

Diálogos

ISSN 2177-2940



Notas acerca das comunicações entre Mato Grosso e Paraná (2^a metade do século XIX)

<https://doi.org/10.4025/dialogos.v28i1.71234>

Paulo Roberto Cimó Queiroz

<https://orcid.org/0000-0002-0866-1239>

Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). Dourados-MS, BR

E-mail: prcqueiroz@uol.com.br

Notes on communications between Mato Grosso and Paraná (2nd half of the 19th century)

Abstract: This paper addresses the theme of communications between the province of Mato Grosso and the Atlantic through the territory of the province of Paraná, using as sources, preferably, the reports of the presidents of the two provinces, and having as a background the concerns of the Brazilian national state due to the remote and border condition of Mato Grosso. It is shown that the routes sought were initially terrestrial-fluvial and, later, rail-fluvial, and that the leaders of Paraná had a greater interest in such communications than their counterparts in Mato Grosso. In addition to envisioning the possibility of Paraná becoming the "emporium" of Mato Grosso commerce, those leaders also sought the benefits brought to their province by the central government's investments in roads to Mato Grosso.

Key words: Trade. River navigation. Roads. Railways.

Apuntes sobre las comunicaciones entre Mato Grosso y Paraná (2.^a mitad del siglo XIX)

Resumen: Este artículo aborda el tema de las comunicaciones entre la provincia de Mato Grosso y el Atlántico a través del territorio de la provincia del Paraná, utilizando como fuentes, preferentemente, los informes de los presidentes de ambas provincias, y teniendo como referencia las preocupaciones del Estado nacional brasileño acerca de la condición remota y fronteriza de Mato Grosso. Se demuestra que las rutas buscadas fueron inicialmente terrestre-fluviales y, posteriormente, ferroviario-fluviales, y que los dirigentes de Paraná tenían mayor interés en esas comunicaciones que sus homólogos de Mato Grosso. Además de vislumbrar la posibilidad de que Paraná se convirtiera en el "emporio" del comercio de Mato Grosso, esos líderes también buscaban los beneficios que las inversiones del gobierno central en los caminos a Mato Grosso traían a su provincia.

Palabras clave: Fronteras. Comercio. Navegación fluvial. Carreteras. Ferrocarriles.

Notas acerca das comunicações entre Mato Grosso e Paraná (2^a metade do século XIX)

Resumo: Este trabalho aborda o tema das comunicações da província de Mato Grosso com o Atlântico por meio do território da província do Paraná, utilizando como fontes, preferencialmente, os relatórios dos presidentes das duas províncias e tendo como pano de fundo as preocupações do Estado nacional brasileiro em razão da condição remota e fronteiriça de Mato Grosso. Mostra-se que as vias buscadas eram inicialmente terrestre-fluviais e, mais tarde, ferro-e-fluviais, e que os dirigentes paranaenses tinham maior interesse em tais comunicações que seus congêneres mato-grossenses. Além de vislumbrarem a possibilidade de o Paraná tornar-se o "empório" do comércio mato-grossense, aqueles dirigentes buscavam também os benefícios trazidos a sua província pelos investimentos do governo central em vias dirigidas a Mato Grosso.

Palavras-chave: Fronteiras. Comércio. Navegação fluvial. Estradas de rodagem. Ferrovias.

Recebido em: 08/02/2024

Aprovado em: 13/03/2024

Criada em 1748, a capitania de Mato Grosso englobava o território correspondente, *grosso modo*, aos atuais estados de Rondônia, Mato Grosso (MT) e Mato Grosso do Sul (MS), perfazendo uma extensão aproximada de 1,5 milhão de km². Em face de tal vastidão, não surpreende que a capitania ostentasse vizinhos em grande número e diversidade: a oeste e ao sul, os domínios espanhóis (atuais repúblicas da Bolívia e do Paraguai); ao norte e a leste, territórios que correspondem, atualmente, a nada menos que sete estados (Amazonas, Pará, Tocantins, Goiás, Minas Gerais, São Paulo e Paraná). Essa configuração sobreviveu a várias transformações políticas e persistiu até 1943, quando ocorreu o desmembramento do Território Federal do Guaporé, atual Rondônia (ao que se seguiu, em 1977, a criação de Mato Grosso do Sul).

Nessas circunstâncias, igualmente numerosas e diversificadas eram as vias de transporte e comunicação. Estruturada com base, principalmente, nos núcleos auríferos de Cuiabá (1718) e Vila Bela (1752), pôde a capitania desfrutar, ao longo do século XVIII, de contatos com São Paulo, por meio das célebres *monções*; com a Amazônia, pela navegação dos rios Guaporé e Madeira e até mesmo o Tapajós; e com as capitâncias de Goiás e Minas – e daí com o litoral – por um caminho terrestre aberto ainda na primeira metade daquele século. Nas rotas fluviais, contudo, eram numerosos os obstáculos naturais, como corredeiras e cachoeiras, enquanto as rotas terrestres não passavam, em geral, de simples caminhos de tropas (cf., p. ex., Queiroz, 2015).

No século XIX, o gado bovino magro adquire cada vez maior importância entre os poucos itens que a província conseguia exportar, tendo como principais mercados a Corte e, mais tarde, São Paulo; nesse contexto, desenvolvem-se as comunicações terrestres em direção a Minas Gerais e São Paulo, tendo como referência a povoação de Santana do Paranaíba, estabelecida nos anos 1830. Nessa época, ademais, as comunicações com Mato Grosso – província interior, fronteiriça, extensa e pouco povoada por não-indígenas – eram objeto de especial atenção por parte do Estado nacional brasileiro. Buscava-se melhorar as ligações interiores, embora fosse amplamente sabido que, dadas as circunstâncias acima descritas, nenhuma delas poderia concorrer, em termos de eficiência, com a “avenida líquida” formada pelo sistema Paraná/Paraguai a partir do estuário do Prata – uma rota que permitia navegação a vapor praticamente desimpedida até a altura de Corumbá (e, com restrições, daí até Cuiabá; v. Figura). Assim, em meio a fortes tensões políticas e militares, o Império buscou obter das repúblicas vizinhas o direito de trafegar pelos rios Paraná e Paraguai – objetivo que foi atingido na década de 1850.¹ No século XX, a ligação direta com o Sudeste brasileiro foi fortalecida com a construção da E. F. Noroeste do Brasil (NOB), que em 1914 ligou as margens do rio

¹ É certamente curioso que, tendo como objetivo uma maior integração de Mato Grosso ao “corpo da Pátria”, o Império buscasse uma rota que transitava extensamente por território estrangeiro (Argentina e Paraguai). Naquele momento, pelo que se vê, os “imperativos políticos do Estado nacional brasileiro” tiveram de ajustar-se às “excelências eminentemente técnicas da via fluvial platina” (Queiroz, 2012, p. 25).

Paraguai (Porto Esperança) ao interior paulista e daí ao porto de Santos; nesse mesmo século, enfim, o desenvolvimento dos transportes rodoviários multiplicou as vias de ligação do grande estado central com seus vizinhos, especialmente São Paulo (cf. Queiroz, 2015).

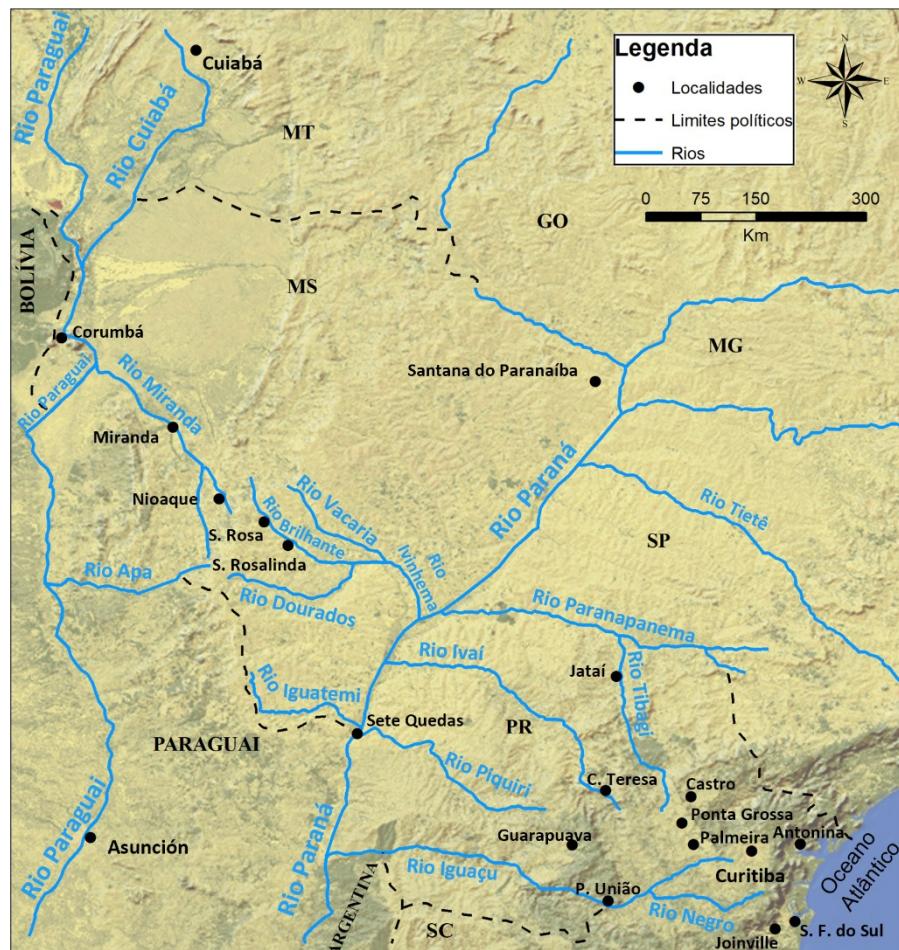


Figura única – Rios e localidades mencionadas no texto

(Fonte: elaboração do autor; desenho de Fernando Koga)

Com o presente trabalho, busco contribuir para o conhecimento de ligações viárias (efetivas ou projetadas) que têm ficado, de certa forma, na obscuridade: aquelas da província de Mato Grosso com a do Paraná, entre meados do século XIX e o final do período imperial (1889). As fontes para este estudo são abundantes, abrangendo documentação oficial, relatórios de expedições de reconhecimento, legislação, relatos de viajantes etc.; neste texto, optei por utilizar preferencialmente os relatórios dos presidentes das duas províncias e documentação adicional a eles anexada. Tais relatórios, redigidos por delegados do poder central que portavam, em regra, visões eurocêntricas e etnocêntricas, são documentos atravessados por vieses os mais diversos. Não obstante, uma vez tomados com as devidas cautelas metodológicas, convertem-se em uma valiosa fonte para a pesquisa historiográfica, graças à amplitude de suas informações e ao fato de formarem

uma extensa série.

