

Simpósio 8

TRANSPORTES Y SERVICIOS EN LOS MERCADOS REGIONALES Y NACIONALES
EN AMÉRICA LATINA (SIGLOS XIX Y XX)

Vias de transporte em regiões de fronteira:

Possibilidades técnicas, interesses econômicos e imperativos políticos

Paulo Roberto Cimó Queiroz

(Univ. Federal da Grande Dourados – UFGD, Brasil)

pauloqueiroz@ufgd.edu.br

RESUMO: Partindo do pressuposto de que a configuração de um sistema de transportes corresponde não apenas às possibilidades especificamente “técnicas” (ligadas sobretudo ao patamar tecnológico vigente em uma dada época histórica) mas também às injunções da economia e da política, o trabalho toma como objeto de análise o caso da região brasileira que Sérgio Buarque de Holanda denominou “Extremo Oeste”, correspondente ao atual estado de Mato Grosso do Sul e à parte meridional do atual estado de Mato Grosso. O texto procura mostrar o modo como essa região fronteira, pertencente à bacia platina, foi historicamente conformada por suas vias de transporte e comunicação. A análise leva em conta não apenas as vias efetivamente implementadas como também as que foram simplesmente projetadas, buscando evidenciar a interessante relação entre as possibilidades “técnicas”, acima referidas, e as circunstâncias concretas que cercaram o processo de configuração dos sistemas de transporte na região em foco.

Na época da conquista européia (primeira metade do século XVI), a região chamada por Sérgio Buarque de Holanda de *Extremo Oeste* (correspondente ao atual estado brasileiro de Mato Grosso do Sul e à parte meridional do atual estado de Mato Grosso)¹ encontrava-se na demarcação espanhola, isto é, a oeste da linha imaginária de Tordesilhas. Nessa região, de fato, os espanhóis, a partir de sua base em Assunção (fundada em 1537), chegaram a praticar efetivos atos de posse, dentre os quais se destacou a fundação do povoado de Santiago de Xerez (fins do século XVI) e, na primeira metade do século seguinte, o efêmero estabelecimento, pelos jesuítas, das chamadas *reduções do Itatim*. Desde a primeira metade do século XVII, contudo, verificou-se o que o mesmo Holanda qualifica como *refluxo assuncenho*, isto é, o abandono tanto de Xerez como, aliás, de outros estabelecimentos situados no território correspondente ao atual estado brasileiro do Paraná (região do Guairá). Este abandono, embora justificado sobretudo pela falta de maiores atrativos econômicos nos locais antes ocupados, esteve também relacionado, por outro lado, às incursões que, nessa mesma época, eram realizadas nas regiões acima citadas pelos *portugueses de San Pablo*, isto é, luso-brasileiros estabelecidos no planalto paulista desde a fundação da vila de São Paulo (1554). A atividade desses *bandeirantes*, voltada à escravização de indígenas destinados ao trabalho em suas propriedades em São Paulo, foi a responsável direta pelo abandono, pelos jesuítas

¹ O estado de Mato Grosso do Sul foi criado apenas em 1977, por desmembramento do estado de Mato Grosso. Desse modo, a fim de simplificar a redação, evitando ao mesmo tempo o anacronismo, o território que viria a constituir esse novo estado é designado, no presente trabalho, como “antigo sul de Mato Grosso”, “sul do antigo Mato Grosso” ou simplesmente SMT.

espanhóis, de suas missões tanto no Guairá como, em seguida, no Itatim (cf. Holanda, 1986; Gadelha, 1980; Monteiro, 2000).

Os referidos *bandeirantes* mantiveram-se presentes no Extremo Oeste ao longo da segunda metade do século XVII e, na primeira metade do século seguinte, foram responsáveis por uma descoberta que mudaria, daí por diante, o curso da história na região: as jazidas de ouro de aluvião nas imediações da atual cidade de Cuiabá (1719). Tal descoberta, a que se seguiu outra análoga a noroeste, isto é, no vale do rio Guaporé (1734), atraiu pela primeira vez a atenção oficial da Coroa portuguesa, que decididamente busca incorporar aos seus domínios, de fato e de direito, toda a citada região. Como marcos desse processo destacam-se a oficialização da Vila Real de Cuiabá (1727), a criação da Capitania de Mato Grosso (1748) e de sua capital (Vila Bela da Santíssima Trindade, 1752) e, finalmente, o Tratado de Madri (1750), que reconhece e legitima os avanços portugueses em direção ao Oeste (cf. Canavarros, 2004).

O estabelecimento dos luso-brasileiros em Cuiabá coloca, desde logo, o problema de sua ligação com o planalto paulista de onde haviam partido. Tal ligação se fará, inicialmente, pelo caminho dos rios, pelas célebres *monções*, e logo em seguida, ainda no século XVIII, também por um caminho terrestre que ligava Cuiabá a Goiás e daí a Minas Gerais, São Paulo e Rio de Janeiro (cf. **Figura 1**, ao final do texto). Tais vias de transporte, com suas variantes e modificações mais ou menos apreciáveis, continuariam em uso até meados do século XIX, quando se franqueia aos brasileiros a navegação pelos rios Paraná e Paraguai desde o estuário do Prata (cf. **Figura 2**, ao final do texto). Nesse meio tempo, isto é, na primeira metade do século XIX, tem início no Extremo Oeste um novo processo, isto é, a efetiva ocupação não-indígena do espaço correspondente ao atual estado de Mato Grosso do Sul – espaço que até então havia constituído, na verdade, uma simples área de passagem, percorrida pelo caminho monçoeiro (cf. Queiroz, 2008a).

A abertura do rio Paraguai inaugura uma nova fase na história dos transportes do Extremo Oeste. Nessa região, de fato, não era apenas este rio quem oferecia uma via de comunicação cômoda e segura: seus afluentes, aptos a uma navegação pelo menos razoável, estendiam sua influência a toda uma vasta área. Trata-se, no caso, sobretudo dos rios Cuiabá, Taquari, Miranda e Aquidauana. Por esses caminhos, prolongados ainda por vias terrestres, a influência de Corumbá (centro comercial onde se concentravam as atividades brasileiras de navegação e comércio pelo rio Paraguai) estende-se, de fato, até mesmo ao longínquo limite leste do SMT, já nas divisas com as províncias de Goiás e Minas Gerais (cf. Queiroz, 2008a).

A navegação pelo sistema fluvial Paraná/Paraguai, desde o Prata, combinada com o tráfego pelos referidos afluentes, permitiu uma notável ampliação do comércio mato-grossense – ainda que em tal comércio se destacasse, pelo menos até fins do século XIX, o movimento de importação mais que o de exportação. De fato, nesse período, apenas uma das várias riquezas naturais existentes no Extremo Oeste encontrou efetivas possibilidades de colocação em mercados externos: a erva mate, nativa no extremo sul da região e que tinha na Argentina um mercado consumidor amplo e crescente.

Já no início do século XX o Extremo Oeste, e neste caso sobretudo o SMT, assistiria ao início de uma nova fase na história de seus transportes, com a construção da estrada de ferro *Noroeste do Brasil*, que ligava Bauru (no estado de São Paulo) às margens do rio Paraguai, no chamado Porto Esperança (1914) [cf. **Figura 2**]. Sob o duplo influxo da via férrea e das consequências da Primeira Grande Guerra (que desorganizou, como se sabe, grande parte do comércio em escala global), o tráfego pelo rio Paraguai em direção ao sul, de Corumbá para o estuário, diminuiu consideravelmente. Pode-se de fato dizer que, desde então, o antigo pólo comercial representado por Corumbá somente se pôde manter graças ao fato de que a ferrovia não chegou a alterar os fluxos de transporte dirigidos ao norte, isto é, aqueles que de Corumbá, pelos rios Paraguai, Cuiabá e Taquari, serviam ainda ao abastecimento de uma extensa área. Já no que concerne às demais porções da região, os fluxos de transporte passaram a ser comandados pela ferrovia em articulação com caminhos terrestres que se irradiavam a partir

dela – destacando-se então, desde muito cedo, um novo pólo comercial, representado pela cidade de Campo Grande (cf. Queiroz, 2004a).

A *Noroeste*, enfim, permaneceu como a espinha dorsal dos transportes, pelo menos no SMT, até a década de 1960. A partir dessa época, de fato, esse papel passa cada vez mais às rodovias, igualmente dirigidas ao vizinho estado de São Paulo, multiplicadas e constantemente melhoradas (passando dos simples leitos de terra para os leitos cascalhados e logo para as superfícies asfaltadas).

