron. Rua Moron, só que numa vista contrária à primeira, em outubro de 1914. Chegada das embarcações, um fio para guiar a barca durante a travessia. Muita lenha era atravessada na época pela barca. Não existiam residências, nem presença de árvores. O galpão que surge atrás na fotografia, ficava o IRGA. Todo galpão do IRGA antigamente era zinco e madeira.
Fonte: Museu Municipal de Cachoeira do Sul

Sobre as imagens acima, também é interessante ressaltar que:

em frente ao IRGA, até a saída do Arroio Castanino, existia um povoado na margem direita do Rio Jacuí, a barca atravessava da Rua Moron até o povoado. No povoado existia comércio e algumas casas, inclusive um cemitério. Tinha uma grande circulação de pessoas no local. Era muito visitado o armazém do Sr. Nenê Barreto, onde as pessoas podiam comprar de tudo - meu pai já dizia - você entrava de chinelo e saia vestido". (PESCADOR, J. V.)

Ponto Quilométrico 227,5 (Margem Esquerda), também denominado Baixio do Tira Chapéu, situado no Náutico. A cidade de Cachoeira do Sul, está localizada neste PK (228). Através dos depoimentos coletados, esta região denominada baixio, era um lugar de parada dos barcos, e neste local fazia sombra 24 horas. Como o local era muito sombreado por árvores frondosas, como salseiro e ingazeiro, os homens que ali chegavam, tiravam o chapéu (década

de 30 e 40 do século passado, época em que os homens usavam sempre chapéu) e descansavam na sombra. Foram-se os chapéus e também as árvores frondosas de 24 horas de sombra!

Pontos Quilométricos 226,5; 219,1: Denominados respectivamente, de Cachoeira das Alminhas (PK 226,5); Cachoeira das Almas (PK 219,1). Um pouco abaixo desta, ainda a Cachoeira da Negra (PK 2017). A Cachoeira da Alminhas era logo abaixo do Porto, *“onde tem uma moitinha; a alma era mais embaixo ainda”*. (PRÁTICO). De acordo com as entrevistas, houve consenso em que ambas eram formadas por pedras pretas, formando muros de pedra, só que bem mais estreitos que os muros na Cachoeira da Negra. Formavam uma espécie de cerca de pedras, um paredão estreito.

A Negra saía da costa, bem da costinha da margem direita. Então saía da margem direita e vinha até três quartos do rio. Dava um muro. Devia ter uns cento e cinquenta metros de muro. Parecia feito de concreto, antigamente, até construir a barragem, ficava tudo fora da água. Pra ela ficar lisa (se referindo ao nível da água), tinha de ter muita água no rio. O barco quando descia passava bem na margem esquerda. La embaixo dela tinha 21 metros de fundura. Depois foi dinamitado e hoje, tá no meio do rio, bem no canal. Era bem estreitinho. Mas aqui era mais largo que no Fandango, mas era difícil de puxar o barco porque fazia uma volta, o que deixava ela mais apertada. Ali formava um redemoinho, por causa dos 21 metros de fundura. Teve barco que foi ao fundo. Até mergulhador teve de procurar. Nós ajudamos o mergulhador. O barco tá lá até hoje, e tem mais dois barcos, um é Cachoeirense, outro Naval, e acho que o outro Seival (PRÁTICO).

Sobre os muros de pedra, que pareciam de concreto, uma das moradoras de beira do Rio Jacuí, que morou 26 anos neste lugar, perto do Capão Grande, relatou, que *“Nós morávamos na barranca do rio. Aquilo era uma mangueira de pedra, diziam que os jesuítas que tinham feito. Era o lugar dos gemedores. Era toda noite, ele pisava de mansinho e gemia”*. Lembra a moradora, dos fantasmas que tinha e das várias vezes que viram os vultos. Inclusive em uma das vezes que a irmã *ganhou bebê e tiveram de buscar a parteira, ela tinha nove anos e ia ser tia. “Meus irmãos pegaram o barco para buscar a Dona Helena, morava do outro lado do rio, uma senhora velha, alemã e grande. Eu enxerguei no rio um baita vulto”*. Ria muito lembrando destas histórias (MORADORA, M.N. O).

Ainda sobre histórias, há relatos de que o nome das cachoeiras se deve ao fato de corpos afogados aparecerem no local, corpos adultos na Cachoeira das Almas e corpos infantis, numa parte mais rasa, na Alminha (JORNAL DO POVO, maio de 2005).

E ainda sobre a dificuldade na navegação:

Era difícil. Pra subir com o barco só com cabo de aço. Subia um com um caíque pequeno, empurrando o caíque pela pedra. Um puxando até subir na pedra. E ia puxando, ia puxando. Subia nas pedras, e amarava em uma árvore grossa e daí no cabo de aço. Sempre com a proa para cima. Um vinha segurando no barco e o outro remando atrás. Aí prendia o barco com o cabo de aço e daí puxava com o guincho. Demorava em torno de uma hora. Às vezes tinta um barco descendo e um subindo, então se ajudavam. A Alminha tinha um pouco mais de meio metro de altura e já o tombo das Almas era de um metro e trinta. As Almas subiam no arrasto e na Negra no guincho. A Negra tinha tempo que ficava quase igual a Alma. A Cachoeira da Negra muito baixa, era muito difícil de subir, chegava o tombo a um metro e dez a um metro e vinte. Os barcos tinham que ser puxados por 300m de cabo de sisal grossos, preso a

uma árvore para vencer a corredeira - a Cachoeira da Negra. (PRÁTICO).

Ponto Quilométrico 225 - Charqueada. A Charqueada do Paredão, localizada nas barrancas da margem esquerda do Rio Jacuí, foi fundada em 1878, e é possível que tenha sido o primeiro estabelecimento de porte fora do grande centro da Charqueada de Pelotas. Assim que a Charqueada do Paredão começou a funcionar Cachoeira passou a disputar diretamente o controle do mercado de charque no estado com Pelotas. Foi estrategicamente construída junto ao Rio Jacuí porque necessitava de muita água para o preparo dos produtos e a limpeza das instalações.