Revisando a literatura, encontrei apenas um trabalho acadêmico que inclui, em parte, o objeto aqui proposto: trata-se de *Rios, navegação, ferrovias e a construção do território do Paraná* (Arruda, 2008a), onde os projetos de ligação entre Mato Grosso e o Paraná figuram como parte de uma investigação mais ampla, sob o enfoque da História Ambiental, e que se estende até o início do século XX. Na historiografia sobre transportes, tanto antiga quanto mais recente, pude encontrar, no máximo, breves e esparsas referências ao tema (cf., p. ex., Leverger, 1975; Adolpho Pinto, 1977; Brandão, 1991; Lima Neto, 2001; Dalla Costa; Athia, 2011). Maior diálogo pude estabelecer com trabalhos oriundos dos campos da História Ambiental, como o acima citado, e da História Indígena – e isso porque, além de envolverem o conhecimento do meio natural e a busca de domínio sobre ele, as vias de comunicação aqui abordadas tendiam a relacionar-se com as políticas indigenistas do Estado brasileiro (cf., especialmente, Wissenbach, 1995; Mota e Noeli, 1999; Arruda, 2008b; Mota, 2012; Chamorro, 2015).

Considerações preliminares

Ligações comerciais entre a região aurífera de Mato Grosso e o território do atual Paraná, por parte de atores não indígenas, são mencionadas em 1770 pelo morgado de Mateus, então governador da capitania de S. Paulo – quem, reportando-se à “tradição” da “antiga rota fluvial” formada pelos rios Paranapanema e Ivinhema, nota que ela era “ainda então frequentada por alguns raros comerciantes de Curitiba” (cf. Holanda, 2014, p. 310). Entre 1769 e 1774, os rios Tibagi e Paranapanema foram também utilizados por várias expedições que seguiam para o Forte do Iguatemi, fundado em 1767 nas proximidades desse rio, em território do atual MS (Mota e Noeli, 1999, p. 33).

Um novo momento na história dessas ligações, e envolvendo ainda os rios Tibagi, Paranapanema e Ivinhema, emerge nos anos 1840, quando tem início um empreendimento com a explícita finalidade de abrir uma nova rota de comércio entre Mato Grosso e a então 5^a comarca da província de S. Paulo (que se tornaria, em 1853, a província do Paraná). Essa iniciativa partiu do barão de Antonina (João da Silva Machado), um “dos principais arrematadores de gado da feira de Sorocaba e grande fornecedor ao exército brasileiro e à Corte”, cuja influência, que se estendia à capital imperial, levou-o a tornar-se, “em nome do poder central, um dos principais executores dos planos de colonização e de comunicação na área de seu domínio” (Wissenbach, 1995, p. 140). Vale notar que os planos de Antonina não se limitavam à criação de uma rota comercial: “Em sintonia com a nova política indigenista do Império que se debatia na época”, o barão “pretendia aldeiar indígenas para catequizá-los”, “civilizá-los” e assim “liberar terras para a colonização” (Chamorro,

2015, p. 75).

A rota fluvial do Tibagi (bacia do Paraná) ao Nioaque e Miranda (bacia do Paraguai)

A partir de meados da década de 1840, Antonina promoveu sucessivas “expedições de exploração e reconhecimento dos sertões meridionais do Brasil”, tendo-se destacado, entre seus prepostos, o sertanista Joaquim Francisco Lopes (Wissenbach, 1995, p. 137). Nessa época, já era praticada a navegação entre Cuiabá e a povoação de Miranda, pelos rios Cuiabá, S. Lourenço, Paraguai e Miranda; assim, a nova rota dirigida ao litoral começaria na bacia do Miranda. Joaquim F. Lopes preconizou a navegação desse rio e, em seguida, seu afluente Nioaque até sua confluência com o córrego Urumbeva (local da atual cidade de Nioaque). A partir daí, um *varadouro* com “oito a nove léguas” de extensão transpunha o divisor das bacias do Paraguai e do Paraná e terminava às margens do rio Brilhante, junto à foz do ribeirão que Lopes denominou Santo Antônio (Lopes, 1850, p. 325-328). Desse ponto as embarcações seguiriam pelo Brilhante e pelo Ivinhema a saírem no rio Paraná, tendo sido esse caminho dado por estabelecido em 1849 (cf. Lopes, 1850, p. 315).²

Pelo lado da então 5^a comarca, a rota começava no porto de Antonina e seguia por caminhos terrestres, via Castro, até o rio Tibagi, no ponto onde este recebe seu afluente Jataí (local que corresponde, hoje, à cidade de Jataizinho), seguindo daí pelo Tibagi, Paranapanema e Paraná até encontrar o Ivinhema. No ponto inicial da navegação foi instalada em 1855 a Colônia Militar do Jataí (na margem direita do Tibagi); em frente a ela, na margem oposta, fundou-se no mesmo ano o aldeamento de S. Pedro de Alcântara, que abrigaria índios Kayowá e Kaingang (Mota, 2012, p. 78 e 82; Chamorro, 2015, p. 78).

Nessa época, quando o Estado brasileiro definia “novas estratégias para a ocupação da fronteira, instalando fortificações e núcleos de povoamento”, os aldeamentos indígenas, em território tanto paranaense quanto mato-grossense, “estavam combinados com as colônias militares e as colônias agrícolas” (Chamorro, 2015, p. 77); os “sertanistas”, nota Chamorro, “dependeram do conhecimento indígena” para a “percepção e descrição” das áreas percorridas; eram os indígenas “que conheciam os rios, os locais de moradia, as línguas da região”, e seu apoio “foi fundamental para as expedições comerciais e militares que cruzavam a região” (id., p. 87-88).³

2 Devido, aparentemente, aos obstáculos usuais nas vias fluviais interiores, o ponto de embarque no rio Brilhante foi depois mudado para locais a jusante daquele fixado por Lopes: os portos denominados Santa Rosa e, mais abaixo, Santa Rosalinda – os quais, aliás, aparecem frequentemente confundidos entre si, tanto na documentação quanto na literatura. Buscando distingui-los, Leverger diz que *Santa Rosa*, situado entre a foz dos rios Santa Gertrudes e da Cachoeira, foi “por algum tempo” o “ponto terminal da navegação” vinda do Paraná; *Santa Rosalinda*, por sua vez, é o “nome que se deu em 1864 ao porto onde chegou e esteve retido por algum tempo, por falta d’água, o vapor Tramandatai”, duas a três léguas abaixo da foz do ribeirão Sete Voltas (Leverger, 1884, p. 474-475).

3 Sobre as complexas relações entre indígenas e não indígenas, no contexto aqui abordado, v. tb. Mota, 2007; Moraes, 2020.

Nos relatórios dos presidentes da província de MT, as referências à nova rota aparecem no momento mesmo em que ela se estava constituindo. “Esta nova carreira”, avaliava o presidente no início de 1849, “pode ser de muita vantagem para o comércio do Baixo Paraguai com a comarca de Curitiba, e para o estabelecimento de fazendas de criação nos lugares por onde ela transita” (RMT 3 maio 1849, Joaquim José de Oliveira, p. 13).⁴ Dois anos depois, outro presidente informava que a província já havia recebido “alguns carregamentos” vindos pelo novo caminho (RMT 10 maio 1851, Augusto Leverger, p. 31).

O governo provincial estava incumbido, mediante apoio financeiro do governo central, das obras do varadouro entre o Nioaque e o Brilhante (cf. RMT 8 set. 1849, Joaquim José de Oliveira, p. 14) – o que incluía, além da “abertura” do caminho, também “a preparação dos meios de transporte para as cargas e canoas” (RMT 10 maio 1851, A. Leverger, p. 31). Assim, em 1853 já estava “aberto um caminho de carro em toda a extensão do varadouro”, tendo-se feito “plantações de milho, arroz, feijão e mandioca para o sustento dos soldados e trabalhadores” (cf. RMT 3 maio 1853, A. Leverger, p. 22).