* * *

Feito este rápido bosquejo, cabe agora enunciar os objetivos deste texto: discutir as especificidades do processo de configuração das vias e redes de transporte e comunicação em regiões de fronteira, tomando para análise o caso do Extremo Oeste. Trata-se aqui de um esforço ainda incipiente, a que tenho sido levado em função de várias pesquisas empíricas que efetuei nas duas últimas décadas (cf. Queiroz, 1997, 2004a, 2004b, 2008a, 2009 e 2010). Para este esforço inicial, decidi utilizar, como principal referência teórica, uma importante e quase esquecida obra de um dos fundadores da Escola dos Annales: *La terre et l'évolution humaine*, de Lucien Febvre². Assim sendo, o que busco com este texto é, acima de tudo, partilhar com meus pares algumas idéias de cujo debate possam talvez surgir, num futuro próximo, outras contribuições melhor elaboradas.

Para iniciar a discussão, é preciso antes de tudo sublinhar uma característica essencial da região aqui considerada: sua condição fronteiriça. De fato, desde muito cedo, ainda no século XVIII, o rio Paraguai marcou, grosso modo, o limite oeste dos avanços luso-brasileiros nestas partes. Ao sul, embora mais imprecisos e mais sujeitos a disputas e conflitos, os limites desse avanço são também perceptíveis desde a mesma época: as chamadas *serras* de Maracaju e Amambai e os rios que dessa última serra fluem para o Paraguai: o rio Ipané-Guaçu (por um breve período) e, de modo mais duradouro, o rio Apa – o qual, com as duas serras acima referidas, efetivamente marca, nos dias de hoje, a fronteira brasileiro-paraguaia.

Muito já se escreveu sobre as peculiaridades das zonas fronteiriças, e não pretendo aqui simplesmente repetir coisas de todos sabidas. De todo modo, não custa assinalar que, para as finalidades do presente texto, entendo *fronteiras* como algo muito além de um simples *limite*, isto é, a simples linha que “determina rigidamente, pelo menos em tese, onde começa um Estado, portanto onde acaba o outro” (cf. Miyamoto, 1995, p. 170). As fronteiras constituem, ao contrário, *espaços* de amplitude variável e, ademais, vivamente contraditórios, pois separam e unem ao mesmo tempo: enquanto confins geográficos de diferentes nações, são, essencialmente, lugares de encontro e conflito de alteridades.

No Extremo Oeste isto não foi diferente. Ainda no período colonial, por exemplo, ao mesmo tempo em que foi objeto de conflitos por vezes áspers, essa fronteira serviu também aos contatos, pacíficos ou nem tanto, entre os súditos das duas coroas ibéricas rivais. Trata-se, no caso, de contatos ligados principalmente ao abastecimento das populações fronteiriças e ao trânsito de pessoas (por exemplo, escravos do lado luso-brasileiro para o hispano-americano e, no sentido inverso, índios das ex-missões jesuíticas em território hoje boliviano) [cf. Volpato, 1987].

Desentendimentos longamente acumulados nesta região contribuíram também para a eclosão do grande conflito bélico conhecido como Guerra do Paraguai (1864-1870). Após essa guerra, contudo, as zonas fronteiriças ao sul da região mais uniram do que separaram brasileiros e paraguaios. Tais zonas, de fato, e sobretudo seus extensos e porosos trechos terrestres (vale dizer, o alto das serras de Amambai e Maracaju), eram indiferentemente cruzadas por cidadãos de ambos os países. Por elas passavam muitos paraguaios (em um simples movimento migratório ou recrutados especificamente para o trabalho nos ervais),

² Publicada originalmente na França em 1922, esta obra permanece até hoje sem tradução brasileira. Ela teve em 1991 uma tradução portuguesa, a qual, entretanto, não parece ter tido maior divulgação no Brasil.

assim como brasileiros que mantinham um ativo, rendoso e frequentemente ilícito comércio com o porto paraguaio de Concepción (muito mais vantajoso, por sua localização geográfica, que o porto brasileiro de Corumbá). Por ocasião dos conflitos políticos internos, frequentes tanto em Mato Grosso como no Paraguai, o outro lado da fronteira oferecia também um refúgio (embora nem sempre muito seguro) aos cidadãos perseguidos em seus respectivos países (cf. Corrêa, 2006).

Por outro lado, se é certo que a vida em regiões fronteiriças tem suas regras próprias (“negociadas”, por assim dizer, localmente), é igualmente certo que sobre tais regiões costumam aplicar-se, com maior ou menor intensidade e efeitos, os zelos dos respectivos Estados nacionais, ansiosos por manter e reforçar os atributos que julgam próprios das nacionalidades que representam – em cujos zelos, enfim, costumam ocupar papel destacado as vias e meios de transporte e comunicação.

Por esse motivo não se podem simplesmente aplicar, ao caso das regiões fronteiriças, os raciocínios mais usuais em matéria de teoria dos transportes, os quais costumam ressaltar os imperativos econômicos derivados das necessidades de articulação entre áreas produtoras e consumidoras ou exportadoras etc.³.

Em tais zonas lindeiras, de fato, as vias e meios de transporte e comunicação devem jungir-se também, ainda que em variadas escalas, a imperativos políticos emanados das esferas governamentais⁴. Ademais, é necessário observar que todos esses imperativos, sejam econômicos ou políticos, guardam ricas e contraditórias relações com as possibilidades ou restrições de ordem mais puramente “técnica”, por assim dizer. Na rubrica “técnica” incluo, para fins dos raciocínios aqui efetuados, três aspectos principais: 1) As condições naturais, tanto dos terrenos a serem percorridos como das próprias vias (no caso das vias aquáticas); 2) Os patamares tecnológicos vigentes no que concerne à implementação de vias artificiais (rodoviárias ou ferroviárias); e 3) As disponibilidades financeiras, especialmente importantes quando as cogitações se referem a obras públicas.

Disso tudo se segue que, em regiões fronteiriças, a configuração histórica de uma rede de transportes e comunicações resulta de uma delicada combinação de cálculos e conveniências econômicas, políticas e, por assim dizer, técnico-orçamentárias. Assim, tomando como campo de análise, como foi dito, o Extremo Oeste, em suas relações com o Sudeste luso-brasileiro e o restante da Bacia Platina, busco analisar a seguir dois casos específicos.

O caso das monções

A exploração do ouro levou o Extremo Oeste, como já foi mencionado, a integrar-se definitivamente aos circuitos econômicos da América Portuguesa, sendo que, pelo fato de terem sido paulistas os descobridores das minas, tal articulação privilegiou inicialmente uma ligação direta com São Paulo.

Sabe-se que os bandeirantes paulistas, quando empenhados em suas “armações” de caça a escravos indígenas, utilizavam de preferência trilhas terrestres, pelos campos e matas – fazendo portanto, conforme as palavras de um autor do século XVIII, um uso apenas ocasional

³ De fato, os compêndios clássicos sobre política de transportes costumam associar os *caminhos*, em primeiro lugar, à *produção* e ao *consumo*, considerados “as bases fundamentais e essenciais da vida econômica” de uma sociedade (Gordilho, 1956, p. 17). Nessa perspectiva, enfatiza-se que, à medida que uma sociedade se torna mais complexa, tende a ocorrer uma separação espacial entre os centros de produção e os de consumo, de modo que as vias e meios de transporte passam a desempenhar “um papel de natureza vital na economia”, constituindo “os meios indispensáveis à circulação da riqueza” (Fonseca, 1955, p. 16).

⁴ Como nos lembra Lucien Febvre, existem caminhos – e “não dos menos importantes” – que “são essencialmente caminhos políticos: caminhos geradores ou conservadores de Estados e impérios”, os quais “desempenham um papel de primeira ordem na vida das unidades políticas” (p. 407).

das vias fluviais: “navegavam quando lhes fazia conta o navegar; e largavam as canoas nos maus passos e as tornavam a fazer de novo quando necessitavam delas” (Almeida, 1944, p. 85, nota). Após a descoberta do ouro cuiabano, contudo, tais caminhos terrestres, ou fluviais-terrestres, deram lugar a um caminho exclusivamente fluvial, desde o alto Tietê (no atual Porto Feliz) até o porto geral de Cuiabá, percorrido por frotas de canoas que se tornariam conhecidas como *monções* (cf. **Figura 2**, ao final do texto)⁵.

Tratou-se, no caso, de um processo histórico de grande significado, sobretudo no século XVIII (embora tenha perdurado até praticamente meados do século seguinte). Por sua importância, o tema das monções foi mesmo objeto de uma obra, tornada clássica, de um dos maiores historiadores brasileiros (cf. Holanda, 1990). Isso justifica, a meu ver, que se tome aqui para análise este caso.

Desde logo, cabe indagar até que ponto a adoção da referida inovação (um caminho exclusivamente aquático) seria devida simplesmente a uma eventual superioridade *natural* da via fluvial. Ora, as crônicas das expedições abundam em relatos sobre as imensas dificuldades dessa rota, pontilhada por mais de cem cachoeiras e outros acidentes topográficos, sobretudo nos rios Tietê, Pardo e Coxim. Tais acidentes obrigavam as frotas a penosos procedimentos, que chegavam em vários casos à necessidade de se transportarem canoas e cargas por terra, pelas margens dos rios, como única forma de se transporem os obstáculos representados pelos desníveis dos leitos fluviais (cf. Relatos monçoeiros, 1981). Desse modo, pode-se dizer que aquela superioridade não poderia ser senão parcial e que, portanto, o máximo aproveitamento das facilidades naturais consistiria, na verdade, na adoção de uma via mista, fluvial-terrestre – o que corresponderia na prática à continuação, aperfeiçoada, do antigo costume bandeirante de evitar a navegação nos “maus passos”.