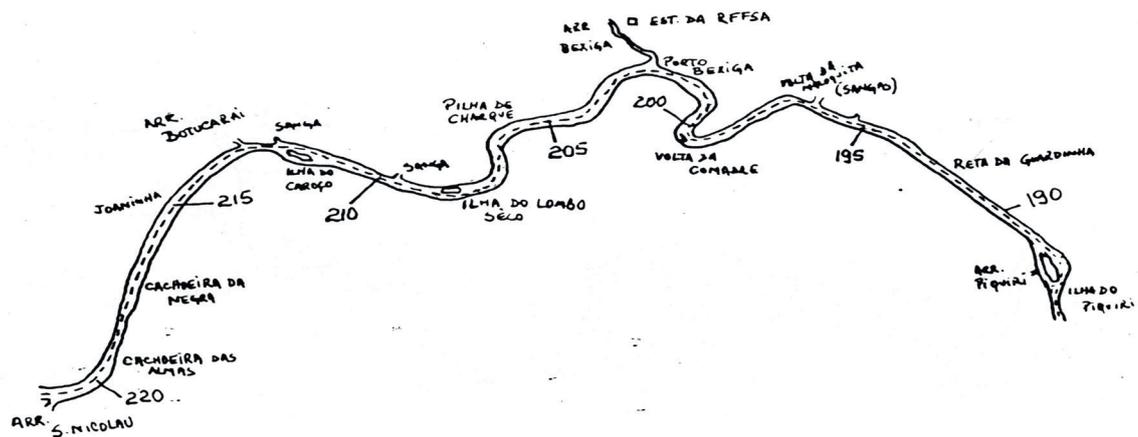
Ponto Quilométrico 220 - Lava-pés. Próximo ao Arroio São Nicolau. O relato do Prático elucida bem, o que aconteceu ali por ocasião da ampliação do canal do rio, na década de 50 do século passado.

O Lava-pés, aquilo ali era uma sanguinha de nada. Mas ali lembro bem duma história importante. Tem a Cachoeira das Almas, bem onde tem uma moita verde. Os barcos tinham que ir de ponta terra. O canal era por lá detrás daquela ilha. Não era reto. Tinha de descer do barco em terra. Deram um tiro com dinamite ali. Botaram 3.000 dinamites. Botaram uma carga flutuante, que ocupou 300m² Botaram dentro do Arroio São Nicolau, 2 km pra cima. Um acampamento pra 40 homens. Deram um tiro só. Aquelas pedras que aparecem agora, eram lá no meio. Ali era tapado de pedra. O canal era lá por trás.

Um ponto que chamou muita atenção nos relatos foi a nitidez e emoção com que o Prático descreveu cada uma das narrativas. Inclusive estas eram relatadas sempre no presente e deixavam claro ao pesquisador que o autor conseguia visualizar cada momento e descrever como se pudesse a partir de um mapa mental situar o entrevistador junto às histórias. Estes relatos deixaram claro a vivacidade do que acontecia e o quanto tudo era narrado de forma tão real e repleta de emoções. Sobre isso, Claval (1999) afirma que parece ser impossível estudar uma região sem se interessar pelas pessoas que os povoam. A experiência que as pessoas têm do mundo repousa sobre seus corpos e sobre a maneira como elas o concebem e utilizam. É através dos sentidos que os homens apreendem o mundo.

Barbosa (2008) comenta que o mapa mental da representação do lugar constitui-se das representações espaciais do espaço vivido no passado, formadas a partir de acontecimentos sociais, culturais, históricos, econômicos ou divulgados nos meios de comunicação. As experiências íntimas e diretas envolvem apreensões simbólicas. O mapa mental utilizado é o do saber vivenciado; que abrange, além da visão, as representações e interpretações do que há ao redor.

Capão Grande, próximo ao PK 219 (219,1). Segundo os relatos, era lindo o lugar e tinha um areal grande. O barranco hoje presente não faz parte das imagens do local na época. Com as modificações do rio para a navegação, *“tapou tudo, ali era baixo porque era areia”*. Lembra a moradora de Capão Grande, *“Nós buscávamos água lá, a água era tão pura, natural, sem agrotóxicos, purinha, bebíamos direto do rio. Nem tínhamos nem mais medo dos gemedores. Era tudo tão lindo, ali nos brincávamos”*. (MORADORA, M.N. O). Lembra aqui o poeta gaúcho Mario Quintana *“Haverá ainda, no mundo, coisas tão simples e tão puras como água bebida na concha da mão?”*. A emoção no relato podia ser sentida.



Fonte: Fornecido pelo Seu Laudares Rosa de Oliveira (Marinheiro, Prático do Rio)

Ponto Quilométrico 211-212, denominado Ilha do Caroço. Era um baixio enorme, coberto com vegetação sarandi. De acordo com o depoimento do Prático:

Antes entrava lá embaixo, e saía aqui em cima. A gente entrava por baixo dela, tinha uma bolinha, num canto. Com um metro e meio de água, atalhava por lá, quem vinha de subida, ganhava cinco minutos. Era um cantinho. Lá corria menos água contra a correnteza. Agora fechou com areia. Sempre foi cascalho e areia ali. Na década de 80 até chegou a ser um balneário, tinha até casa lá... Ainda tem gente que tem casa lá...O rio todo tinha muito mato no meio do rio. A Ilha do Caroço tinha muita vegetação. Daqui da parte de cima, era a ilha que tinha mais árvores grandes... tinha salseiro, angico, ingazeiro, grápia. Ainda tem um pouco. Em frente à praia nova também tinha muita árvore grande, na parte da barca. Nas outras ilhotas, olha, era 99% sarandi. Lá pra baixo a que tinha muito mato, era a Ilha do Curral (se referindo ao PK 92-93). Era a maior ilha. Tinha também muita lagoa próxima, ali no Caroço. Muita lagoa mesmo. Subia nos barrancos e via. Muito peixe nas lagoas. O rio botava água pra dentro das lagoas.