Na recém-criada província do Paraná, as ações dos dirigentes, como notou Arruda, “encaminharam-se no sentido de reconhecimento do território e seu ‘povoamento’”, traduzindo “um esforço contínuo de ‘domínio’ do território, implicando em diversas formas de relações com a natureza” (2008b, p. 154). É importante registrar que, embora os presidentes provinciais fossem nomeados pelo governo central, “sua atuação dependia de alianças com as forças locais” (Dolhnikoff, 2020, p. 54). E, de fato, os relatórios dos presidentes do Paraná, cuja série inicia-se em 1854, deixam transparecer que as comunicações com Mato Grosso, além de valorizadas pelos dirigentes imperiais por seu aspecto político-estratégico, ligavam-se também a interesses das elites paranaenses.

Assim, tais relatórios indicam, em vários momentos, a expectativa de que o Paraná viesse a beneficiar-se da condição de “empório” do comércio da vizinha província. Já o primeiro presidente, Zacarias de Góes e Vasconcellos, exalta o papel potencial da via pelo Tibagi, que, sendo na época o “mais fácil meio de comunicação para o Mato Grosso”, produziria “assinalados benefícios a esta província, por motivos que estão ao alcance de todos” (RPR 15 jul. 1854, Z. Vasconcellos, p. 76-77). Relaciona-se também a esse contexto a valorização da estrada da Graciosa, que ligava Antonina a Curitiba – e desde logo escolhida, por Vasconcellos, como a principal via para a comunicação do litoral com a “serra acima”. Da Graciosa, notava o presidente, poderia partir um ramal dirigido à vila de Castro, o que encurtaria em 15 léguas a distância de Antonina ao “porto de

⁴ Para designar os relatórios provinciais, utilizo neste trabalho as abreviaturas RMT (para Mato Grosso) e RPR (para o Paraná), seguidas da data em que cada documento foi apresentado e do nome do respectivo dirigente.

Jataí, diminuindo assim as distâncias para os objetos que houverem de ser transportados pela via fluvial que do interior desta província vai ao Paraguai e Mato Grosso” (RPR 15 jul. 1854, p. 91).

Convém notar que essa referência à república do Paraguai evidencia uma importante peculiaridade da província do Paraná, em comparação com as demais cujos territórios também podiam ser utilizados para os contatos de Mato Grosso com o litoral. Diferentemente de São Paulo, Minas Gerais e Goiás (para ficar apenas no centro-sul), a província do Paraná era, também ela, fronteiriça – e uma fronteira que podia ser quase tão problemática quanto a mato-grossense, envolvendo até mesmo uma questão de limites com a Argentina.⁵ Assim, a condição lideira do Paraná somava-se à mesma condição de Mato Grosso para justificar projetos de vias de comunicação orientadas do litoral para o interior; por outro lado, a fronteira abria também ao Paraná possibilidades de contatos comerciais com a própria Argentina e principalmente com o Paraguai, quase tão “insulado” no interior quanto Mato Grosso. A esse respeito, é muito significativa uma observação do presidente Beaurepaire Rohan, quem, depois de notar, em 1856, que o rio Paraná era navegável desde a foz do Iguaçu até o mar, nota que sua província, “além de enriquecida com a sua excelente baía de Paranaguá, que a põe em relações com todos os povos marítimos, ainda pode recorrer a uma navegação mediterrânea, que lhe assegura vantagens incontestáveis” (RPR 1º mar. 1856, Henrique de Beaurepaire Rohan, p. 165).

A importância, portanto, do território paranaense, enquanto suporte de vias de comunicação dirigidas ao oeste, não dependia unicamente de serem tais vias úteis para as ligações com Mato Grosso. Mas é claro que, caso fossem assim entendidas pelo governo imperial, essas rotas poderiam ensejar investimentos muito benéficos para a província litorânea. O governo geral – observou, por exemplo, Zacarias Vasconcellos – atribuía “bastante importância à linha de comunicação com o Mato Grosso por esta província”; portanto, a estrada da Graciosa, sendo aquela “que oferece uma direção menos tortuosa entre Antonina e Jataí”, não poderia “deixar de merecer o seu apoio” (RPR 15 jul. 1854, p. 92).

De modo até certo ponto comprehensível, do ponto de vista geográfico, o governo imperial transferiu à recém-criada província, em fins de 1853, a administração das obras do varadouro Brilhante-Nioaque (cf. RPR 1º maio 1855, Z. Vasconcellos, p. 6). Assim, Vasconcellos enviou à região um alferes, “a fim de tomar conta e dirigir as obras, que ali se estão fazendo, por conta do governo imperial” (RPR 1º maio 1855, Z. Vasconcellos, p. 6).⁶ Logo depois, contudo, aquela

5 O litígio na zona de Palmas, em negociação desde 1857 e que “se arrastava perigosamente sem solução”, “era a causa principal de prevenções e desconfianças mútuas” entre os dois países (Cervo e Bueno, 2002, p. 134).

6 Embora isso não fique claro, o local das obras citadas parecia ser a extremidade oriental do varadouro, sobre o rio Brilhante. Em 1855 se informa que estava pronta “uma casa [...] para cômodo de passageiros, e outra [...] para morada do capelão, que se houver de estabelecer naquele lugar”; além disso, estavam “reunidos e aparelhados outros diversos materiais” a serem empregados nas obras (RPR 6 set. 1855, Theófilo de Rezende, p. 51; noto que, por

decisão foi revertida, voltando as obras à responsabilidade da província de Mato Grosso (cf. RMT 4 dez. 1856, A. Leverger, p. 15).

A nova rota passou efetivamente a servir aos propósitos defensivos do Império em sua fronteira oeste. No início de 1855 informa-se, por exemplo, que se preparavam no Jataí duas expedições, uma “para transportar objetos da repartição da guerra ao Mato Grosso” e outra “para levar ao mesmo destino artigos pertencentes à repartição da marinha” (RPR 8 fev. 1855, Z. Vasconcellos, p. 55).

Logo em seguida, contudo, o Império obteve o direito de navegar pelo rio Paraguai no trecho pertencente à república de mesmo nome, direito esse assegurado por um tratado assinado em abril de 1856 e aperfeiçoado por uma convenção adicional firmada em fevereiro de 1858.⁷ Nos anos seguintes consolidou-se, portanto, a rota pelo estuário platino, e já em 1859 passou a operar, mediante subsídios do governo imperial, a Companhia de Navegação do Alto Paraguai, com uma linha de vapores do Rio de Janeiro a Cuiabá (RMT 3 maio 1862, Herculano F. Penna, p. 91-95). Assim, não chega a ser surpreendente que, nos relatórios dos presidentes de Mato Grosso, cessem as menções à ligação fluvial com o Paraná.

Esse tema continua presente, contudo, nas falas dos presidentes dessa última província – as quais evidenciam, aliás, a persistência da rota interna, mesmo após a abertura da via platina. Ainda no início de 1859, por exemplo, consta que a colônia do Jataí “é, por sua posição, de grande importância à comunicação e comércio desta com a província de Mato Grosso” (RPR 7 jan. 1859, Francisco L. de Mattos, p. 21); meses depois, outro dirigente menciona, de passagem, que “ainda se achava no Jataí o sertanista Lopes, por falta de remeiros para seguir viagem para Mato Grosso, tendo consigo os brindes que para esse fim levava” (RPR 2 maio 1859, Luiz F. da Câmara Leal, p. 2). Ao mesmo tempo, porém, os dirigentes paranaenses mencionam outras possíveis rotas para a ligação com Mato Grosso.

A rota Tibagi/Paranapanema em face da alternativa do rio Ivaí

A ideia de uma rota alternativa à do Tibagi/Paranapanema aparece já em julho de 1854, no primeiro relatório provincial do Paraná: Vasconcellos lembra as possibilidades de utilização do rio Ivaí, “que se lança no Paraná quase em face da embocadura do Ivinhema do Mato Grosso, oferecendo assim uma cômoda via fluvial”; numa afirmação dos interesses comerciais da província, o presidente acrescenta aliás que, por essa via, “em um futuro talvez pouco remoto”, seria possível

equívoco, esta fonte aparece datada, no original, como sendo de 6 set. 1854).

⁷ O tratado de 1856 impunha à navegação brasileira entraves considerados injustificados, os quais – após negociações extremamente tensas – foram removidos pela referida convenção (Corrêa, 1999, p. 130; RMT 3 maio 1858, Joaquim R. de Lamare, p. 19).

fazer, para Mato Grosso, “não só remessa de quaisquer objetos do governo ou de particulares, mas fornecimento de sal” – artigo esse que ele afirma ser abundante na região da colônia Teresa, situada às margens do Ivaí (RPR 15 jul. 1854, Z. Vasconcellos, p. 57).

A defesa do Ivaí reaparece com força no início de 1856, quando Beaurepaire Rohan afirma que, para “nossas comunicações com Mato Grosso”, a navegação daquele rio, que era “muito mais fácil”, deveria “ser preferida à que atualmente se faz pelo Tibagi e Paranapanema” (RPR 1º mar. 1856, B. Rohan, p. 166-167). Tal navegação começaria na altura da colônia Teresa, que distava, por terra, do porto de Antonina, apenas 50 léguas (enquanto desse porto a Jataí a distância era de 67 léguas, cf. id., p. 167).⁸

Com a cerrada argumentação de Rohan em defesa do Ivaí, começa a tomar corpo, ao que me parece, o que viria a ser depois a chamada “estrada de Mato Grosso”, ou seja, uma estrada de rodagem vinculada, pelo menos inicialmente, à navegação do referido rio. Em outras palavras, Rohan parece verbalizar, nesse momento, a compreensão, por parte dos dirigentes paranaenses, de que a “estrada para Mato Grosso” serviria, antes de qualquer coisa, à própria província do Paraná, ou seja, ao seu sistema de viação, seu povoamento e desenvolvimento econômico. De fato, diz o presidente, além das vantagens antes elencadas, a opção pelo Ivaí

tem ainda mais a de estabelecer uma comunicação entre o litoral e a colônia Teresa, **por meio de uma estrada que atravessa o centro da província**, podendo, portanto, ser ao mesmo tempo de notável utilidade para os diversos municípios de serra acima, entretanto que a **navegação pelo Tibagi e Paranapanema ocupa o extremo norte** da província (RPR 1º mar. 1856, Beaurepaire Rohan, p. 167; destaque meus).