Na verdade, as fontes efetivamente indicam que, logo após a descoberta do ouro, foram ainda importantes, no trajeto entre São Paulo e Cuiabá, certos caminhos mistos ou que, pelo menos (sempre com o objetivo de evitar os trechos mais críticos dos rios Pardo e Coxim), incluíam varadouros muito mais extensos que o de Camapuã⁶. O cronista Barbosa de Sá registra que as primeiras monções que foram a Cuiabá, em 1720, deixaram o alto Pardo e seguiram por seu afluente ocidental Anhanduí-Guaçu, de onde, atravessando os campos chamados “da Vacaria”, podiam alcançar um dos afluentes do rio Paraguai, provavelmente o rio depois chamado Aquidauana (cf. Sá, 1975, p. 12). Um texto da época relata por sua vez que, em 1722, as expedições que vinham de São Paulo abandonaram suas canoas em certo ponto do rio Pardo e daí seguiram por terra diretamente a Cuiabá (Barros, 1981, p. 160). Outros textos indicam, enfim, que esse percurso por terra, a partir do médio curso do rio Pardo, tanto podia estender-se diretamente a Cuiabá como, alternativamente, conjugar-se com outros percursos fluviais, buscando por exemplo o próprio Taquari, já na altura a partir da qual não mais se encontravam cachoeiras. Barbosa de Sá descreve tal via mista, que teria sido seguida até 1725: os que vinham de São Paulo deixavam suas canoas na cachoeira do Cajuru,

⁵ As embarcações utilizadas consistiam em grandes canoas, que mediam normalmente cerca de 12 metros de comprimento e eram feitas, à moda indígena, cada uma de um único tronco de uma grossa árvore. As expedições seguiam pelos rios Tietê e Paraná e em seguida, em território hoje mato-grossense/sul-mato-grossense, pelos rios Pardo, Camapuã, Coxim, Taquari, Paraguai, São Lourenço e Cuiabá; entre o rio Pardo e o ribeirão Camapuã situava-se o breve *varadouro* por terra, pelo qual se passava da bacia do Paraná para a do Paraguai e onde, ainda na década de 1720, fundou-se o sítio de apoio chamado *fazenda de Camapuã*.

⁶ Na verdade, chegou-se mesmo a buscar um trajeto *inteiramente terrestre* entre São Paulo e Cuiabá. Já em 1720 ou 1721 o paulista Bartholomeu Paes de Abreu teria realizado, a partir de Sorocaba, os reconhecimentos para a abertura de uma estrada dirigida a Cuiabá (Moura, 1908, p. 129). O interesse em tal via parecia tão intenso que chegou a motivar acirradas disputas. A obra acabou por ser reencetada por Luiz Pedroso de Barros, que a levou até às margens do rio Paraná, em ponto “quase fronteiro à barra do rio Pardo” – isso, ao que parece, já em 1726. Desse ponto para diante, seguia-se um caminho natural: “Os extensos campos que começam na barra do rio Pardo e vão até o Campo Grande da Vacaria e Camapuã já eram caminho aberto para por ele enveredarem os viandantes” (Moura, 1908, p. 129-132, 134).

no rio Pardo, e “caminhavam com as fazendas às costas até o Coxim, a embarcar nas canoas” que ali eram deixadas pelos que vinham de Cuiabá – os quais, por sua vez, tendo deixado suas canoas no Coxim, “iam a embarcar nas que ficavam no Cajuru” (Sá, p. 18-19; v. tb. Matos, 1950, p. 554).

Conforme as referências de vários viajantes da época, os terrenos efetivamente se apresentavam, no SMT, favoráveis a esses percursos terrestres, capazes tanto de permitir o trânsito direto até Cuiabá como de pelo menos dispensar a navegação nos trechos mais críticos dos rios Pardo e Coxim. Segundo Camello, os “matos” acompanhavam o rio Pardo apenas até pouco acima do Cajuru: daí para cima, diz, “tudo são campos” (1981, p. 122). O mesmo é dito por Ordonhes, segundo quem o rio Pardo, “no princípio”, “é fechado pelas margens com bosques”, mas “pouco a pouco”, “descobrem-se, de todas as partes, campanhas dilatadíssimas” (Ordonhes, 1981, p. 224). Nesse contexto, aponta-se com frequência que alguns dos viajantes das monções, sobretudo quando se tratava de pessoas de alta posição, costumavam efetuar por terra certos trajetos, ainda que curtos, de modo a não terem que passar pelos incômodos dos trechos fluviais mais penosos (incômodos esses que eram, portanto, deixados apenas para os trabalhadores das expedições e outras pessoas “comuns”)⁷.

Nessas condições, depreende-se que, de um ponto de vista “técnico”, a eventual vitória dos caminhos mistos dependeria, basicamente, da possibilidade de se utilizarem, nos trechos terrestres, meios de transporte eficientes. Ora, veículos de rodas foram utilizados desde muito cedo no transbordo das canoas e mercadorias no varadouro de Camapuã; e, pelo visto acima, nada indica que as condições físicas dos terrenos pudessem, por si sós, impedir a extensão de seu uso para percursos maiores. Mesmo que não se pudesse dispor de caminhos de carros, ainda assim tais percursos poderiam ser utilizados por animais de carga, desde que existissem, ao longo do trajeto, sítios de abastecimento.

Sabe-se que esse problema recebeu um esboço de solução ainda nos primeiros anos da década de 1720, quando se estabeleceram, em pontos dos rios Paraná, Pardo e Taquari, sítios de lavoura destinados a abastecer os viajantes. Tais sítios, embora referidos aos rios, poderiam perfeitamente servir aos percursos mistos, visto estarem situados tanto em trechos de navegação franca como em pontos onde se conectavam o percurso fluvial e o terrestre. A pressão indígena, contudo, levou quase imediatamente ao malogro desses sítios – os quais, com a única exceção daquele de Camapuã, já em 1730 haviam sucumbido à ofensiva dos Kayapó e Guaikuru (Camello, 1981, *passim*)⁸. Conforme notou Barros, “todos temem muito, e com razão, o gentio Caiapó, que, valendo-se das noites, queima as casas, e mata a gente”, e assim “ninguém se anima a lançar roças, e viver em semelhante altura” – “salvo”, assinala cuidadosamente o autor, “se fosse algum homem de poder, vivesse muito bem entrincheirado, e com bastantes armas” (Barros, p. 160).

A resistência indígena constitui, aliás, o núcleo da explicação de Holanda para a adoção, no trajeto entre São Paulo e Cuiabá, de uma via inteiramente fluvial. Holanda vincula essa preferência pelos rios à maior segurança que eles ofereciam aos viajantes, na travessia de territórios dominados por indígenas ciosos de seu espaço e que o defenderam, durante muito tempo, de armas na mão (trata-se, no caso, sobretudo dos Payaguá, além dos já referidos Kayapó e Guaikuru). A esse respeito, o mesmo autor argumenta, com razão, que os integrantes das expedições monçoeiras eram agora simples e pacíficos viajantes, isto é,

⁷ Cf., por exemplo, o relato de D. Antônio Rolim de Moura, primeiro governador da recém-criada Capitania de Mato Grosso, que viajou em 1750: “o caminho que eu fiz por terra, em pouco mais de meia hora, levam as canoas pelo rio às vezes 2 e 3 dias” (Moura, 1981, p. 205). Ordonhes, que viajou em 1784, relata o uso, em tais percursos terrestres, até mesmo de *cavalos*: por esse meio ele foi do rio Pardo a Camapuã “em pouco mais de um dia”, “andando nesse tempo o que os outros andaram em 44 dias a muito trabalhar pelo rio” (Ordonhes, p. 224, 226).

⁸ Camapuã subsistiria ainda até o século seguinte como uma propriedade privada (a “fazenda Camapuã”), pertencente a paulistas.

comerciantes, burocratas e suas famílias – os quais evidentemente não estavam em condições de arrostar impunemente a resistência indígena do modo como o faziam os antigos bandeirantes, rudes sertanistas, habituados aos perigos do sertão e cujo ofício era, aliás, precisamente enfrentar e subjugar os indígenas (Holanda, 1990, p. 57 e 266).