Esses baixios formados eram comuns ao Rio Jacuí, e tanto nos documentos como nos relatos, o Rio Jacuí, de Cachoeira a Rio Prado, antes da construção das barragens de Dom Marco e Amarópolis, chegava a ter até dez metros de queda, formando forte correnteza, quase uma cachoeira, e fazendo com que a força das águas levasse as areias que vem do Arroio Vacacaí, até os grandes baixios. Em épocas das estiagens, as embarcações carregavam enxadas e pás para abrir caminho na areia, para conseguirem dar passagem aos barcos. Cabe salientar que embora as modificações no canal tenham sido efetuadas, a dragagem de areia precisa ser sempre mantida, pois estas regiões não foram todas destruídas, foram sim submersas e ainda se carrega muita areia, pela correnteza deste grande rio. Assim, para a navegação novamente, precisa de constantes manutenções. Desta forma, mesmo com todas as mudanças sofridas, o canal navegável teve o calado aumentado, porém, continuou cercado pelas pedras das margens naturais, agora submersas. Há rocha submersa em vários locais e baixios por todo o lado. Portanto, além da manutenção, para navegar, é preciso conhecer o rio!

Ponto Quilométrico 208, denominada Ilha do Lombo Seco. Era um baixio muito grande, nomeado também na década de 50. Uma ilha semelhante à Ilha do Caroço, agora do outro lado do canal, na margem direita. Antes, segundo os relatos, era do lado esquerdo, mas com a mudança para a navegação, quebraram as pedras ali existentes, para deixar o canal mais reto.

Assim o Prático narrou:

Ali vou te contar... Nossa! Era um baixio muito grande, na parte de cima cascalho e na parte de baixo areia. Ali ficava uma cidade de barco. Os dois lugares mais baixos até Porto Alegre. Ali e o Campo Veloso, PK 182. Ali tinha que parar, não tinha escolha. Primeiro porque não se via se vinha ou não um barco descendo, começa por aí! Não tinha barco que passava ali, era cheio de voltas. A gente fazia dois S, não tinha jeito. A gente vinha e pegava pro lado, ia longe da ilha, dava quase pra virar o barco e desvirar de novo. Barco à motor fazia... mas sem motor... nossa... descia com três chapas, as chapas se juntavam tudo uma com a outra. Precisava três homens só para puxar o cabo, era umas cordas, um cabo de sizal, muito grosso e pesado. Aquilo é como uma bigorna, molha e vai direto pro fundo. Quanto mais deixar, com a água, mais pesado fica... se arrastava na água, ficava e não puxava mais. Era muito pesado. Os barcos chegavam a se bater um no outro, e iam se batendo... quando um passava, aí ia puxando um o outro. Ali nós ficávamos, duas, três quatro horas parado. Nossa, era uma tristeza, a gente levava de Rio Pardo pra cá, 12 dias, 15 dias, até 18 dias. A gente deixava o barco lá em cima e a gente descia de caíque, apanhava um sarandi e ia vendo os lugares mais fundos, aí a gente fazia uma ponta com o facão e ia cravando na areia pra subir pelos lugares mais fundos. Água no peito e fazia o canal à vara.

Pontos Quilométricos 207,7 e 207,5, denominados respectivamente de Quebra Bundiinha e Quebra Bunda. Eram assim denominados, porque antes da construção da barragem de Dom Marco (entre 1967 e 1972) era muito difícil a passagem pelos barcos. Não tinha como passar ali sem o fundo do barco bater nas pedras; ou seja, *“raspar a bunda do barco no fundo do rio”*.

O Quebra-bundiinha era pura pedra, uma ilhota de pedra, do lado direito. Só sarandi, bem na costa. Depois saía uma cordilheira de pedra da margem esquerda e tinha um canal de 30 metros pra passa ali. O Quebra Bundiinha nunca foi problema. Mas daí vinha o Quebra Bunda, o grande, aquele batia, não tinha como! Era muito baixo, batia o barco... depois a correnteza era muito forte... o barco para subir ali, que tristeza! Tinha mais que um quilômetro e meio, mais ou menos, de correnteza forte. Pra descer tudo bem, ia batendo, mas pra subir uma tristeza, o barco ia morrendo devagarzinho (PRÁTICO).

Ponto Quilométrico 205 - Pilha do Charque. Era uma ilhota de pedras, e sarandi, que também foi demolida. Segundo Seu Laudares,

Eles demoliram ali, colocaram dinamite. Não sobrou nada! Barco pequeno passava sem problemas, mas barco grande não tinha como passar. O serviço de derrocagem (se referindo à demolição das rochas no rio, pelo uso da dinamite) foi de Cachoeira até este ponto. Depois de Rio Pardo até Dom Marco fizeram derrocamento, cerca de 20 km. Só que lá, o volume de pedra para tirar era muito maior. Aqui o trabalho maior foi nas Almas. Já, na Pilha do Charque, um tiro de dinamite quebrou tudo, era uma bolinha de pedra comparada com as Almas! Aí, com a draga tiraram tudo.

Ponto Quilométrico 199, denominado Volta da Comadre. O Prático relatou algumas his-

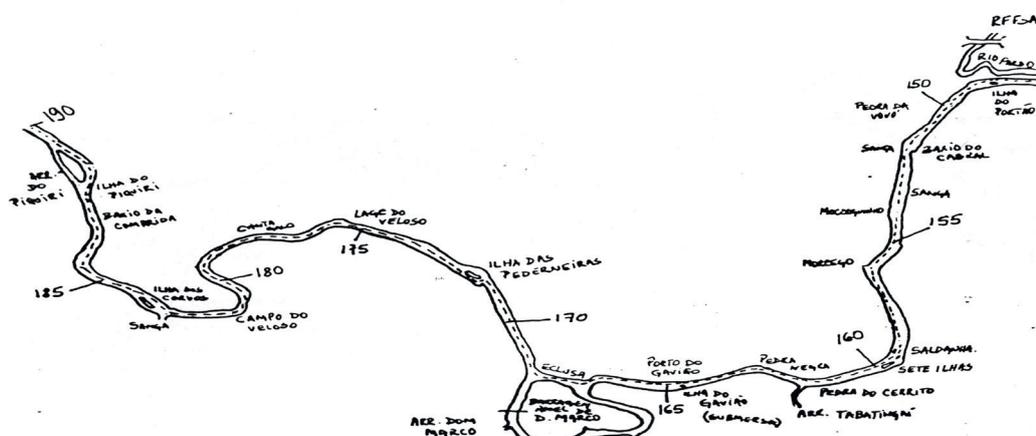
tórias deste local.