Deduz-se portanto que a rota Tibagi/Paranapanema, definida antes de 1853, fazia sentido para a província de S. Paulo, em sua antiga configuração; fazia, contudo, muito menos ou nenhum sentido para a nova província, cujos centros povoados situavam-se mais ao sul.

No início de 1857, as duas rotas são novamente confrontadas quando o presidente em exercício aponta que, na opinião do diretor da colônia do Jataí, “o comércio entre esta província e a de Mato Grosso, por meio de navegação em canoas desde o porto do Jataí [...], tarde, mal ou nunca se efetuará nas proporções que a muitos se afigura, por causa da imensa dificuldade da navegação, que desacorçoará os especuladores” (RPR 7 jan. 1857, José Antônio Vaz de Carvalhaes, p. 48). Assim, embora o próprio Carvalhaes avalie que os contatos com Mato Grosso se faziam, pela rota Tibagi/Paranapanema, “com mais rapidez do que pelas outras vias conhecidas”, ele ressalva que tal avaliação valeria apenas enquanto não se pudesse descobrir se a navegação do Ivaí era “menos

⁸ Vale notar que a ligação com a república do Paraguai continuava, indiretamente, a ser lembrada, quando o presidente inclui, entre as “estradas projetadas”, aquela “de Guarapuava ao [rio] Paraná” (id., p. 145).

difícil” que a dos outros dois rios citados (*id.*, p. 51).

Nessa época, de fato, o tema da navegabilidade, tanto do Tibagi e do Paranapanema como do Ivaí, aparece para os presidentes do Paraná como algo a ser tratado de forma científica, e não empírica – o que poderia mesmo levar a intervenções no leito dos rios, com vistas a facilitar sua utilização como vias de transporte. Assim, após condenar a atribuição da exploração dos rios a “pessoas não profissionais”, incapazes de “apreciar a importância” dos obstáculos existentes “e indicar os meios de removê-los”, Carvalhaes saúda o fato de o ministério da Guerra haver enviado à província um engenheiro militar, cuja missão “dá-nos esperança de que, breve, conheceremos a importância dos embaraços que hoje se encontram na navegação dos rios Tibagi e Paranapanema, e os quais, na opinião de muitos que têm navegado esses rios, já poderiam ter sido removidos com pequenos trabalhos da arte [sic] dirigidos por pessoa profissional” (RPR 1857, José Carvalhaes, p. 125 e 126).⁹

Alguns anos depois, outro dirigente reafirmaria que, acerca da navegabilidade do Ivaí, as “informações particulares são acanhadas e contraditórias” – cabendo, portanto, ao governo “curar por si próprio deste assunto” (RPR 15 fev. 1862, Antônio Barbosa Gomes Nogueira, p. 96). Em razão, talvez, dessa sugestão, o governo imperial atribuiu ao engenheiro Gustavo Rumbelsperger, em abril de 1864, a exploração do rio Ivaí (RPR 18 nov. 1864, José Joaquim do Carmo, p. 10-11).¹⁰ Como observou Arruda, anunciava-se então “a época da natureza submetida à técnica”, sendo os rios “submetidos [...] ao olhar dos engenheiros” (2008a, p. 119).

Pelo que se observa, portanto, embora os dirigentes mato-grossenses silenciassem a esse respeito, o governo imperial mantinha seu apoio à ligação com a província central por meio do território do Paraná. Na documentação paranaense, o interesse pelos contatos diretos com Mato Grosso se reaviva tão logo se inicia a guerra com o Paraguai – durante a qual, como se sabe, o baixo Paraguai foi fechado à navegação brasileira e a província de Mato Grosso voltou a depender unicamente das vias interiores.¹¹ Esse tema aparece já no primeiro relatório de um presidente da província após o começo do conflito (RPR 21 mar. 1865, André Augusto de Pádua Fleury) – um documento especialmente importante, onde as extensas considerações acerca dos contatos com o interior condensam, de certo modo, as diversas formulações encontradas sobre esse assunto nos

9 Noto que não constam, no documento citado, dia e mês de sua apresentação.

10 Vale notar que permanecia também, nessa época, a ideia de vinculação com países vizinhos, como se vê pela menção à construção de uma estrada dirigida à “república de Corrientes” (RPR 15 fev. 1863, Antônio B. G. Nogueira, p. 78-79). A mesma estrada seria, aliás, mencionada em relatórios subsequentes, anteriores ao início da guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai (cf. RPR 31 maio 1863, Antônio B. G. Nogueira, p. 4 e ss.; RPR 21 fev. 1864, Sebastião Gonçalves da Silva, p. 32-36; RPR 18 nov. 1864, José Joaquim do Carmo, p. 10).

11 Para a historiografia brasileira, a guerra teve início com a apreensão pelas forças paraguaias, em novembro de 1864, de um vapor brasileiro que subia o rio Paraguai com destino a Mato Grosso.

relatórios anteriores (e que seriam, ademais, repetidas ao longo do restante da série documental estudada). São aí reafirmados, de fato, o interesse na ligação com Mato Grosso e o potencial do Paraná, enquanto província fronteiriça, para o contato com as repúblicas vizinhas, além da compreensão da estrada da Graciosa – que se encontrava então em processo de macadamização – como tronco da viação dirigida ao interior; a Graciosa, diz Fleury, “não é meramente uma comunicação provincial, senão o caminho interno e mais direto para as repúblicas vizinhas da Confederação Argentina e do Paraguai e para a província de Mato Grosso” (RPR 21 mar. 1865, p. 28).

Para o presidente, a rota pelo Tibagi, “pela distância do ponto de embarque e pelas dificuldades naturais que apresenta, não tem produzido até hoje resultado algum, ignorando-se ainda se os seus obstáculos podem ou não ser removidos”; assim, ele reafirma a falta de estudos científicos: “Cumpre que saibamos se os rios Ivaí e Tibagi são navegáveis, dando-se preferência ao primeiro, que por sua direção nos oferece uma comunicação mais rápida” (RPR 21 mar. 1865, André Fleury, p. 28; o presidente informa, aliás, que já havia solicitado ao ministério da Agricultura “estudos hidrotécnicos”, os quais permitiriam saber se o Ivaí “se presta, ainda que com alguma despesa para sua canalização, à navegação a vapor ou mesmo à sirga”).¹² Em defesa do Ivaí, Fleury cita longamente as opiniões de Beaurepaire Rohan, manifestadas em 1856, retomando também aqueles raciocínios que, como notei há pouco, parecem dar corpo à futura “estrada de Mato Grosso”: “se for navegável o Ivaí”, diz, “será ele o complemento da estrada da Graciosa, que, depois de transpor a serra [...], terá de alongar-se para o poente, tornando-se tronco do sistema de vias de comunicação da província” (RPR 21 mar. 1865, p. 28).

Em linha com a proposta de utilização do Ivaí, Fleury introduz outra ideia que teria, também, longa vida nas cogitações dos dirigentes paranaenses: a bifurcação da estrada de rodagem que se dirigia da costa ao interior. A 50 léguas do litoral, depois de passar por Curitiba e Ponta Grossa, a Graciosa se dividiria: por um lado, iria à colônia Teresa, no Ivaí, na rota para Mato Grosso, e por outro seguiria para Guarapuava e a fronteira, chegando ao rio Paraná na foz do Iguaçu (“onde um estabelecimento militar e naval dominaria as [...] fronteiras do Paraguai e de Corrientes” e “seria o porto de nossa navegação até o Prata”, RPR 21 mar. 1865, p. 36).¹³

Enfim, logo começam a surgir relatórios de engenheiros sobre as possibilidades de navegação – a vapor – dos rios aqui abordados. No tocante à dupla Tibagi/Paranapanema, as

12 Sirga era o cabo “com que se puxa a embarcação de terra, quando ela não consegue vencer a corrente” (Dick; Souza, 2003, p. 161). A sirgagem podia ser feita por meio de força humana, de cavalos ou locomotoras a vapor (SIRGA, in ENCICLOPEDIA universal... [1927?], p. 768).

13 As cogitações de Fleury estendiam-se ao lado sul-mato-grossense, com a sugestão de que o varadouro ali existente fosse transformado em uma efetiva estrada de rodagem; ele aventava também a possibilidade de, ao invés dos rios Brilhante e Miranda, serem utilizados o Dourados e o Apa, cujo varadouro seria mais curto (RPR 21 mar. 1865, p. 30).

conclusões do engenheiro Frederico Hégréville não foram animadoras. No Tibagi, diz ele, “trabalhos d’arte apropriados à canalização” poderiam tornar o rio “naveável em todos os tempos, e por barcos carregados de 50 toneladas” – à custa, contudo, de “despesas enormes, as quais, no estado atual, não podem ser compensadas pelo comércio que se pode estabelecer entre esta província e a de Mato Grosso”; desse modo, “por algum tempo ainda o veículo mais próprio para sulcar as águas do Tibagi, em toda a sua extensão, é a canoa ou a modesta prancha” (cf. p. 8 da *Recapitulação sobre os rios Tibagi e Paranapanema*, anexa ao RPR 4 jun. 1865, André Fleury, p. 22 e ss. do arquivo PDF). Com relação ao Paranapanema, o engenheiro não menciona possíveis intervenções mas nota que seu curso inferior, “numa extensão de 42.132 braças, é sempre navegável por barcos a vapor que demandem de 4 palmos d’água para baixo”;¹⁴ o trecho acima, contudo, até a barra do Tibagi, “só se presta, nos tempos de seca, à navegação com pranchas ou canoas, que demandem de 1 a 1,5 palmo d’água” (id., p. 8-9).