Contudo, é preciso observar que a rota monçoeira não logrou, efetivamente, livrar os viajantes dos ataques indígenas. Isso talvez tenha ocorrido, em certa medida, no que concerne aos Kayapó, senhores da porção nordeste do SMT. Mas não ocorreu, de forma alguma, no trânsito pelo Pantanal (no caso, os rios Taquari e Paraguai). Aqui, os canoeiros Payaguá, aliados aos cavaleiros Guaikuru, acossaram os monçoeiros ao longo de várias décadas, até quase o final do século XVIII. As crônicas e relatos abundam em informações a esse respeito, mencionando-se casos em que monções inteiras foram destruídas pelos indígenas (cf., p. ex., Camello, 1981; Araújo, 1981). Contra eles, portanto, os monçoeiros travaram, já a partir de 1731, uma dura guerra, que em 1734 é feita “por ordem de Sua Majestade”, com tropas vindas de São Paulo (Sá, 1975, p. 30-35); os “assaltos” dos Payaguá, contudo, somente desapareceriam completamente por volta de 1770 (Holanda, 1986, p. 78).

Desse modo, a meu ver, no que concerne às comunicações diretas entre São Paulo e Cuiabá, o que efetivamente favoreceu a rota monçoeira, em detrimento da adoção de uma solução “tecnicamente” mais apropriada, foi a relativa *fraqueza* da corrente comercial que vinculava os dois referidos pólos.

De fato, como assinala Febvre, a pretensão de levar em conta, no que concerne ao estabelecimento dos caminhos, apenas o estudo das “condições naturais”, é algo que “não conduz senão a conclusões quase infantis”. Muito mais interessante, diz-nos o mesmo autor, é a consideração do *valor*, isto é, do significado dessas rotas: seria “extremamente vão”, conclui, “querer dissociar o traçado de uma rota da natureza da circulação que ela canaliza” – pois desse modo não poderíamos compreender por que, dentre todos os traçados de que uma dada rota poderia servir-se, há apenas “um ou dois que são adotados de preferência e que permanecem durante longo tempo” (Febvre, 1949, p. 390-391)⁹.

Para ilustrar essas formulações, Febvre toma como exemplo as vias marítimas que serviam ao comércio europeu. Tendo em vista o fato de que tais vias mudaram muito pouco ao longo da Antiguidade e da Idade Média, observa o autor, alguns poderiam dizer que elas haviam permanecido quase inalteradas pelo fato de que “eram as únicas conhecidas, as únicas nas quais alguém ousava arriscar-se”. Entretanto, pondera o autor, da mesma forma se pode dizer que “elas eram as únicas conhecidas porque [eram] as únicas úteis”. Assim, depois de observar que é sempre o “interesse econômico” que está na origem das novas criações (no caso, as novas rotas surgidas com as chamadas “grandes descobertas marítimas” dos séculos XV e XVI), Febvre completa: “Um dos erros frequentes dos historiadores está o de colocar em pé de igualdade, para explicar tais eventos, fatores de importância muito desigual, já que uns – o espírito de aventura, os progressos da navegação etc. – representavam simplesmente condições favoráveis, enquanto que as necessidades comerciais eram, ao contrário, a causa eficiente e próxima das descobertas” (op. cit., p. 392).

Aplicando-se tais raciocínios ao caso da ligação entre São Paulo e Cuiabá, penso ser possível dizer que, nesse caso, as “necessidades comerciais” não eram suficientemente poderosas para justificar a adoção de uma via mista, fluvial-terrestre, capaz de permitir o aproveitamento tão-somente das *vantagens* dos percursos fluviais.

De fato, ao que tudo indica, a corrente comercial que efetivamente fluía por essa rota não era expressiva a ponto de suscitar e justificar os fortes investimentos que seriam necessários à efetiva configuração da referida via mista – investimentos esses voltados à eliminação ou neutralização da “ameaça indígena”, à abertura e conservação de caminhos de carros, ao aparecimento de “homens de poder” que se encarregassem da fundação e conservação de sítios de povoamento e produção ao longo do trajeto etc.

⁹ Em benefício da clareza, decidi passar para o Português os trechos retirados do original em Francês.

Dentre os vários fatores que concorreram para a relativa fraqueza da mencionada corrente comercial, um dos mais importantes era certamente o fato de que, sendo o ouro de aluvião, as jazidas descobertas esgotavam-se rapidamente: elas “só eram opulentas na superfície”, nota Holanda, “e nada se fizera para melhorar os processos empregados em sua exploração” (1990, p. 52). O ouro continuaria, certamente, a ser produzido na região, graças a contínuas descobertas de novas jazidas, mas a tendência dessa produção é declinante (cf. Canavarros, 2004, p. 181-210). Além disso, ainda no século XVIII as monções clássicas se depararam com dois caminhos concorrentes. Um deles foi a via fluvial que, pelos rios amazônicos, ligava a capital da Capitania a Belém do Pará; embora igualmente enfrentasse problemas com a travessia de várias quedas d’água, essa via tinha a seu favor o apoio oficial, mediante a Companhia do Grão-Pará, e o fato de sair diretamente no oceano, e já bem ao norte, de modo a encurtar sobremaneira a rota para a Europa (cf. Lapa, 1973). O outro era o já referido “caminho de Goiás”, uma rota terrestre que desde 1737 passou a ligar Cuiabá ao litoral atlântico via Goiás e Minas Gerais – uma rota, portanto, favorecida pelo fato de servir a várias capitanias e não apenas a duas, como as monções. De fato, tendo sido aberto, ainda na primeira década do século XVIII, o chamado “caminho novo”, ligando diretamente as Minas Gerais ao porto do Rio de Janeiro, esse porto suplantou seu congênere paulista de Santos enquanto entreposto das Minas (Zemella, 1990, p. 62-63; v. tb. Fragoso & Florentino, 2001, p. 75-79). Parece portanto lógico que, estabelecida e constantemente melhorada a ligação terrestre entre o Rio de Janeiro e Minas Gerais, viesse tal ligação a estender-se cada vez mais intensamente para oeste, na direção de Goiás e, em seguida, Cuiabá¹⁰.

Em suma, o fato de não se haver combatido os Kayapó tão duramente quanto os Payaguá (e, portanto, de não se terem reconstruído os sítios de lavouras rapidamente estabelecidos e destruídos na década de 1720) parece apenas demonstrar que os inúmeros percalços enfrentados no trajeto monçoeiro eram considerados admissíveis, em face da relativa desimportância comercial das monções.

Faltava aqui, em outras palavras, aquela imperiosa “necessidade de passar” a que alude Febvre, isto é, a “condição necessária”, em face da qual se torna uma condição “muito secundária” o simples fato de os terrenos facilitarem, por si sós, o estabelecimento de um dado caminho (op. cit., p. 401-402).

E se a via monçoeira clássica não chegou a desaparecer de todo (tendo, ao contrário, subsistido pelo menos até a primeira metade do século XIX), isso se deveu mais às deficiências de seu principal concorrente (o caminho de Goiás) que a seus próprios méritos – o que nos traz à lembrança, aliás, o interessante caso, registrado por Febvre, da sobrevivência das caravanas de camelos que continuaram a cruzar o Saara, desde o Sudão até o litoral norte-africano, mesmo muito tempo depois do estabelecimento de rotas marítimas entre os portos do Índico e do Mediterrâneo¹¹.

Na explicação da sobrevivência da rota monçoeira, enfim, vemos aparecer claramente o problema colocado pela condição fronteiriça do Extremo Oeste – que exigia, por parte do Estado metropolitano português, redobrados cuidados com sua defesa. De fato, tendo sido sempre, em vasta extensão, uma simples trilha de mulas, o caminho de Goiás não podia substituir completamente a rota monçoeira devido ao fato de que – a despeito de todos os seus inconvenientes – os rios continuavam a ser o único meio de transporte de itens volumosos e

¹⁰ Além disso, a pressão indígena sobre as monções no Pantanal certamente acelerou o movimento de abertura do trecho terrestre de Cuiabá para Goiás (Corrêa Filho, 1969, p. 245, nota 91; v. tb. Canavarros, 2004, p. 161).

¹¹ Conforme nota o autor, “as caravanas saarianas dos séculos xv e xvi representavam”, em termos de capacidade de transporte, “uma frota de comércio comparável às melhores frotas mercantes da Europa”, e por esse motivo elas puderam sustentar-se até o momento em que, nas referidas rotas marítimas, puderam empregar-se navios de grande tonelagem (op. cit., p. 401).

pesados como eram, por exemplo, as peças de artilharia e outros artefatos bélicos (Holanda, 1990, p. 259)¹².