Tinha uma senhora que morava lá. Que cortava lenha e vendia já picada pro fogão. Trocava produtos que plantava, como hortaliças e frutas, principalmente milho, melancia e melão. Não era uma troca, era uma gentileza dela. Ela não tinha açúcar, sal, chegava lá e oferecia pra ela e ela por gentileza ajudava com o que tinha. Tinha mais de cem portos de lenhas daqui (se referindo à Cachoeira do Sul) até Porto Alegre. Este era um. Era a curva mais fechada daqui a Porto Alegre, fazia duas curvas neste local.

Ponto Quilométrico 196 – Malaquita. Sobre este local, o prático relatou:

É o começo da Reta da Guardinha, ali já se enxergava o trem. Passavam tipo daqui até a esquina, pertinho. É uma volta, o começo da Reta da Guardinha, ali se enxergava o trem de passageiro! A gente passava e enxergava os passageiros, eles abanavam. Tem uns quantos lugares aí no rio que passava perto o trem. Dava para ver os passageiros. Esta reta, como vou dizer, daqui a Porto Alegre vai até o PK 189, qualquer um pegava o leme, era só dizer “não sai em terra!”. Aí era a hora que podia ir no banheiro. Qualquer um levava o barco se dissesse bota meio rio e a pessoa vai. Meia hora de reta.

Figura 7. Mapa representativo sequencial do Rio Jacuí, PK 190 a PK 150



Fonte: Fornecido pelo Seu Laudares Rosa de Oliveira (Marinheiro, Prático do Rio)

Ponto Quilométrico 189 - Sanga da traíra. “Era uma sanga grande, hoje ta virado em nada. Quase terminando a reta da guardinha. Era bom de peixe lá. Tinha outro porto de lenha também”. (PRÁTICO).

Pontos Quilométricos 187-186, denominado Baixo da Comprida. “Pra gente dá cabo de aço era uma dificuldade. Era um baixo longo e correntoso, tinha de dar 300 metros de cabo de aço. Para onde puxava era ruim de passar”. Seu Laudares relatava constantemente as dificuldades para a navegação, eram muito pontos de obstáculos até Porto Alegre.

Ponto Quilométrico 175, denominado Lage do Veloso. Há também muitas histórias de fantasmas que assombraram marinheiros e pescadores. Um destes fantasmas conhecidos entre os “especialistas do rio”, ocorre neste ponto. Segundo relatos comuns entre os entrevistados, as histórias dos timoneiros contam que viam e ouviam um sujeito, sempre ao meio dia, vestindo branco e que acenava para o barco. Os Marinheiros botavam a prancha e ele subia até

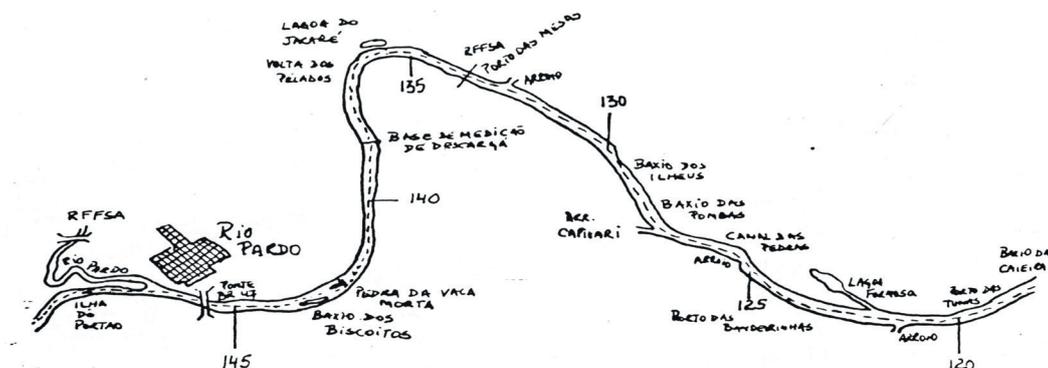
a metade, depois ia embora.

Ponto Quilométrico 167 - Anel de Dom Marco, no Município de Rio Pardo. A partir dali, tem-se um remanso para a navegação de 38Km que vai até a Jusante da Barragem Fandango.

A Barragem de Dom Marco é oca. Ela faz uma volta, bem um anel. Aqui tem uma caída de 6 metros (com se pudesse visualizar), com uma torre deste lado e do outro; e, todos os dias precisa ir lá. E tem as bombas aqui e lá funcionando. Passa pelo fundo. Passa por baixo da água aqui e vai lá pro outro lado. Passa quinze metros lá pro fundo da água e a balsa tem vinte e dois metros de tamanho por dois de altura. Quem não conhece se atrapalha. Quem desce o rio deve entrar no canal à esquerda, logo antes da barragem, um curso estreito e curvo, tem mato que atrapalha de ver. É bem ali que está a eclusa. (PRÁTICO).

A descrição em detalhes realizada pelo autor do depoimento, podia ser evidenciada, descrevendo a entrada neste canal, com precisão e como se estivesse realizando a manobra naquele momento. A empolgação e fascínio por cada detalhe podia ser sentida em cada expressão manifestada, ao longo de quatro entrevistas realizadas com o prático, tendo durado cada uma em torno de uma hora a uma hora e meia. Sobre isso, Tuan (1983), explica que “sentir” um lugar se faz de experiências, repetidas dia após dia e através do tempo. É uma mistura singular de percepções, imagens, sons e cheiros, uma harmonia ímpar de ritmos naturais e artificiais. Sentir um lugar é registrado pelos nossos músculos e ossos!