No Ivaí, Gustavo Rumbelsperger propõe que a navegação se inicie a jusante da colônia Teresa, no local das ruínas da antiga povoação espanhola de Vila Rica, abaixo do qual havia apenas um obstáculo à navegação, e “suscetível de ser canalizado”;¹⁵ assim, o caminho terrestre deveria ser prolongado da colônia Teresa até as citadas ruínas, com o que se teria a via “mais curta possível” para “ligar o litoral com a província de Mato Grosso” (cf. p. 5 da *Recapitulação das observações feitas a partir da confluência do rio Ivaí no Paraná, em direção à colônia Teresa*, anexa ao RPR 4 jun. 1865, André Fleury, p. 19-21 do PDF).

Ao comentar esses trabalhos, Fleury desqualifica aquele de Hégréville, pelo fato de nada esclarecer sobre possíveis trabalhos de canalização “e, muito menos, [informar] com que sacrifícios se obterá melhoramento tão importante tanto para esta, como para a província de Mato Grosso” (RPR 4 jun. 1865, p. 13). Demonstra, contudo, entusiasmo ao referir-se ao texto de Rumbelsperger, antevendo “um rio de 37 ¼ léguas navegável por barcos a vapor”. E conclui, reafirmando o projeto de utilização dessa via para o comércio com Mato Grosso:

Estabelecido um ramal no prolongamento da estrada da Graciosa, a entroncar-se no Ivaí, onde aflui o Corumbataí, obteremos [...] um porto de embarque para Mato Grosso das mercadorias que forem desembarcadas nesta cidade [Curitiba] [...] e então ficará aberta a navegação fluvial desde Vila Rica até Santa Rosalinda (RPR 4 jun. 1865, p. 12).

Surpreendentemente, no entanto, quando, em 1865, parecia iminente a vitória do Ivaí, ocorre

14 Uma braça correspondia a 2,2 metros (cf. Gil, [s. d.]).

15 Segundo o relatório dos engenheiros Keller, adiante citado, as ruínas de Vila Rica situavam-se na confluência do Ivaí com o Corumbataí, 46 léguas abaixo da colônia Teresa.

uma reviravolta, a partir das explorações efetuadas pelos engenheiros Keller tanto nesse rio como no Paranapanema e Tibagi.¹⁶ As detalhadas comparações efetuadas pelos engenheiros entre as duas rotas em disputa, envolvendo distâncias, custo das obras, fretes etc., trazem cifras sempre favoráveis à rota pelo Tibagi e Paranapanema (cf. *Relatório da exploração do Ivaí, Tibagi e Paranapanema*, anexo ao RPR 15 fev. 1866, André Fleury, p. 67-119 do PDF). Assim, de modo um tanto irônico, coube ao próprio Fleury renunciar a suas anteriores preferências para declarar à assembleia provincial que “a navegação do Tibagi e do Paranapanema deve merecer toda a vossa solicitude e a proteção eficaz dos poderes do Estado” (RPR 15 fev. 1866, p. 34); ele reafirma ainda a ideia dos dois “ramais” da Graciosa, mas aquele para Mato Grosso desceria agora “pelo vale do Tibagi, em direção à colônia de São Pedro de Alcântara” (id., p. 29).

Ficaria, portanto, assim configurada a via: *marítima*, do Rio de Janeiro a Antonina (123,6 léguas); *terrestre*, de Antonina ao Jataí (78 léguas); *fluvial*, do Jataí a S. Rosalinda (98,3 léguas); novamente *terrestre*, de S. Rosalinda a Miranda (46,6 léguas), e finalmente *fluvial* (209 léguas) de Miranda a Cuiabá (RPR 15 fev. 1866, p. 35).¹⁷ Contudo, como esclarece Fleury, para que essa via se tornasse efetiva e regular seria preciso, além de construir estradas de rodagem nos dois trechos terrestres, “canalizar” tanto o Tibagi, da colônia do Jataí para baixo, como o próprio Paranapanema, até a altura da chamada Serra do Diabo, numa extensão de 217 km (RPR 15 fev. 1866, p. 36).¹⁸

Entretanto, de modo também um tanto surpreendente, o parecer dos Keller e a guinada de Fleury não significaram, muito pelo contrário, a consolidação da rota Tibagi/Paranapanema. Logo em seguida, de fato, um novo presidente coloca em cena outro plano, elaborado pelo engenheiro Francisco Antônio Monteiro Tourinho, então fiscal das obras da estrada de Curitiba à colônia Dona Francisca (cf. *Plano de estudos sobre as estradas de Mato Grosso, Paraguai e Corrientes*, anexo 7, in RPR 15 mar. 1867, Polidoro Cesar Burlamaque, p. 109-120 do arquivo PDF). Ademais de reabilitar o Ivaí, a nova proposta, alterando completamente os termos em que vinha sendo colocada a questão, sugeria uma rota bem mais ao sul, partindo do porto de S. Francisco (já na província de S. Catarina) e seguindo pelos rios Negro, Iguaçu e Ivaí (RPR 15 mar. 1867, p. 61).

De todo modo, o novo projeto retoma a ideia de bifurcação exposta por Fleury. O “tronco

16 A comissão Keller havia sido criada pelo ministério da Agricultura em atendimento ao mencionado pedido de Fleury. As instruções dadas aos engenheiros demonstravam alinhamento com as ideias do presidente, ao mencionarem a “alta conveniência política e comercial” da ligação entre a província de Mato Grosso e “o litoral da província do Paraná”, “realizada pela estrada da Graciosa e rio Ivaí” (apud RPR 21 mar. 1865, p. 32).

17 Pelo que se percebe, o varadouro seria bem mais longo, estendendo-se até a vila de Miranda – descartando-se, portanto, a navegação tanto do Nioaque como do alto Miranda.

18 Vale notar outra importante dimensão desse tema, sempre presente nas discussões aqui noticiadas: a concorrência do Paraná com a província de S. Paulo pelo privilégio, por assim dizer, de abrigar a via de ligação com Mato Grosso. Esse aspecto aparece no relatório dos Keller (*Relatório...*, anexo ao RPR 15 fev. 1866, p. 25) e também nas palavras de Fleury (RPR 15 fev. 1866, p. 36). Contudo, para não alongar demasiadamente este texto, reservo-me para tratar desse assunto em outra oportunidade.

comum” aos três caminhos dirigidos ao oeste seria agora uma estrada de rodagem de Curitiba à “colônia Joinville”, com um curto ramal até o porto de S. Francisco – o qual ficaria, assim, ligado à navegação dos rios Negro e Iguaçu até o porto União. O ramal para Mato Grosso seria uma estrada de rodagem que, partindo do porto União, ou outro ponto mais conveniente do rio Iguaçu, passaria por Guarapuava e chegaria ao rio Ivaí – mas, agora, a jusante das ruínas de Vila Rica: a corredeira do Ferro, “onde começa a navegação” (cf. p. 9 do citado *Plano de estudos*, in RPR 15 mar. 1867).

A rota do Paranapanema ainda mantinha, contudo, um defensor de peso: o engenheiro Antônio Rebouças Filho, então diretor da estrada da Graciosa. “Dentre as vias de comunicação de que o Brasil carece”, diz ele, em um trabalho igualmente inserido no relatório de Burlamaque,

nem uma há de maior alcance político, administrativo e comercial do que as que, ramificando-se do prolongamento da estrada da Graciosa, vão buscar a navegação do rio Paraná – acima e abaixo da catadupa das Sete Quedas – e são destinadas a aproximar do litoral do Império a longínqua província de Mato Grosso e as fronteiras das repúblicas argentina e paraguaia (p. 5 do relatório datado de março de 1867, anexo ao RPR 15 mar. 1867, p. 121-133 do arquivo PDF).

Reafirma-se assim a peculiaridade da província do Paraná, capaz de abrigar caminhos dirigidos não só a Mato Grosso como também aos países vizinhos: “Nem uma outra província”, diz Rebouças, “presta-se tão bem como a do Paraná a conter em seu solo o tronco e grande extensão de tão importantes comunicações” (cf. relatório anexo ao RPR 15 mar. 1867, cit., p. 5-6). O “tronco comum” seria uma estrada de rodagem entre Antonina e Palmeira (id., p. 6). Na direção de Mato Grosso, o caminho terrestre seguiria por Ponta Grossa e passaria por Jataí; nesse ponto, nota Rebouças, as águas do Tibagi começam “a ser praticáveis por canoas”; no entanto, “para achar navegação natural por vapores”, seria preciso “continuar por terra até a serra do Diabo, onde o Paranapanema começa a oferecê-la, independente de obras d’arte” (id., p. 7). Com o mesmo objetivo (permitir a efetiva utilização da navegação a vapor), o varadouro sul-mato-grossense se estenderia por 46,6 léguas, de S. Rosalinda até a vila de Miranda (id., p. 7-8). Assim, de um total de 448,8 léguas, de Antonina a Cuiabá, 302 seriam vias fluviais “naturalmente navegáveis a vapor” (id., p. 8, destaque do original), restando efetivamente a construir ‘apenas’ 146,6 léguas de vias terrestres.