O caso da utilização do sistema Paraguai/Paraná e sua ulterior substituição, como meio de ligação do Extremo Oeste com o Atlântico, pela via ferroviária

Ao longo da primeira metade do século XIX, a presença brasileira, já ponderável na porção setentrional do Extremo Oeste, efetuou significativos avanços também na porção meridional (isto é, o aqui chamado SMT). Às povoações oficiais, criadas na segunda metade do século XVIII com vistas a garantir a posse lusa (Forte Coimbra, 1775; Albuquerque, depois chamada Corumbá, 1778; Miranda, 1797), veio somar-se, na primeira metade do século seguinte, uma firme, ainda que esparsa, presença de migrantes provenientes tanto da região de Cuiabá como das vizinhas províncias de Minas Gerais e São Paulo. Esses novos povoadores, dedicados sobretudo à criação de gado bovino nos campos naturais da região, ampliaram gradativamente suas vinculações com o Sudeste brasileiro, para onde enviavam gado magro que, depois de engordado nas invernadas mineiras, seguia para o abate na capital imperial – vinculações essas viabilizadas pela abertura de novos caminhos terrestres e mesmo fluviais, dirigidos tanto a Minas Gerais como a São Paulo (cf. Queiroz, 2008a, p. 20-34).

Tratava-se contudo, em todos esses casos, de vias mais ou menos precárias. Os caminhos terrestres, por exemplo, eram pouco mais que simples estradas boiadeiras, geralmente intransitáveis na estação das chuvas e em cujo percurso se despendiam semanas ou mesmo meses. A condição fronteiriça, ademais, continuava a despertar – por parte, agora, do Estado nacional brasileiro – forte interesse no reforço da soberania sobre o Extremo Oeste, por meio, sobretudo, de uma eficiente ligação com os centros de população e poder da costa atlântica.

Para tanto, as melhores esperanças eram então depositadas na possibilidade da utilização do sistema fluvial Paraguai/Paraná, via estuário do Prata. Na verdade, essa via parecia ser unanimemente considerada pelos luso-brasileiros, desde a virada do século XVIII para o XIX, como a melhor de todas as alternativas então possíveis para a comunicação entre Mato Grosso e o restante do Brasil (Queiroz, 2008a, p. 35-36). Não é difícil compreender tal forma de pensar. Em meados do século, por exemplo, um ex-presidente da província lembrava que na bacia do Paraguai se situavam as principais povoações mato-grossenses, a maior parte de sua população e o grosso de sua vida econômica; assim, levando em conta ainda que esse vale permitia, em grande extensão, a navegação a vapor, o autor concluía pela “imensa vantagem” que apresentava a navegação do Paraguai “sobre as outras vias fluviais de comunicação” eventualmente disponíveis (Leverger, 1975, p. 30-31). Desse modo, a possibilidade do tráfego pela via fluvial platina era vista como uma verdadeira libertação em face das limitações então impostas, nas rotas internas, pelo tráfego em lombo de mulas ou, no caso dos rios, pelos inúmeros trechos encachoeirados.

O governo imperial bateu-se ardentemente pela abertura dessa via, dado que, ainda em 1850, ela se encontrava fechada para o Brasil em virtude da conjuntura política do cone sul da América do Sul. Em 1852, derrubado Juan Manuel de Rosas, o Império logrou obter o livre trânsito pelo rio Paraná em território da Confederação Argentina, restando apenas abrir o trecho do rio Paraguai sob domínio da república de mesmo nome. Na verdade, segundo um tratado brasileiro-paraguaio assinado em 1850, a República do Paraguai (ainda então ameaçada por Rosas e que tinha no Império seu grande aliado) havia prometido abrir seu rio à

¹² De fato, ainda em 1797 um autor assinalava que os “socorros de guerra” para Cuiabá, por “seu grande peso e volume”, só podiam vir em canoas (Descrição..., p. 195); em 1800, o mesmo autor avaliava que, “pela via de terra” (Goiás), “talvez se possam também conduzir” a Cuiabá os “gêneros grossos, de grande peso e volume”, “mas fazendo tal despesa que os subiria a um extraordinário valor” (Serra, 1840, p. 34; v. tb., da mesma época, Serra & Ferreira, 1849, p. 394).

navegação brasileira. No entanto, sentindo-se mais fortalecido após a derrubada daquele governante argentino, Carlos López, segundo a interpretação dos dirigentes brasileiros, começara a tergiversar sobre o assunto da navegação – pretendendo, ao que parece, obter com isso alguns ganhos em suas negociações de limites com o Brasil. Desse modo, considerando que a abertura do rio Paraguai era algo vital para o Império, e que seria obtido “pela transação ou pela guerra”, o governo brasileiro chegou a enviar à República do Paraguai, em 1855, uma poderosa frota, com o claro propósito de intimidar López (cf. Queiroz, 1997, p. 63-64). Tal pressão parece haver surtido efeito, pois, entre 1856 e 1858, o Brasil logrou ajustar com aquela República os termos de seu direito de passagem pelo baixo Paraguai.

Entretanto, não deixa de ser curioso o fato de que, tendo como principal objetivo uma maior vinculação do Extremo Oeste ao “corpo da Pátria”, por assim dizer, o Império haja optado por uma via que implicava em um extenso trânsito pelo território de dois países estrangeiros – e que, ademais, abria à província de Mato Grosso inéditas possibilidades de contato com os mesmos dois referidos países (o Paraguai e a Argentina).

De fato, as fontes e a historiografia já têm demonstrado a grande extensão em que, por meio do sistema fluvial Paraguai/Paraná, a economia mato-grossense (e especialmente a sul-mato-grossense) se vinculou aos circuitos comerciais platinos (cf., p. ex., Album graphico do estado de Mato Grosso, 1914; Borges, 2001; Corrêa, 1999; Garcia, 2001; Queiroz, 2008a e 2008b; Reynaldo, 2004; Souza, 2008; Wilcox, 1992; Zanotti de Medrano, 1989).

Numa época em que, na região platina, os Estados nacionais estavam ainda, a rigor, em processo de formação, a intensificação dos contatos entre Mato Grosso e o Prata não poderia deixar de apresentar contornos um tanto problemáticos, do ponto de vista dos dirigentes brasileiros. Nessa época, de fato, nada havia de muito seguro e definitivo no que concerne à integração do Extremo Oeste (considerado, aliás, uma província “excêntrica”) ao referido “corpo da Pátria”¹³.

Uma sucinta mas eficiente descrição dos termos em que se colocava essa questão nos é oferecida, *a posteriori*, pelo conhecido geopolítico brasileiro Mário Travassos. Ao enfatizar o “poder carreador” dos rios da bacia platina, esse autor destaca que esse poder se exercia em benefício da Argentina e, conseqüentemente, em detrimento dos interesses continentais brasileiros. Escrevendo na década de 1930, Travassos assinala que a ação dos rios platinos (já agora, na verdade, em conjugação com a rede ferroviária argentina) tendia a levar para a “órbita” da Argentina os países centrais do continente, isto é, a Bolívia e Paraguai (Travassos, 1947). Evidentemente, nas condições vigentes no século XIX, tal espécie de “atração” tendia a exercer-se também com relação a Mato Grosso.

Do ponto de vista político, no entanto, uma fonte ainda maior de preocupações devia residir na incerteza que pairava sobre a própria disponibilidade da via platina, por parte do Brasil – o que, aliás, foi bem cedo demonstrado, do modo mais dramático possível, por ocasião da guerra da Tríplice Aliança com o Paraguai: em fins de 1864, antes mesmo das formais declarações de guerra, já o rio Paraguai foi fechado à navegação brasileira pelas forças de Solano López, para reabrir-se apenas após a tomada de Assunção, em 1869.

Desse modo, a bem dizer, a adoção da solução representada pela via fluvial Paraguai/Paraná nada mais era que uma simples acomodação às condições naturais. A esse respeito, parecem cabíveis as observações de um clássico da Geografia dos Transportes, que alude à “tendência instintiva de procurar sempre o ‘caminho de menor impedimento’, e da qual uma das formas é aproveitar os rios, por serem ‘caminhos que andam’” (Silva, 1949, p. 1). De fato, segundo esse autor, as mercadorias, bem como os viajantes, “parecem, teoricamente, obedecer, como a água, à *lei da gravidade*, isto é, *descem* das vertentes para os

¹³ A esse respeito, pode-se aliás observar, com Febvre, que “nada há de originalmente necessário – necessário de uma necessidade geográfica qualquer – no amálgama, na associação de certas regiões, as quais se agrupam umas com as outras para formar um Estado”: isto porque “sempre, do agrupamento que se opera, vê-se bem que outros podiam ou teriam podido distinguir-se sem impossibilidade material nem escândalo lógico” (op. cit., p. 408).

vales e destes para os *escoadouros*, ou portos” – seguindo, “à maneira das águas fluentes, os percursos de mais fácil escoamento” (id., *ibid.*, p. 1; grifos do original). Tratar-se-ia aí, portanto, de uma ação ditada simplesmente pela “lei do menor esforço”.