Figura 8. Mapas representativos sequenciais do Rio Jacuí, PK 150 a PK 120



Fonte: Fornecido pelo Seu Laudares Rosa de Oliveira (Marinheiro, Prático do Rio)

Pedra da vaca morta (entre o PK 142-141): Lembrou o Prático em seu depoimento:

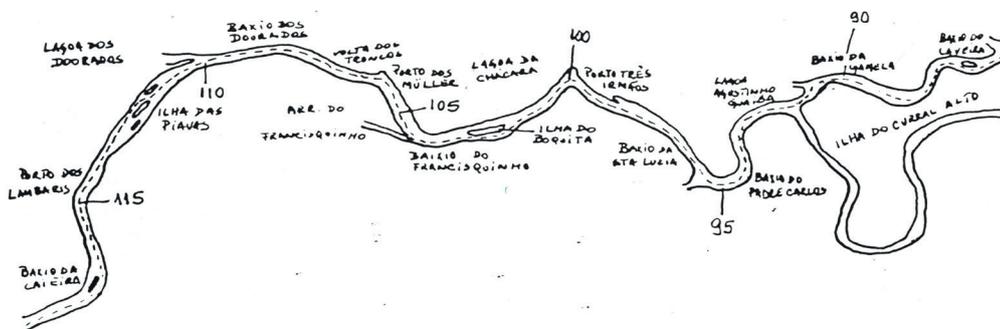
Tinha uma pedra lá e tem até hoje, dizem, que ficou uma vaca morta presa lá, por causa da enchente. Dava água no rio, e a vaca ficou presa lá. De certo morreu num cipó ou coisa assim. A vaca ficou muito tempo lá. Ficou trancada na pedra. A água baixava e subia e ela ficou um tempo lá, depois tiraram. Não vi. Só sei da história.

Ponto Quilométrico 138-139: Foi emocionante um relato do Sr. Laudares, envolvendo seu pai, também marinheiro, no Morro dos Pelados. Relatou que não sabia se era este o motivo do nome, mas era um local muito pobre.

Passávamos ali de barco e as crianças sempre pediam comida

- pão, tio...pão, tio. Dávamos pão pra um, para o outro. Um dia passamos perto do ponto, com uma água não muito rasa e atiramos o pão. Bateu nos ingazeiros e caiu na água. Era um dia de inverno, branquinho de geada, as crianças peladas pularam na água, estavam pelados em busca do pão. Pegamos o barco e colocamos na água, remamos para tirar as crianças, ficamos com medo porque não era muito raso. Jam morrer afogados, por causa de um pão. Meu pai naquele dia disse - de hoje em diante ninguém mais atira pão, se for dá, leva na mão. E assim o fizemos. Foi muito triste. Não sei se o nome tem relação com a pobreza do local, mas no local tinha muitas crianças que estavam sempre sem roupa.

Figura 9. Mapa representativo sequencial do Rio Jacuí, PK 120 a PK 90



Fonte: Fornecido pelo Seu Laudares Rosa de Oliveira (Marinheiro, Prático do Rio)

Ponto Quilométrico 100, denominado Porto Três Irmãos: Tem neste ponto, a história mais conhecida de fantasma, conhecido como “Deixa pra mim”. Relatou Seu Laudares, afirmando ainda que se tratava de uma estratégia de assalto:

Ele aparecia do nada e dizia “Deixa pra mim!” Um timoneiro no mesmo instante em que ouviu a ordem, largava a roda do leme deixando pro fantasma continuar a condução do barco. Mas aquilo ali era pra assaltar. Os camaradas barqueiros iam governando o barco e lá tinha uma volta que parecia um cotovelo bem fechado. Um barranco mais alto que a Charqueada. Neste local, à noite, é de uma grande escuridão e os ladrões ficavam no barranco. Quando os barcos passavam gritavam “Deixa pra mim!”. Eram ladrões, roubavam um ou dois sacos de arroz.

Ainda sobre esse local, foi também relatado outras histórias sobre o lugar:

Por volta de 1963 (quando havia saído do quartel com 19 a 20 anos) vinha guiando um barco de Porto Alegre à Cachoeira do Sul. Durante a madrugada, antes da Barragem de Dom Marco, pela margem esquerda onde existe um grande areal, vi uma mulher de branco. Deste ponto até o paredão, que representava uns 200 a 300 metros à frente, esta mulher de branco acompanhou o barco. Vi por três vezes. Mesmo estando com o mestre do barco, não quis fazer qualquer

comentário sobre o acontecido e seguiu viagem. Chegando à Cachoeira, falei com o mestre que me disse que não era uma mulher e sim, três irmãos que haviam morrido afogados e as pessoas que por ali navegavam, enxergavam suas almas até o paredão. (PESCADOR, J. V.).

Os registros documentais e os relatos dos moradores e pescadores

Nas décadas de 40 e 50 do século XX, iniciaram-se os trabalhos de melhoramentos para a navegabilidade do Rio Jacuí. Até 1953 estiveram limitados à regularização do leito por dragagens, derrocamento convencional e emprego limitado de obras fixas. Na década de 60, o Rio Jacuí já transportava sobre suas águas mais de um milhão de toneladas por ano, o que na verdade representava “a carga global do montante transportado através de todos os rios do Brasil somados”. (LEIPNITZ, MUSEU MUNICIPAL DE CACHOEIRA DO SUL, 2006).

Em 1966, iniciou-se a construção da Barragem de Anel de Dom Marco (localizada em Rio Pardo), inaugurada em 1972. Iniciada em 1971 e concluída em 1974, o sistema atual de navegação foi concluído com a construção da Barragem de Amarópolis (localidade de Santo Amaro do Sul).

O rio era considerado o mais importante do Estado na década de 70. Tinha importância social, histórica e econômica, com excelentes condições de navegabilidade.

A partir de 1986, a hidrovia do Jacuí passou a ter crescimento sem precedentes e ocorriam intensamente as dragagens e serviços de balizamento que a deixaram em excelentes condições. O Porto de Cachoeira, principal ponto de embarque e desembarque de trigo no estado, passou a movimentar anualmente mais de 100 mil toneladas de trigo (JORNAL DO POVO, 1989)

Na década de 90, a queda da ponte da BR-471, entre Pântano Grande e Rio Pardo, fez com que a navegação de grandes embarcações naquele trecho do Jacuí ficasse interrompida, por cerca de 25 dias (JORNAL DO POVO, 1990) e ocasionou uma intensa preocupação dos cachoeirenses com relação à interrupção do transporte hidroviário ao Jacuí. Esta preocupação se deu, porque apesar de Cachoeira do Sul ser ponto geograficamente estratégico para armazenamento de estocagem de safras e ter grande capacidade de estocagem e excelentes condições de transporte hidroviário para grandes quantidades, Cachoeira poderia ser riscada do mapa de armazenamento do produto. (JORNAL DO POVO, 1991). A partir de 1991, os 230Km de hidrovia entre Cachoeira e POA não recebem mais qualquer manutenção em dragagens e balizamentos dos canais (JORNAL DO POVO, 1991). Bilhões de cruzeiros foram gastos na construção das três Barragens no Jacuí (Fandango, Anel de Dom Marco e Amarópolis), a fim de permitir a navegabilidade durante os doze meses do ano. Mas desde a conclusão de todas as obras, a navegação passou a ser pouco expressiva por várias razões, destacando-se a falta de carga (JORNAL DO POVO, 1994).