É nessa época, enfim, que as discussões sobre as rotas fluviais passam a relacionar-se com a ideia de uma estrada de rodagem denominada “Estrada de [ou para] Mato Grosso”.

A “estrada de rodagem para Mato Grosso”

Essa via entra em cena quando, em junho de 1868 (portanto, em plena guerra com o

Paraguai), o governo imperial nomeia uma comissão, chefiada por Rebouças Filho, para efetuar, através do território paranaense, “trabalhos de reconhecimento de uma estrada de rodagem para Mato Grosso” (RPR 14 set. 1868, Carlos A. Ferraz de Abreu, p. 21).

Apesar de Rebouças haver defendido, como vimos, a rota pelo Paranapanema, a direção por ele explorada foi, agora, aquela “entre Guarapuava e o baixo Ivaí” (RPR 1º set. 1869, Antônio Augusto da Fonseca, p. 23). Ao que parece, portanto, mais relevante que as eventuais vantagens físicas da rota Tibagi/Paranapanema era o fato de que ela corria, como já observei, a grande distância dos principais centros de povoamento não indígena da província, situados em sua porção sudeste. É certo que, momentaneamente, o Paranapanema continuou a ser lembrado: em outubro de 1868, o ministério da Agricultura encarregou o sertanista Joaquim Francisco Lopes de “explorar uma vereda para a estrada de Mato Grosso”, a saber, uma via – aparentemente terrestre – que, partindo de Curitiba, passaria por Castro, a colônia militar do Jataí e o aldeamento de S. Ignácio e atravessaria o rio Paraná na altura da barra do Paranapanema (RPR 1º set. 1869, Antônio A. da Fonseca, p. 24). Essa comissão, contudo, foi dada por finda em novembro do ano seguinte, embora Lopes tenha chegado a iniciar seus trabalhos (cf. RPR 1º set. 1869, p. 24; RPR 24 dez. 1870, Agostinho Ermelino de Leão, p. 34).

Muito melhor sorte teve a Comissão Rebouças, que constatou “a exequibilidade de uma estrada [de rodagem] desde o porto de Antonina até a navegação do baixo Ivaí passando por Guarapuava”, de modo a configurar-se uma rota cujas “vantagens políticas, comerciais e estratégicas” a recomendavam “para servir a Mato Grosso de preferência a qualquer outra” (cf. p. 6 da *Breve notícia da exploração da linha entre a vila de Guarapuava e a navegação do baixo Ivaí, seção de uma via de comunicação entre o porto de Antonina e a província de Mato Grosso*, anexa ao RPR 5 dez. 1869, Agostinho E. de Leão, p. 41 e ss. do arquivo PDF).

Note-se que esse projeto reafirma duas ideias já antes expostas, a saber, a bifurcação da estrada vinda do litoral e a utilização do Ivaí apenas a partir do ponto em que ele fosse efetivamente navegável. Nas palavras de Rebouças, em outro breve texto, o novo caminho,

a partir do porto de Antonina, seguia a estrada da Graciosa até Curitiba e daí dirigia-se a Guarapuava através de Campo Largo e da Palmeira. Da vila de Guarapuava sairiam dois caminhos diferentes: um com destino à navegação franca do baixo Ivaí, a qual, prolongando-se pelo rio Paraná e pelo Ivinhema e Brilhante, conduz a Mato Grosso; e outra que iria buscar o curso do Iguaçu para, ou por sua navegação, caso fosse praticável, ou margeando-o, atingir a margem do [rio] Paraná (cf. p. 4 dos *Apontamentos sobre a via de comunicação a Mato Grosso pela província do Paraná*, datados de Curitiba em 15 dez. 1869 e anexados ao RPR 15 fev. 1870, Antônio Luiz Affonso de Carvalho, p. 129 e ss. do arquivo PDF).

Vale notar que o nome “estrada para Mato Grosso” designaria especificamente o trecho de rodagem de Curitiba em direção ao interior, e não uma rota completa dirigida à província de oeste – o que fica claro quando o presidente, ao tratar das quatro principais estradas da província, menciona a “estrada de oeste, da capital até as margens do Ivaí, conhecida pelo nome de estrada para Mato Grosso” (RPR 15 fev. 1870, Antônio de Carvalho, p. 53). Esse caminho, que se iniciava “no prolongamento da rua das Flores”, teve sua “primeira pedra” lançada em abril de 1871 (RPR 15 fev. 1872, Venâncio José de Oliveira Lisboa, p. 28) e foi objeto de constantes referências, as quais reiteram a circunstância aqui já apontada: a província do Paraná seria beneficiada com sua construção – financiada pelo governo central – independentemente de ser ou não completamente configurada a rota para Mato Grosso. O presidente Antônio de Carvalho observa, por exemplo: “Pela [estrada] de Mato Grosso ou Ivaí fica aberta comunicação para a importante freguesia de Campo Largo, para as vilas da Palmeira e Guarapuava e cidade de Ponta Grossa” (RPR 15 fev. 1870, p. 53).

A respeito dessa via destacam-se dois aspectos interessantes. Em primeiro lugar, ela é vista como um prolongamento da Graciosa. Em 1878, por exemplo, o presidente diz que a estrada de Mato Grosso, considerada a “artéria principal do movimento comercial da província”, começava “no porto de Antonina, sob a denominação de Graciosa” (RPR 23 fev. 1878, Jesuíno Marcondes de Oliveira e Sá, p. 2). O segundo aspecto é o seguinte: assim como a Graciosa (concluída em 1873), a estrada de Mato Grosso era macadamizada – condição em que se incluía, como se sabe, apenas um reduzidíssimo número de vias terrestres do Brasil imperial.¹⁹ Informações a esse respeito constam, habitualmente, na documentação (cf., p. ex., RPR 15 fev. 1875, Frederico José C. de Araújo Abranches, p. 19), sendo que, até abril de 1882, segundo Tourinho, “56 quilômetros da estrada de Mato Grosso, perfeitamente macadamizados, foram concluídos e entregues ao trânsito” (apud Rocha Pombo, 1980, p. 90).

Em meados da década de 1870, o governo imperial determinou que os trabalhos de conservação passassem a “correr por conta da província a quem a estrada particularmente aproveita” (RPR 15 fev. 1876, Adolpho Lamenha Lins, p. 64), e pouco depois mandou suspender novas obras nessa via. Nesse contexto, é notável que, ao insurgir-se contra a paralisação das obras (“um golpe mortal no progresso nascente desta província”), o presidente evoca a história: “A questão de uma via de comunicação para Mato Grosso”, diz ele, tem “a sua história, e nesta fatos há que, para o Paraná, constituem, de alguma sorte, direitos adquiridos”; e emenda: “Aos

¹⁹ Esse aspecto tem passado despercebido pela historiografia referente aos transportes no Brasil (cf., p. ex., Silva, 1949; Vianna, 1949; LIVRO dos transportes, 1970; Lima Neto, 2001; Dalla Costa; Athia, 2011). Ele é, no entanto, mencionado por Telles em sua *História da engenharia no Brasil* (1994, p. 220).

representantes desta província compete a sustentação desses direitos no seio da representação nacional” (RPR 15 fev. 1877, Adolpho L. Lins, p. 72-73).

Por meio, ao que parece, de arranjos pontuais nas verbas orçamentárias, os trabalhos acabaram tendo continuidade (cf. RPR 16 jul. 1877, Adolpho Lins, p. 8; RPR 7 fev. 1878, Joaquim B. de Oliveira Júnior, p. 24). A macadamização, contudo, não mais seria automática: exceto “nos lugares indispensáveis”, a via não receberia tal revestimento “enquanto o trânsito não o exigir” – com o que se obteria “desde logo, com poucos recursos, maior desenvolvimento [extensão] da linha” (RPR 23 fev. 1878, Jesuíno M. de Oliveira e Sá, p. 2).

Por outro lado, em fins da década de 1870 ocorre uma descaracterização do projeto inicial da estrada – e isso em decorrência, provavelmente, do desinteresse do governo imperial em seguir financiando a obra (cf. RPR 16 fev. 1880, Manuel Dantas Filho, p. 26). Assim, embora se mantivesse o nome “Estrada para Mato Grosso”, as obras seguiam em direção oposta à de Guarapuava e, por conseguinte, do Ivaí: no início de 1880 informa-se que as obras de prolongamento chegavam a 42 km além de Ponta Grossa – mas não em direção a Guarapuava e sim a Castro (RPR 16 fev. 1880, Manuel Dantas Filho, p. 28).²⁰

Novos projetos

Após o final da guerra com o Paraguai (1870), o tema das comunicações entre Mato Grosso e o litoral ressurge com uma novidade: a ênfase nos projetos ferroviários. Tendo a guerra evidenciado os “inconvenientes estratégicos” da via platina, tornava-se imperioso que, para garantir sua soberania sobre Mato Grosso, o Estado nacional brasileiro cuidasse da construção de uma via interna que fosse realmente eficiente – a qual, naquelas circunstâncias, “somente poderia ser uma estrada de ferro” (Queiroz, 2012, p. 22-23). É também após a guerra que vai reaparecer, nas falas dos presidentes de Mato Grosso, o tema da ligação com o Paraná, incluindo igualmente a ideia de uma ferrovia. Em 1872, o presidente noticia o apoio do governo imperial ao projeto de “uma estrada de ferro que, partindo de Curitiba, no Paraná, se ligue à cidade de Miranda, desta província”; ao saudar a obra, o dirigente avalia que ela favoreceria a colonização e, portanto, o desenvolvimento econômico da província (RMT 4 out. 1872, Francisco José Cardoso Júnior, p. 100).