Em termos puramente “técnicos”, por outro lado, a adoção dessa solução se torna ainda mais curiosa quando se leva em conta que, para a consecução dos objetivos imperiais, as condições vigentes em meados do século XIX ofereciam alternativas antes inexistentes: agora já se vislumbravam, de fato, as possibilidades oferecidas pela era ferroviária, iniciada no Brasil em princípios da década de 1850. Assim, de modo não muito surpreendente, já em 1851 vem a público, embora sem maiores consequências, a proposta de uma ligação *ferroviária* entre o Rio de Janeiro e Mato Grosso¹⁴ – com o que se pode portanto vislumbrar o início de um esforço, por parte do Estado nacional brasileiro, em emancipar-se da geografia e lançar-se, ao contrário, em uma empreitada destinada a subjugar, por meios artificiais, a tirania das condições naturais.

Na verdade, sabe-se que o predomínio da história e da política sobre a geografia constitui, como nos ensina Febvre, o fundamento mesmo do processo de formação de um Estado nacional. Para esse autor, são a história e a política – isto é, “uma longa existência, uma longa sequência de eventos felizes ou infelizes sofridos em comum, provações e vicissitudes sangrentas” – que dão origem à “têmpera” que constitui a base da formação de um Estado (op. cit., p. 408).

Sabemos hoje que não se pode, de modo algum, menosprezar, na análise dos processos históricos, a importância dos simples acasos. Contudo, é certo também que a história e a política constituem terreno privilegiado para a ação consciente e deliberada dos homens, com vistas a determinados fins – o que, como nos lembra Febvre, é particularmente válido no que se refere à constituição dos Estados: “Estados ou nações, essas delicadas obras primas dos homens, elaboradas no curso de um enorme período de infância, pleno de acasos e perigos”, assinala o autor, são “os frutos de uma atividade refletida, de uma inteligência criadora, de uma vontade posta à prova nas lutas com as forças obscuras do meio e forcejando para aplicá-las e adaptá-las, do melhor modo possível, a suas necessidades” (op. cit., p. 410).

Assim, àquelas frágeis ligações já estabelecidas entre o Extremo Oeste e o restante do Brasil, parecia preciso sobrepor uma ligação mais sólida, deliberadamente pensada e construída. Como nota ainda Febvre, reportando-se às idéias de La Blache, no processo de formação de um Estado, certos traços de identidade, de solidariedade, de contatos entre diferentes regiões, formam uma espécie de “caminho imaterial”:

na origem dos grandes países, dos grandes corpos nacionais, há sempre um ‘caminho’. Uma espécie de faísca elétrica, antes de mais nada, que se propaga através de uma sucessão de regiões, coloca-as em relação, atravessa-as todas em conjunto e, criando entre elas uma solidariedade obscura, as afasta de outras solidariedades possíveis (op. cit., p. 409-410).

Entretanto, “para que esses efeitos sejam duráveis, para que eles se tornem adquiridos”, conclui o autor, “é necessário que à rota imaterial se superponha uma rota material, um sólido caminho regular e construído, uma calçada de pedra e cimento” (op. cit., p. 410).

Em outras palavras, em face dos inconvenientes estratégicos da via fluvial platina, parecia imperioso que o Estado nacional brasileiro – caso desejasse efetivamente manter o Extremo Oeste como parte de seu território – abandonasse a simples sujeição às facilidades naturais e empreendesse, de modo consciente e deliberado, esforços em outras direções: a edificação de um tal caminho sólido e regular, que, nas condições relativas ao Extremo Oeste, na segunda metade do século XIX, somente poderia ser uma estrada de ferro.

¹⁴ Trata-se, no caso, de um projeto de lei que autorizava o governo imperial a conceder a uma companhia o “privilegio exclusivo” para a construção de uma ferrovia entre a capital do Império e a cidade de Vila Bela da Santíssima Trindade, passando pelas cidades de S. João d’El Rei, Goiás e Cuiabá (Queiroz, 1997, p. 18).

O fato de o Brasil não o haver feito, ao longo de todo o restante do século XIX, constitui uma interessante matéria para estudo.

Sabe-se que o Império acusou o golpe representado pela traumática experiência do conflito de 1864-1870: bloqueado o baixo Paraguai, o exército paraguaio pôde manter por vários anos a ocupação do SMT, enquanto as tropas imperiais enviadas para reconquistar esse território se debatiam com todas as velhas e conhecidas deficiências dos caminhos interiores (cf. Taunay, 1925). Em tais circunstâncias, portanto, chegou a consolidar-se nos círculos dirigentes brasileiros a convicção de que a soberania brasileira sobre o Extremo Oeste não podia depender unicamente da disponibilidade do sistema Paraguai/Paraná. Em um trabalho publicado em 1873, o engenheiro Eduardo José de Moraes, por exemplo, considerava supérfluo insistir sobre as razões da “necessidade do estabelecimento de uma via de comunicação, pelo interior do Império, para a província de Mato Grosso”, por estar tal necessidade já “perfeitamente demonstrada” (Moraes, 1873, p. 5-6). E ainda no início da década de 1870, no âmbito de uma concessão feita pelo governo imperial ao então visconde de Mauá, minuciosos estudos chegaram a ser feitos para uma ligação mista (férreo-fluvial) entre Curitiba e Miranda (que seria o *Caminho de Ferro de D. Isabel*, cf. Lloyd, 1875).

De fato, nesse imediato pós-guerra verificou-se um notável surto de novos projetos de ligação ferroviária entre Mato Grosso e o litoral brasileiro. Na verdade, tantas foram as propostas surgidas que, já em 1876, o governo imperial considerou necessário nomear uma comissão, presidida pelo próprio Visconde do Rio Branco, a fim de avaliá-las e indicar, a partir delas, o traçado mais conveniente para a estrada – sem que disso resultasse, contudo, nenhum resultado prático imediato (Cunha, 1941, p. 151).

O fato é que, a despeito de todos os temores, o trânsito pela via platina efetivamente atendia, de modo mais que satisfatório, às necessidades comerciais do Extremo Oeste – e tampouco deixava de atender, pelo menos em tempos de paz, tanto às necessidades de contatos político-administrativos com a capital do Império como aos objetivos de aparelhamento militar da fronteira, de modo a fortalecer a soberania brasileira sobre o Extremo Oeste¹⁵.

É certo que, em comparação com os caminhos interiores, a via pelo estuário implicava em uma enorme ampliação da distância absoluta entre Cuiabá e o Rio de Janeiro. Em termos relativos, contudo, o significado dessa via era bem o oposto. Possuindo condições de navegação que, sobretudo de Corumbá para baixo, variavam de regulares a excelentes, o sistema Paraguai/Paraná, além de proporcionar aos viajantes inéditas condições de conforto, permitia um significativo encurtamento do tempo das viagens.

Por outro lado, sob o ponto de vista técnico, o projeto de uma via ferroviária direta entre Mato Grosso e o litoral atlântico apresentava-se de modo extremamente contraditório. Em termos tecnológicos não havia, evidentemente, maiores empecilhos à construção de uma tal via. Em termos financeiros, contudo, o problema se apresentava de modo muito mais complexo. Fosse qual fosse o porto atlântico escolhido para ponto de partida de tal ferrovia, haveria que galgar e cruzar planaltos acidentados, percorrer vastas extensões de mata fechada e atravessar inúmeros rios caudalosos – e tudo isso em paragens, na maior parte, distantes de “socorros civilizados”. Em tais circunstâncias, o custo de uma via inteiramente férrea se alçaria, inevitavelmente, a valores altíssimos. E não custa lembrar que, uma vez que os interesses comerciais se encontravam bem atendidos pela via platina, inexistiam, na prática, interesses econômicos privados em uma tal via ferroviária – o que, portanto, deixava apenas ao governo o ônus de sua eventual construção.

¹⁵ Desde logo, aliás, o governo imperial havia providenciado a organização de uma empresa que, mediante subvenção, efetuar a navegação a vapor entre Montevideu e Cuiabá, em correspondência com as linhas brasileiras para a capital uruguaia. Surgiu assim a *Companhia de Navegação do Alto Paraguai*, que iniciou suas operações em novembro de 1859 (cf. Queiroz, 2008a, p. 37).

É certo que, numa tentativa de reduzir custos, eram comuns as propostas de construção de vias mistas, isto é, férreo-fluviais, como era o caso, acima citado, do pretendido *Caminho de D. Isabel*. No caso de tais vias mistas, contudo, as possíveis reduções nos custos de construção seriam feitas à custa do inconveniente dos sucessivos transbordos – que acabariam, na verdade, por reduzir grandemente a eficiência dos transportes.

Assim, não chega a ser surpreendente o fato de que, ao longo do restante do século, nenhum dos referidos projetos haja tido seguimento. De nada adiantou, por exemplo, Mauá haver severamente criticado, a propósito do abandono do projetado caminho de Dona Isabel, os “espíritos rotineiros e de idéias mesquinhas”, “aqueles a quem faltam a energia e força de vontade” e para os quais “afigura-se uma utopia” a idéia de uma estrada tal como a proposta (in Lloyd, 1875, p. III-IV).