Podem-se perceber as intensas mudanças sofridas no Rio Jacuí, o que o tornaram majestoso para navegação, mas também que leva a questionar este abandono. Seu Laudares, ao ser questionado sobre todas estas mudanças, ressaltou “*Isso aí é um crime, um rio desses, não ter essa navegação.... onde tiver com balizamento e dragagem feito, para conservar esse rio sai mais barato que fazer asfalto. E o frete é menos da metade*”.

Além da navegabilidade, em termos econômicos para os moradores, o Rio Jacuí era considerado o Rio dos Pobres, pois “*bastava lançar a rede na água que bastavam minutos para voltar cheia de peixes*”, relatou Antônio Souza da Rosa, trabalhador das embarcações durante 40 anos em um jornal local. Porém, já em 1979, era afirmado pelo pescador Mario Paiva, que “*a pesca atualmente não é mais um meio de sobrevivência*”. Segundo o relato no jornal, podia ser considerado um passatempo, deixando o pescador, de lado a profissão (JORNAL DO POVO, 1979).

Esse interesse pela pesca e a fartura de peixes no Rio Jacuí, pode também ser observado nos relatos de pescadores e conhecedores do rio e houve concordância nos depoimentos, que a mudança do Rio Jacuí, por ocasião das construções das barragens, interferiu nesta demanda.

O pescador e dono de comércio, às margens do Jacuí, Sr. J. M., relatou que viveu desde

pequeno nas proximidades da margem do Rio e pesca há 20 anos. Contou que havia muito peixe no Jacuí e era possível viver como pescador. Nunca realizou venda para outra firma, sendo seu pescado comercializado quase sempre as margens do rio. Comentou que antigamente não era preciso pescar de rede, pois o peixe era pescado em quantidade de linha mesmo. *“Antigamente o rio possibilitava que os pescadores mantivessem suas famílias, hoje não há mais como”*. Ainda afirmou que para sobrevivência, caçava e que era comum muita capivara no Rio.

O pescador e marinheiro, Sr. J. V., relatou que nasceu e se criou na beira do Rio. Veio a nascer na outra margem próxima à praia nova, também com uma parteira. Prática comum na época, mesmo com o Hospital junto ao Rio Jacuí, narrado por vários entrevistados. Começou a trabalhar efetivamente no Rio com 11 anos de idade em cargueiros. *“Hoje os pescadores colocam malha fina para pesca e acabam retirando peixes pequenos. Também, com a venda de peixe em filé, os pescadores acabam aproveitando todo tipo de peixe, principalmente, os pequenos”*. Acredita que isto vem reduzindo o pescado porque os pescadores não se importam com o tamanho do peixe. Comparado com anos passados, quando ainda era jovem, afirmou que a pesca sustentava a família e era mais recebida pela comunidade. As vendas ocorriam sem atravessador, *“nós vendíamos o peixe na taquara”* e ainda comentou que *“como diminuiu o peixe, aumentou a caça. Hoje existe mais caçadores que antigamente. A principal caça é capivara. Antigamente era constante ver veados, capivara, paca. Hoje o que mais existe é capivara”*. O pescador disse ainda que existia muita lontra e que as mesmas chegavam próximas às povoações, o que quase não se vê mais.

Em entrevista com o pescador Sr. D. S., relatou que exercia atividades junto ao rio, no Passo do São Lourenço há 43 anos e conhecia o Rio Jacuí há 54 anos, sendo que há 43 anos atrás morava em Dona Francisca. Afirmou ter exercido as atividades junto ao rio, tendo continuado o trabalho do pai.

Tinha uma fartura muito grande de peixe, eu não sei se era porque o criatório era maior, porque tinha até menos facilidade para o pescador. Hoje tão mais equipados com lancha de motor, isso facilita pra pegar mais peixes, Mas as barragens quando foram feitas, deram uma mudança muito grande no rio, tanto na estabilidade da água que nunca é como na natureza. É artificial com as barragens né, então já tem uma diferença também no criatório de peixes, e diferença nas margens na mata. Antigamente era muito grande o nível de um dia pro outro, quando eles fechavam as barragens dava uma diferença de um metro e meio de altura de um dia pro outro, então ela passava dois dias enchendo e baixava tudo numa noite. Então dava muita diferença pra quem pescava nas margens nos barrancos, então aquilo foi desmoronando, isso que mais tá acontecendo, esse desequilíbrio no rio.

O Sr. P., que narrou pescar há 60 anos, comentou que o Jacuí tinha bastante peixe, muito dourado. Mas diminuiu muito, nem todos pescadores cuidam.

Os pescadores ali na Ilha do Carço, por exemplo. Ali é cheio de pescador. E tem pescador que não quer saber, ele pesca pra vende... eles não querem saber, eles não respeitam. Eu e a turma quando vamos pescar, a gente cuida. A gente bota uma redinha pra pesca dourado, uma malha três, três e meio. Aí esse peixinho pequeno, traíra, piava, a gente solta tudo. Quando tem um douradinho pequeno e gente chega corta a malha da rede pra não judia do peixe. A minha turma tudo assim, todo mundo respeita. Mas tem uns que não respeitam.