Tratava-se aí, no entanto, não propriamente de uma ferrovia mas de uma via mista, férreo-fluvial, como explicou o engenheiro William Lloyd, responsável pelos estudos então realizados: visando “diminuir o mais possível o capital necessário a esta grandiosa empresa”, a via “consistirá,

20 Informações posteriores confirmam que a estrada de Mato Grosso se dirigia, agora, a Castro (RPR 1º out. 1883, Luiz Alves Leite de Oliveira Bello, p. 13) e indicam a continuidade dos problemas de financiamento (RPR 1º out. 1882, Carlos Augusto de Carvalho, p. 64).

nos primeiros tempos, de dois troncos de linhas férreas, ligados por navegação fluvial a vapor” (Lloyd, 1875, p. 149; sobre esse assunto, v. tb. Lorenzetti e Ferreira, 2008). Os trechos ferroviários seriam: de Curitiba ao baixo Ivaí (Pari dos Coroados), com cerca de 582 km; e do porto das Sete Voltas, no Rio Brilhante, à vila de Miranda, com cerca de 270 km. Restariam, portanto, à navegação fluvial, segmentos do Ivaí, do Paraná, do Ivinhema e do Brilhante, com cerca de 733 km (id., p. 150).

Sobre esse tema manifestou-se também, embora mais tarde, o presidente da província do Paraná – notando que, segundo um projeto mais amplo, essa ferrovia seria “prolongada até o Pacífico, atravessando as regiões mais importantes da Bolívia” (RPR 15 fev. 1876, Adolpho Lins, p. 72). Lins, contudo, encara o projeto com ressalvas, apontando as dificuldades de construção pelos vales do Ivaí e do Ivinhema, as quais se tornariam “quase insuperáveis quando futuros progressos exigirem a construção de uma grande linha contínua através do continente sul-americano” (id., p. 73). Ele levanta, ademais, o problema da construção de uma ponte no “gigantesco rio Paraná” – destinada, pelo que se deduz, a viabilizar a futura “linha contínua”; nessa perspectiva, Lins abraça ideias a ele apresentadas pelo já citado Francisco Tourinho, segundo as quais o rio Paraná deveria ser atravessado na altura das Sete Quedas, onde seria possível lançar uma ponte (id., p. 73).

O interessante, no caso, é que, uma vez escolhidas as Sete Quedas como local de travessia, os vales “mais vantajosos para a construção da estrada de ferro” seriam aqueles dos rios Iguaçu e Piquiri (RPR 15 fev. 1876, Adolpho Lins, p. 74).²¹ É assim, portanto, que aparece o Piquiri como um terceiro concorrente nas comunicações fluviais em direção a Mato Grosso, tendo Lins requerido ao governo imperial que mandasse examinar esse rio, “único da província que até hoje não foi estudado” (RPR 15 fev. 1876, p. 74). O presidente mostra-se entusiasmado com essa ideia: “A linha do Piquiri”, diz ele, “servindo perfeitamente” às comunicações com Mato Grosso, seria também a estrada de Assunção e da Bolívia, “um caminho de ferro interoceânico” (RPR 15 fev. 1877, Adolpho L. Lins, p. 77).

Tal entusiasmo não foi suficiente, contudo, para que as obras saíssem do papel. Enquanto isso, tantos eram os projetos de vias destinadas a ligar Mato Grosso ao litoral que, em junho de 1876, o governo imperial criou uma “notável comissão”, presidida pelo visconde do Rio Branco, para dar parecer sobre a questão (cf. Cunha, 1941, p. 151; RMT 1º out. 1879, João José Pedrosa, p. 84).²² O parecer final da comissão reafirmou a rota que utilizava o Paranapanema – excluindo,

21 Confirma-se assim uma observação de Arruda: quando os projetos ferroviários começam a adquirir maior importância nos planos oficiais, nas décadas finais do século XIX, os rios adquirem “outro significado”: “Além de caminhos, tornaram-se, também, referências geográficas para os projetos das ferrovias” (2008b, p. 164).

22 Ao comentar a criação dessa comissão, Lins deplora que se tivesse fixado, desde logo, o Rio de Janeiro como ponto de partida da estrada de ferro dirigida a Mato Grosso; assim, mais uma vez conclama os deputados provinciais a exercerem seu “direito de representação aos altos poderes do Estado” (RPR 15 fev. 1877, p. 78-79).

contudo, o Tibagi. Recomendava-se: uma via férrea da Corte até o “melhor ponto de partida para a navegação do Paranapanema”; a navegação desse rio, do Paraná, Ivinhema e Brilhante até o porto das Sete Voltas; e uma “estrada ordinária” desse porto à vila de Miranda (cf. RMT 1º out. 1879, João José Pedrosa, p. 83).

Essa solução não foi bem recebida em Mato Grosso, onde, coincidentemente, o assunto foi extensamente abordado por um paranaense: o acima citado João José Pedrosa (quem, aliás, assumiria a presidência de sua província natal depois de deixar o mesmo cargo em Mato Grosso). Para Pedrosa, ao invés de levar em conta “exclusivamente” os interesses de Mato Grosso (“como desejam os filhos desta província, com especialidade os da capital, pelo louvável amor ao seu torrão natal”), a comissão havia encarado a questão “sob um ponto de vista mais largo”, envolvendo, por exemplo, um “plano estratégico da defesa de outras províncias fronteiras” (RMT 1º out. 1879, p. 84). Externando, portanto, ao que parece, o sentimento da elite cuiabana, o presidente critica a ideia de uma linha mista (férreo-fluvial), que não seria a “mais conveniente” se “porventura” o objetivo da via fosse efetivamente “os interesses peculiarmente desta província” (id., p. 84).

Finalmente, Pedrosa sinaliza a preferência dos dirigentes mato-grossenses pela ligação direta com a província de São Paulo: a Companhia Paulista, nota ele, projetava um prolongamento que aproximaria sua linha de Santana do Paranaíba, “o ponto objetivo tão desejado pelos cuiabanos para a estrada que, daqui partindo [de Cuiabá], vá entroncar-se ali na via férrea que conduz à Corte” (RMT 1º out. 1879, p. 86-87). O apoio mato-grossense à ligação ferroviária com São Paulo torna-se explícito no ano seguinte, e mais: com expressa recusa da via pelo Paraná. Traçados ferroviários “têm sido apresentados e discutidos”, diz o novo presidente, “destacando-se o que passa pela província do Paraná”, mas “nenhum deles traz as vantagens” da ligação com S. Paulo “sob qualquer dos pontos de vista: estratégico, político, comercial e econômico” (RMT 1º out. 1880, Rufino Galvão, p. 58).

Na província do Paraná, depois de 1877, o tema da estrada pelo vale do Piquiri mergulha em silêncio, para reaparecer somente em 1881. Já então, contudo, quando se fala na “estrada para as Sete Quedas”, não há referência a Mato Grosso mas tão somente ao Paraguai, país que “devemos cuidar seriamente de atrair”, “tão rico” mas ainda “tributário do comércio do Rio da Prata” (RPR 16 fev. 1881, João José Pedrosa, p. 86).²³ Nessa época, os estudos da estrada para as Sete Quedas recebem do governo central um forte apoio – agora, porém, diretamente vinculado à política indigenista. Sob o sugestivo título de “Exploração da estrada de Guarapuava às Sete Quedas no

23 Informa-se ademais que, em 1882, uma companhia francesa fora autorizada pelo governo imperial a estudar o prolongamento da ferrovia de Paranaguá a Curitiba até as Sete Quedas “ou outro ponto [...] mais conveniente na parte navegável do rio Paraná”, passando por Guarapuava (RPR 1º out. 1882, Carlos A. de Carvalho, p. 49).

Paraná, passando pelo vale do Piquiri”, o presidente informa que o governo imperial, tendo em vista a atração de populações indígenas, havia destinado recursos da verba “Catequese e civilização” para a abertura de uma estrada dos campos de Guarapuava à parte navegável do rio Piquiri, além da criação de um aldeamento (RPR 1º out. 1882, Carlos A. de Carvalho, p. 57-58; a província de Mato Grosso não é mencionada).

O projeto pelo vale do Piquiri apareceria, enfim, ainda uma vez, antes do final do período imperial. Em junho de 1888, em tópico intitulado “Estradas pelo interior e exploração pelos vales do Iguaçu e Piquiri”, o presidente alude à “reconhecida conveniência de pôr-se em comunicação o interior da província com o litoral, consultando **interesses momentosos de ordens diversas**” – tendo o governo imperial nomeado, para tanto, uma comissão de engenheiros que logo iniciaria seus trabalhos (RPR 30 jun. 1888, José Cesário de Miranda Ribeiro, p. 39-40, destaque meu).

Como sugere o trecho acima destacado, tal providência parece relacionar-se, de modo mais direto e imediato, com as persistentes tensões entre o Brasil e a Argentina. Mas ela respondia também a novas circunstâncias registradas na província, em seus confins de oeste, além de envolver ainda a ligação com Mato Grosso. De fato, Ribeiro menciona a “formação, de certo tempo a esta parte, de grandes centros de população nas margens do rio Paraná, os quais se veem privados de comunicação direta com o resto da província”; e conclui: “Assim, em boa hora vão ser contentados” os “reclamos dos povos das paragens do rio Paraná” e “realizada, além disso, uma das mais antigas aspirações desta província, qual a sua comunicação com a de Mato Grosso” (RPR 30 jun. 1888, p. 40).