De fato, enquanto a alternativa ferroviária não poderia ser senão extremamente dispendiosa, a via do estuário, ao contrário, era gratuitamente concedida pela natureza, e os únicos problemas associados a sua utilização eram de natureza política. Ora, no pós-guerra, a República do Paraguai, quase completamente destruída, não mais parecia em condições de obstar a navegação brasileira. É certo que, desde então, nos cenários traçados pelos estrategistas imperiais, mantém presença constante a possibilidade de um conflito com a Argentina (em cujo caso seria evidentemente fechada ao Brasil a própria entrada pelo estuário do Prata). Contudo, como se sabe, a despeito de um ou outro “pico” de tensão, tal conflito jamais se materializou, permanecendo, portanto, apenas no terreno das hipóteses.

Deduz-se portanto que, naquele momento, em face das excelências eminentemente técnicas da via fluvial platina, os imperativos políticos do Estado nacional brasileiro não chegaram a atingir um vulto suficiente para contrabalançar e vencer as restrições orçamentárias que pesavam contra o projeto de construção de uma linha ferroviária direta entre o Extremo Oeste e o litoral atlântico.

Desse modo, a concretização desse projeto precisou esperar até o início do século XX, quando parecem haver-se juntado, em seu favor, diversas circunstâncias. No que concerne aos já mencionados aspectos técnicos, sabe-se que, nessa época, graças ao bom momento vivido pela economia brasileira, a União dispunha, por assim dizer, de uma relativa folga orçamentária; ao mesmo tempo, a conjuntura mundial apresentava-se mais favorável ao levantamento de capitais externos para grandes obras; finalmente, assistia-se já então ao avanço ferroviário em direção ao interior do estado de São Paulo (representado sobretudo pela chegada em 1905 à vila de Bauru, no centro do estado, da ferrovia conhecida como *Sorocabana*). Já com relação aos imperativos políticos, a situação apresentava-se especialmente rica e multifacetada. Por um lado, persistiam (aliás agravados, na primeira década do século) os velhos temores brasileiros com relação a um possível conflito com a Argentina; ao mesmo tempo, e em íntima relação com tais temores, os dirigentes brasileiros mostravam-se interessados em normalizar e ampliar suas relações com a Bolívia (país com o qual, como se sabe, o Brasil acabava de concluir uma tensa negociação referente ao território do Acre)¹⁶.

Assim é que veio finalmente a ser iniciada a construção da “ferrovia para Mato Grosso”, que viria a ser conhecida como *Noroeste do Brasil* (NOB). Iniciada em Bauru, em 1905, e inicialmente dirigida a Cuiabá, essa ferrovia teve seu traçado alterado, em 1908, em direção a Corumbá. Ela foi dada por concluída já em 1914, sem, contudo, haver chegado a essa última cidade: seus trilhos chegaram, por certo, até as barrancas do rio Paraguai, mas não em Corumbá e sim no local, situado a jusante, chamado *Porto Esperança* (Queiroz, 2004a).

Vale notar que, embora o aumento do comércio entre Mato Grosso e São Paulo, centrado no gado bovino, fosse lembrado na época para explicar a construção dessa ferrovia, ele não era, evidentemente, suficiente para justificar, em termos econômicos, os vultosos investimentos requeridos por essa construção. No trecho paulista, a obra ainda poderia

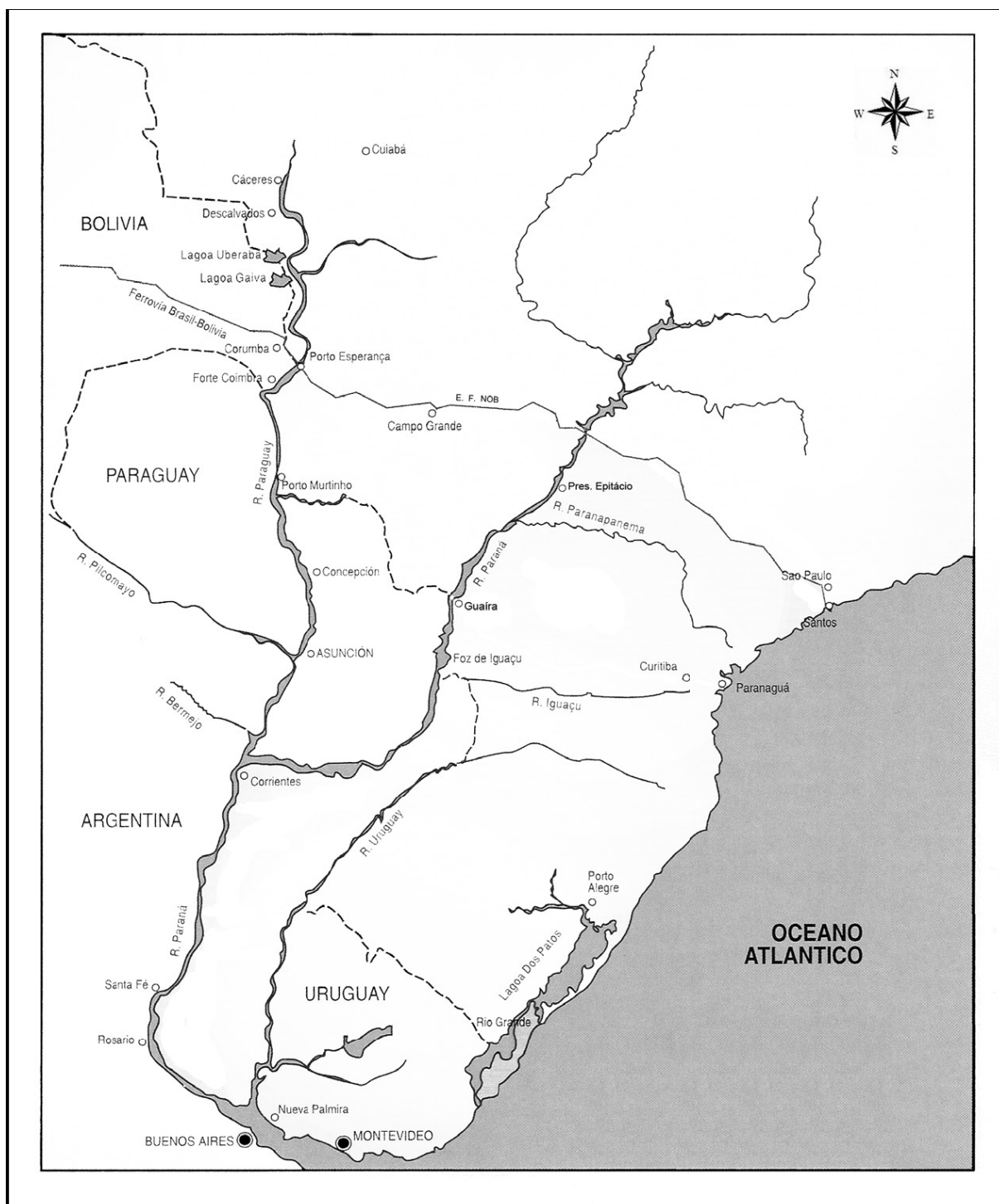
¹⁶ Para uma análise mais detida dessas e de outras circunstâncias v. Queiroz, 1997.

justificar-se pelos interesses privados na expansão da cultura cafeeira. Já no trecho sul-mato-grossense, contudo, a estrada assumiu claramente um sentido predominantemente político-estratégico, tanto que ela foi, desde o início, assumida pelo governo federal – que logo, aliás, encampou também o trecho paulista, de modo que toda a NOB, de Bauru a Porto Esperança, configurou-se a partir de 1918 como uma ferrovia estatal (Queiroz, 2004a).

A NOB ilustra, portanto, o caso de um caminho literalmente produzido em função de uma fronteira. Nesse sentido, pode-se dizer que se tratou de uma iniciativa extraordinariamente bem sucedida. De fato, num contexto ricamente contraditório, o objetivo político-estratégico da ferrovia (eliminar a dependência brasileira em relação à via platina) devia cumprir-se mediante o desempenho de uma missão econômica (desviar os fluxos de comércio da calha do rio Paraguai no rumo direto do Sudeste brasileiro). Assim, a despeito de suas deficiências técnicas, que persistiram por muitos anos, essa ferrovia não só garantiu a definitiva integração do Extremo Oeste aos mercados nacionais brasileiros como também propiciou um outro equacionamento da própria condição fronteiriça do Extremo Oeste, na medida em que se tornou o principal instrumento de defesa da soberania brasileira nessa região.

Fonte: Holanda, 1990, p. 145.

Figura 2 – Vias de comunicação na Bacia Platina



Fonte: LOS RÍOS nos unen. Bogotá: CAF, 1998 (adaptado).