Também estas mudanças foram relatadas em relação à vegetação, os entrevistados apontaram continuamente a mudança de paisagem, com perda da presença de madeira de

lei: grápia, açoita e angico. Inclusive, cita-se um trecho importante, em que Seu Laudares lamentou com dor, a vez que viu durante uma de suas navegações, uma grápia, que dois homens não eram capazes de abraçar, ter sido derrubada para tirar o mel. *“Tristeza, uma árvore de 200 anos, para não ter nem 1 kl de mel. O pessoal não respeitava, não tinha fiscalização”*. Lembrou o Sr J. V.: *“Aqui (na margem esquerda) existia árvores que dois homens não abraçavam”*. A mata ciliar era muito fechada”. Afirmou que quanto mais em direção a Porto Alegre, descendo o Jacuí, menor era a devastação.

As entrevistas realizadas e a transcrição destas, revelam mais do que as histórias e a oportunidade de uma construção de um mapa mental sobre o lugar estudado. Permitiram perceber as experiências vividas, como objetos de conhecimento e sentimento afetivo. As percepções, representações e sensações causadas, ao serem narradas, mostraram elementos importantes no amor pelo lugar, na valorização do trabalho, na importância da navegabilidade em termos econômicos e sociais. Mostraram uma herança, a ser preservada, como histórias enraizadas de sentimentos, uma memória tanto individual, quanto social e coletiva, coberta de afetividade do espaço vivido. Todas estas emoções, foram percebidas pelo entrevistador, sejam nas risadas, na emoção sentida, nas palavras saudosas e na nostalgia, orgulho e valorização do lugar. Para Tuan (1983), o sentimento e seu objeto são muitas vezes inseparáveis. Assim, a identificação dos entrevistados com o lugar transforma-o em local significativo. Destacou-se o orgulho dos entrevistados ao narrarem que nasceram e cresceram à beira do rio, ou o fato de o conhecerem como a “palma da mão”.

Segundo Barbosa (2008) as expressões captadas no trabalho de campo pressupõem a presença do aspecto afetivo no cotidiano e nas imagens trazidas do ontem. A valorização do lugar pelo sentimento apoiado nas emoções confirma a *topofilia* nas representações simbólicas, compreendendo a valorização subjetiva do ambiente e do indivíduo.

Merece destaque durante as entrevistas, que além das emoções poderem ser evidenciadas, a maioria dos relatos se mostravam como representações no presente, os autores explicavam e narravam suas histórias, não se referindo ao passado, mas a um tempo real, como se estivessem novamente vivenciando cada um destes momentos. As falas foram descritas no passado, no intuito de evidenciar o período em que estas histórias se referiam.

Isto pode ser compreendido quando Nogueira (2002), afirma que o lugar é parte essencial da identidade, como sujeitos. Afirma que antes de trazer uma caracterização acabada do lugar, vem à tona, primeiramente o lugar em que se está, os lugares de sua infância, o ambiente que lhe chama sua presença. Esse lugar está sendo compreendido para além de seus aspectos físicos e geométricos; ou seja, aqui compreendido como lugar da vida. Desta forma, estas histórias eram revisitadas pelos autores dos depoimentos, sendo narradas como presentes.

A altivez que os conhecedores do Rio Jacuí demonstram ao reconhecerem o Jacuí e suas histórias, e o quanto estas estão entrelaçadas às suas vidas, revelaram laços afetivos de suas bagagens de vivência na construção de suas trajetórias, como marca de épocas em que acontecimentos e símbolos ficaram registrados, impregnados no ambiente e na memória, como sensações agradáveis e nostálgicas.

Para Tuan (1974) o lugar ou meio ambiente é o veículo de acontecimentos emocionalmente fortes ou é percebido como um símbolo. Nesta perspectiva, o Rio Jacuí é percebido como um símbolo e os valores dos indivíduos deste lugar foram comuns em suas falas, dando sentido àquilo que os cerca: a importância do rio para a cidade, a riqueza da pesca, a importância da preservação da mata ciliar, a beleza das paisagens naturais do rio, a importância do rio para o trabalho do homem, a navegabilidade e a nostalgia pelas transformações sofridas.

Os aspectos destacados nas entrevistas ressaltaram passagens agradáveis da vida dos moradores, mesmo em tempos de navegação difícil e que necessitaram de grande esforço. Ainda assim, a valorização do período vivido foi enaltecida. Nesta perspectiva não se pode deixar de considerar que os fatores agregados à topofilia, no Rio Jacuí, estão ligados às representações reproduzidas nos relatos de vivência no lugar. Este valor positivo captura expressões traduzidas pelos entrevistados que verbalizaram o cotidiano, o lugar e as lembranças, tendo como elemento desta afetividade, a natureza circundante.

Considerações Finais

A pesquisa desenvolvida possibilitou a reconstituição histórico-ambiental através da construção de um mapa mental das paisagens naturais do Rio Jacuí, entendendo-o como um lugar da memória e identidade. Esta reconstituição histórica de um local é um instrumento de grande valor, justamente por permitir um entendimento das motivações para a preservação do mesmo, bem como para a manutenção da memória e sentimento de identidade cultural de uma região.

Pode-se evidenciar pela investigação desenvolvida, que as transformações ocorridas no Rio Jacuí foram intensas e estiveram relacionadas a aspectos econômicos, sociais e ambientais. Podem ser citadas como principais transformações: a mudança na fatura de peixes; a diminuição de animais às margens do rio, associados à caça; percepção da problemática ambiental na bacia, apontando o problema do desmatamento, plantio de monocultura, irrigação, caçadas e pesca predatória.

Sobre a geografia do Rio, o mesmo era mais estreito, com o canal mais fechado. Com a abertura do mesmo, o canal aumentou consideravelmente de largura. Existiam muitas ilhas, com intensa presença de sarandis, que hoje não se enxergam mais. Entende-se a importância da abertura do canal, mas é fundamental a manutenção deste rio, tornando-o novamente navegável, de modo que se justifiquem as transformações ocorridas e necessárias para a época.

Resgatar o passado ouvindo os que ali viveram suas histórias, investigando em documentos e registros fotográficos e compreendendo a visão dos naturalistas viajantes, trouxe a oportunidade de compreender a história e as significações destas para o presente. Ao ouvir as histórias locais, narradas por aqueles que as viveram, a memória tornou-se a matéria-prima na reconstituição ambiental de um local.