Obras citadas

- ALBUM graphico do estado de Matto-Grosso [1914]. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá, Hamburgo, 1914. 433 + 69 p.
- ALMEIDA, Francisco José de Lacerda e [1944]. Diário de Vila Bela até a cidade de São Paulo pela ordinária derrota dos rios [1788-1790]. In: DIÁRIOS de viagem de Francisco José de Lacerda e Almeida. Nota-prefácio de Sérgio Buarque de Holanda. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944. p. 59-107.
- ARAÚJO, Domingos L. de [1981]. [Notícia prática dada pelo cap. Domingos Lourenço de Araújo ao R. P. Diogo Soares sobre o infeliz sucesso que tiveram no rio Paraguai as tropas que vinham para São Paulo no ano de 1730 etc.]. In: RELATOS monçoeiros, p. 141-145.
- BARROS, Manuel de [1981]. Roteiro verdadeiro das minas do Cuiabá [...] com os dias da navegação, e travessia, que se costumam fazer por mar [sic], e terra. In: RELATOS monçoeiros, p. 149-169.
- BORGES, Fernando T. de Miranda [2001]. *Do extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso – 1870 a 1930*. 2. ed. São Paulo: Scortecci, 2001.
- CAMELLO, João A. Cabral [1981]. [Notícias práticas das minas do Cuiabá e Goíases, na capitania de São Paulo e Cuiabá, que dá ao rev. padre Diogo Juarez, o capitão João Antonio Cabral Camello, sobre a viagem que fez às minas do Cuiabá no ano de 1727, e do que lhe sucedeu na volta, que fez das mesmas minas para S. Paulo]. In: RELATOS monçoeiros. Coletânea, introdução e notas por Afonso de E. Taunay. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1981. p. 118-140.
- CANAVARROS, Otávio [2004]. *O poder metropolitano em Cuiabá (1727-1752)*. Cuiabá: Ed. UFMT, 2004.
- CORRÊA FILHO, Virgílio [1969]. *História de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1969.
- CORRÊA, Lúcia Salsa [1999]. *História e fronteira: o Sul de Mato Grosso, 1870-1920*. Campo Grande: Ed. UCDB, 1999.
- CORRÊA, Valmir B. [2006] *Coronéis e bandidos em Mato Grosso: 1889-1943*. 2. ed. C. Grande: Ed. UFMS, 2006.
- CUNHA, Euclides da [1941]. Viação sul-americana. In: _____. *À margem da história*. 5. ed. Porto: Lello & Irmão, 1941. p. 139-163.
- DESCRIÇÃO geográfica da capitania de Mato Grosso: ano de 1797 [por Ricardo Franco de Almeida Serra]. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 20, p. 185-292, 1857.
- FEBVRE, Lucien [1949]. *La terre et l'évolution humaine: introduction géographique a l'histoire*. Avec le concours de Lionel Bataillon. Paris: Albin Michel, 1949.
- FONSECA, Edgard Fróes da [1955]. *Uma política nacional de transportes*. Rio de Janeiro: Lito-Tipo Guanabara, 1955.
- FRAGOSO, João; FLORENTINO, Manolo [2001]. *O arcaísmo como projeto*. 4. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2001.
- GADELHA, Regina M. A. F. *As missões jesuíticas do Itatim*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.
- GARCIA, Domingos Sávio da Cunha [2001]. *Mato Grosso (1850-1889): uma província na fronteira do Império*. 2001. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – IE/Unicamp, Campinas.
- GORDILHO, Osvaldo [1956]. *Os transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: Lito-Tipo Guanabara, 1956.
- HOLANDA, Sérgio B. de [1986]. *O Extremo Oeste*. São Paulo: Brasiliense: Secretaria da Cultura, 1986.
- HOLANDA, Sérgio B. de [1990]. *Monções*. 3.ed. ampliada. São Paulo: Brasiliense, 1990.
- LAPA, José R. do Amaral [1973]. Do comércio em área de mineração. In: _____. *Economia colonial*. São Paulo: Perspectiva, 1973. p. 15-110.
- LEVERGER, Augusto [1975]. *Vias de comunicação de Mato Grosso*. 2. ed. Fac-símile da edição de 1905. Cuiabá: UFMT, 1975.
- LLOYD, William [1875]. *Caminho de Ferro de D. Isabel, da província do Paraná á de Matto-Grosso: relatório*. Rio de Janeiro: Typ. de G. Leuzinger & Filhos, 1875.
- MATOS, Odilon Nogueira de [1950]. Notas sobre o caminho para Mato Grosso. *Revista de História*, São Paulo, n. 4, 1950. p. 551-557.

- MIYAMOTO, Shiguenoli [1995]. *Geopolítica e poder no Brasil*. Campinas: Papirus, 1995.
- MONTEIRO, John M. [2000] *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. 3. reimpr. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.
- MORAES, Eduardo J. de [1873]. *A via de comunicação de Mato Grosso: memoria apresentada á consideração do governo imperial*. Rio de Janeiro: Typ. Commercial, 1873.
- MOURA, Antônio Rolim de [1981]. Relação da viagem que fez o conde de Azambuja, D. Antônio Rolim, da cidade de S. Paulo para a vila de Cuiabá em 1751. In: RELATOS monçoeiros, p. 194-216.
- MOURA, Gentil de Assis [1908]. O primeiro caminho para as minas de Cuyabá. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, São Paulo, v. 13, p. 125-135, 1908.
- ORDONHES, Diogo de Toledo Lara e [1981]. [Carta de um passageiro de monção]. In: RELATOS monçoeiros, p. 219-229.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó [1997]. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande: Ed. UFMS, 1997. 163 p.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó [2004a]. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru: EDUSC; Campo Grande: Ed. UFMS, 2004.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó [2004b]. A navegação na Bacia do Paraná e a integração do antigo sul de Mato Grosso ao mercado nacional. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 7, n. 1, p. 165-197, jan./jun. 2004.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó [2008a]. Articulações econômicas e vias de comunicação do antigo sul de Mato Grosso (séculos XIX e XX). In: LAMOSO, Lisandra P. (Org.). *Transportes e políticas públicas em Mato Grosso do Sul*. Dourados: Ed. UFGD, 2008.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó [2008b]. O desafio do espaço platino às tendências de integração do antigo sul de Mato Grosso ao mercado nacional brasileiro: um hiato em dois tempos. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo: ABPHE, v. 11, n. 1, p. 119-154, jan./jun. 2008.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó [2009]. Uma esquina nos confins do Brasil: o sul do Mato Grosso colonial e suas vias de comunicação (projetos e realidades). *Fronteiras*, PPGH/UFGD, v. 11, p. 197-227.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó [2010]. *Caminhos da erva mate: a montagem da rede de transportes associada à economia ervateira sul-mato-grossense (1882-1902)*. In: CONGRESO LATINOAMERICANO DE HISTORIA ECONOMICA, 2., 2010, Ciudad de México. 26 p. Disponível em: <<http://www.economia.unam.mx/cladhe/simposiosyponencias.php>>.
- RELATOS monçoeiros. Coletânea, introdução e notas por Afonso de E. Taunay. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1981.
- REYNALDO, Ney I. [2004]. *Comércio e navegação no Rio Paraguai (1870-1940)*. Cuiabá: Ed. UFMT, 2004.
- SÁ, José Barbosa de [1975]. *Relação das povoações do Cuyabá e Mato Grosso de seus princípios até os presentes tempos*. Cuiabá: Ed. UFMT, 1975.
- SERRA, Ricardo Franco de Almeida [1840]. Memória ou informação dada ao governo sobre a capitania de Mato Grosso [...] em 31 de janeiro de 1800. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 2, p. 19-48, 1840.
- SERRA, Ricardo Franco de Almeida; FERREIRA, Joaquim José [1849]. Reflexões sobre a capitania do Mato Grosso. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 12, p. 377-399, 1849.
- SILVA, Moacir M. F. [1949] *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.
- SOUZA, João Carlos de [2008]. *Sertão cosmopolita: tensões da modernidade de Corumbá (1872-1918)*. São Paulo: Alameda, 2008.
- TAUNAY, Alfredo d' E. [1925] *A Retirada da Laguna: episodio da Guerra do Paraguay*. São Paulo: Melhoramentos, [1925].
- TRAVASSOS, Mário [1947]. *Projeção continental do Brasil*. 4.ed. S. Paulo: Ed. Nacional, 1947. 247 p.
- VOLPATO, Luíza R. R. [1987] *A conquista da terra no universo da pobreza: formação da fronteira oeste do Brasil, 1719-1819*. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1987.
- WILCOX, Robert W. [1992] *Cattle ranching on the Brazilian frontier: tradition and innovation in Mato Grosso, 1870-1940*. 1992. Tese (PhD em História) – New York University, New York.

ZANOTTI DE MEDRANO, Lilia Inés [1989]. *A livre navegação dos rios Paraná e Uruguay: uma análise do comércio entre o Império brasileiro e a Argentina (1852-1889)*. 1989. Tese (Doutorado em História) – USP, São Paulo.

ZEMELLA, Mafalda P. [1990]. *O abastecimento da Capitania das Minas Gerais no século XVIII*. 2. ed. São Paulo: Hucitec: Edusp, 1990.