Ficaram claras também estas alterações ambientais ao longo do tempo, quando se leu os relatos de naturalistas ou exploradores que por ali passaram em diferentes épocas e oportunizam a compreensão dos relatos de experiências narrados pelos autores de depoimentos que viveram muitas destas mudanças.

Referências

BARBOSA, Letícia M. **A topofilia na Vila do IAPI em Porto Alegre**. Dissertação (Mestrado em Geografia) – Universidade Federal do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2008, 120f.

BELLO, L. A. L. O. **Cidade de Cachoeira**. 1852, (Documento, Acervo do Museu Museu Municipal de Cachoeira do Sul - Patrono Edyr Lima, 2007).

BERGSON, H. **Matéria e memória**. São Paulo: Ed. Martins Fontes, 1999.

Caspani critica abandono da Hidrovia. Cachoeira do Sul. **Jornal do Povo**. 24 de janeiro de 1991 (Recorte, Museu Museu Municipal de Cachoeira do Sul, 2007).

CLAVAL, P. A **Geografia cultural**. Florianópolis: Editora da Universidade Federal de Santa Catarina, 1999. 453pp.

CLAVAL, P. **O papel da nova Geografia Cultural na compreensão da ação humana**. In: ROSENDAHL, Z.; CORRÊA, L. R. (Org.) Geografia Cultural, matrizes da Geografia Cultural. Rio de Janeiro: Editora da Universidade do Estado do Rio de Janeiro, 2001. p. 35-80.

DREYS, N. **Notícia descritiva da província de São Pedro do Sul**. Secretaria de Educação e Cultura, Divisão de Cultura, Instituto Estadual do Livro, 1961.

DRUMMOND, J. A. A história ambiental: temas, fontes e linhas de pesquisa. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro, vol. 4, n. 8, 1991, p. 177-197.

FLORENCE, E. A educação pela pedra e o movimento dos barcos. **Jornal do Povo**. Cachoeira do Sul, 05 de maio de 2018.

GOMES, D. **Jornal do Povo**, Cachoeira do Sul, 13 de maio de 1984.

HALBWACHS, M. **Memória Coletiva**. São Paulo: Vértice, 1990.

HEIDEGGER, M. **Ser e tempo**. Petrópolis: Vozes, 1989.

ISABELLE, Arsène. **Viagem ao Rio da Prata e ao Rio Grande do Sul**. Brasília: Senado Federal, Conselho Editorial, 2006.

Jornal do Povo, Cachoeira do Sul, 29 de junho de 1979/ outubro 1988/ 29 de Outubro de 1989/ 30 de junho de 1994. (Recorte, Acervo do Museu Museu Municipal de Cachoeira do Sul - Patrono Edyr Lima, 2007).

LEIPNITZ, Vera Suzana. O aproveitamento fluvial do Rio Jacuí (Documento, Acervo do Museu Museu Municipal de Cachoeira do Sul - Patrono Edyr Lima, 2007).

LINDMAN, C. A. M. 1906. A vegetação no Rio Grande do Sul. Edição Fac simile. In: LINDMAN, C. A. M.; FERRI, M.G. 1974. A vegetação no Rio Grande do Sul. Belo Horizonte/São Paulo, Itatiaia/EdUSP. 390p.

MARIN, Andréia Aparecida; OLIVEIRA, Haydée Torres E COMAR, Vito. Reconstituição histórica como instrumento de resgate cultural e de educação ambiental. **Revista Eletrônica Mestrado Educação Ambiental**. v. 13, julho a dezembro, 2004, pgs 101-114.

MINAYO, M.C. de S. **Pesquisa social. Teoria, método e criatividade**. 3ª ed. Petrópolis, RJ: Vozes, 1994.

Navegação no Rio Jacuí volta só em 25 dias. **Jornal do Povo**. Cachoeira do Sul, 25 de setembro de 1990 (Museu Museu Municipal de Cachoeira do Sul 2007).

NASH, Roderick. **Wilderness and the American mind**. 3ª ed. Cambridge, Yale University Press. 1982.

NOAL FILHO, V. A. A viagem de Ambauer pela Província do Rio Grande. **Estudos Ibero-Americanos**, vol. 38, 2012, pp. 223-239.

NOGUEIRA, Amélia Regina Batista. Mapa mental: recurso didático para o estudo do lugar In: PONTUSCHKA, Nídia Nacib. **Geografia em Perspectiva**. São Paulo: Contexto, 2002.

Porto da Praia Velha. **Porto de embarque e desembarque** (Documento, Acervo do Museu Museu Municipal de Cachoeira do Sul - Patrono Edyr Lima, 2007).

RAMBO, B. **A fisionomia do Rio Grande do Sul**. 3.ed. UNISINOS. São Leopoldo, RS. 1994.

ROSA, Antônio Souza da. **Jornal do Povo**, Cachoeira do Sul, 29 de junho de 1979.

SAINT-HILAIRE, A. de. Viagem ao Rio Grande do Sul. 2.ed. Martins Livreiro. Porto Alegre, RS.1997.

SELBACH, J. F. Muito além da praça José Bonifácio: as elites e os "outsiders" em Cachoeira do Sul pela voz do Jornal do Povo, 1930-1945. (Tese) Doutorado em História, Programa de Pós-gra-

duação em História da Universidade do Vale do Rio dos Sinos – UNISINOS. São Leopoldo, 2007
Sem Jacuí, cidade deixa de ser pólo armazenador. **Jornal do Povo**. Cachoeira do Sul, 24 de janeiro de 1991(Museu Museu Municipal de Cachoeira do Sul, 2007).

SINNEMANN, T.et al. Reconstituição histórico-ambiental do Rio Jacuí no município de Cachoeira do Sul, RS. **Anais...** In: XII Seminário Internacional de Educação, 2007, Cachoeira do Sul. XII Seminário Internacional de Educação, 2007.

TUAN, Yi-Fu. **Espaço e lugar: a perspectiva da experiência**. São Paulo: DIFEL, 1983.

TUAN, Yi-Fu. **Topofilia: um estudo da percepção, atitudes e valores do meio ambiente**. São Paulo: DIFEL, 1974.

Recebido em 1º de maio de 2020.

Aceito em 6 de maio de 2020.