A série de relatórios dos presidentes da província do Paraná encerra-se, enfim, com a reafirmação, ainda uma vez, da “antiga e justa aspiração do Paraná de ser o empório dos produtos da província de Mato Grosso e seu traço de ligação à capital do Império” (RPR 15 jul. 1889, Jesuíno M. d’Oliveira e Sá, p. 5). Não por acaso, o presidente está referindo-se, aqui, justamente à “Estrada de Mato Grosso” – a qual, além de representar a referida “aspiração”, era “ao mesmo tempo”, segundo ele, “o tronco principal da viação de todo o centro da província” e “artéria principal do movimento industrial e comercial da província e propulsor [sic] de seu progresso” (id., p. 4-5).

A rota Tibagi/Paranapanema: a única que de fato funcionou?

A pesquisa realizada para este trabalho não indicou nenhuma utilização efetiva do Ivaí nem do Piquiri nos contatos com Mato Grosso, no período abordado. Em contrapartida, encontram-se vários indícios da continuidade do emprego da rota Tibagi/Paranapanema. Limitando-me, aqui, ao período pós-guerra com o Paraguai, noto que, em ofício datado de Nioaque em 1874, o respectivo

comandante militar menciona a comunicação “com as províncias do Paraná e São Paulo, de cujos lugares já nos têm chegado no porto de Santa Rosa canoas carregadas com diversos artigos e mantimentos” (apud Corrêa, 1999, p. 114, nota 184). No início de 1876, é o presidente do Paraná quem reporta essa continuidade ao registrar que o “aldeamento do Paranapanema” “presta bons serviços às nossas comunicações” com Mato Grosso: “Durante o ano vieram desta província [MT] duas canoas com destino à de S. Paulo, conduzindo 4 passageiros; 26 canoas vieram dos rios Paraná, Iguatemi, Itapura e Samambaia com 232 índios em passeio; 2 ditas vindas do Jataí com destino a Mato Grosso, carregadas com açúcar, fumo, aguardente e café” (RPR 15 fev. 1876, Adolpho Lins, p. 104).²⁴

No ano seguinte constam novas informações sobre a navegação envolvendo o mesmo aldeamento do Paranapanema (RPR 15 fev. 1877, Adolpho Lins, p. 118). Embora esse aldeamento tenha sido extinto pouco depois, o comércio fluvial com Mato Grosso persistiu, como demonstra o presidente do Paraná ao falar da comunicação da colônia militar do Jataí “pelos rios Tibagi, Paranapanema, Paraná e Ivinhema, [...] de que se servem pessoas da colônia e do vizinho aldeamento de S. Pedro d’Alcântara para transportarem em canoas os produtos desses lugares para os portos do Ivinhema” (RPR 16 fev. 1880, Manuel P. de Souza Dantas Filho, p. 19). Na mesma época, o diretor da colônia militar do Brilhante, situada três léguas acima do porto das Sete Voltas, informa que, pela via do Tibagi/Paranapanema, a navegação era “tão favorável e útil” que “os gêneros vindos de Curitiba ou Piracicaba aqui chegam por menos de 20 ou 30 por cento que os de Corumbá” (apud RMT 1º out. 1879, João José Pedrosa, p. 96).

Quase ao final do nosso período, enfim, essa rota aparece de modo especialmente favorável no relatório de um militar (o 2º tenente Antônio Vasconcellos de Menezes) que, comissionado pela presidência da província, “em virtude de autorização do ministério da guerra”, havia examinado a colônia militar do Jataí e os aldeamentos indígenas que lhe ficavam próximos (cf. RPR 30 out. 1886, Joaquim d’Almeida Faria Sobrinho, p. 100). Inicialmente, Menezes avalia que a colônia do Jataí – que já não dispunha “de força militar alguma” – achava-se “em lastimável estado de decadência”, em decorrência do abandono do “importante plano estratégico” de comunicação com Mato Grosso (apud RPR 30 out. 1886, Joaquim d’Almeida F. Sobrinho, p. 101). Tal decadência, todavia, parecia limitar-se à dimensão militar, visto que, na sequência, Menezes assinala que a colônia estava “completamente transformada num centro agrícola de muita esperança”:

24 Samambaia, na verdade, não era um rio mas uma das “bocas” do Ivinhema. Os engenheiros Keller reportam, em 1865, a existência de cinco barras no “delta” desse rio, sendo a do Samambaia aquela por onde “passam atualmente as canoas” (cf. *Relatório da exploração do Ivaí, Tibagi e Paranapanema*, anexo ao RPR 15 fev. 1866, cit., primeira parte, p. 7). O termo “Itapura” remete, provavelmente, à colônia militar criada em 1858 no rio Tietê, já nas proximidades de sua foz no rio Paraná, junto ao salto desse nome.

Apesar da falta de braços e capital, e dos grandes obstáculos de transporte, já é digno de animação o fato do açúcar e aguardente do Jataí concorrerem aos mercados de Castro, Tibagi, Ponta Grossa, interior de Mato Grosso e S. Paulo. É uma colônia que tem vida própria, embora a sua situação longínqua dos centros consumidores oponha barreiras à livre permuta de seus produtos (*id.*, p. 101).²⁵

A mesma favorável avaliação estendia-se ao aldeamento de S. Pedro d'Alcântara, situado em frente à colônia militar, do qual “já se exporta bastante açúcar e aguardente para Castro, Tibagi, Ponta Grossa e centro de Mato Grosso, em cujos lugares a oferta de semelhantes produtos encontra preço bem elevado”; “Os índios guaranis e caiuás”, acrescenta Menezes, “são muito dedicados e de boas aptidões para o serviço de tropeiros, camaradas e remadores de canoas” (*id.*, p. 103). Digno de nota é o fato de que, fazendo seus os juízos de Menezes, o próprio presidente enfileire argumentos favoráveis a uma retomada do projeto da estrada para Mato Grosso cruzando a região do Tibagi: “Realmente, semelhante estrada seria, além de sua alta importância estratégica, o mais poderoso motor para o povoamento e desenvolvimento dos admiráveis recursos naturais dos fertilíssimos sertões daquela zona da província” (RPR 30 out. 1886, Joaquim d’Almeida F. Sobrinho, p. 100).

Também em 1886, o comércio nessa rota é registrado por Teodoro Sampaio, que menciona o trânsito, pelo Paranapanema, de embarcações “como as grandes canoas ou batelões usados pelos negociantes da colônia Jataí” (1978, p. 147).

Esse intercâmbio continuou, enfim, pelo século XX adentro. Em seu clássico estudo, publicado em 1903, Adolpho A. Pinto registra o “comércio que se encaminha para Mato Grosso, por via do Paranapanema, Paraná, Samambaia, Ivinhema e Vacaria” (1977, p. 310); “as embarcações em uso”, diz ele, “são grandes canoas, chamadas batelões, feitas de um só tronco de árvore gigantesca”, enquanto os canoeiros “são índios mansos da colônia Jataí no rio Tibagi ou do Piraju” (*id.*, p. 311). Rondon, por sua vez, ao relatar sua passagem, em 1905, pelo povoado de Entre Rios, fundado no ano anterior entre os rios Vacaria e Brilhante, informa que encontrou, no Vacaria, “duas canoas vindas do Paraná pelo Tibagi, as quais traziam café para negócio” (1949, p. 102; ele nota ainda que a escola do povoado fora construída “por operários alemães vindos da cidade de Castro”, p. 101).

Considerações finais

Como foi visto, os dirigentes da província do Paraná demonstraram, ao longo de todo o período abordado, um claro interesse comercial na ligação com Mato Grosso (ligação que, do ponto

25 Em 1883, segundo se informava, a colônia militar do Jataí tinha 400 habitantes (RPR 1º out. 1883, Luiz Alves Leite de Oliveira Bello, p. 51).

de vista do estado nacional brasileiro, revestia-se de um sentido eminentemente político-estratégico). Tal interesse, contudo, vem sempre associado a outro, talvez mais importante: a abertura de vias de comunicação dirigidas ao interior da própria província. Em outras palavras, ao oferecer seu território como via de acesso a Mato Grosso, o Paraná habilitava-se a receber do governo imperial investimentos que, afinal, favoreceriam seu próprio povoamento não-indígena e, consequentemente, o que era então entendido como desenvolvimento econômico.

Os dirigentes mato-grossenses, por sua vez, embora saudassem quaisquer providências do estado imperial tendentes a facilitar a ligação entre sua província e o litoral atlântico, indicam sua preferência pela rota platina, via estuário do Prata e rios Paraná e Paraguai (rota essa aberta já em 1856). Mais tarde, quando se iniciam as cogitações acerca de ligações ferroviárias, os dirigentes da província central manifestam-se por uma conexão direta com a província de S. Paulo, ao invés de uma rota que percorresse o Paraná.

Observa-se também que, para os dirigentes paranaenses, o interesse na abertura de vias para o interior associava-se ainda a uma outra circunstância: a condição fronteiriça da província (que distingua o Paraná, por exemplo, da vizinha S. Paulo). Nesse sentido, além de poderem servir aos fins acima mencionados, os caminhos dirigidos ao oeste poderiam também favorecer intercâmbios diretos com os países vizinhos (Argentina e Paraguai).

Numa dimensão prática, enfim, vale ressaltar, sobretudo na rota que utilizava os rios Tibagi e Paranapanema, a constante presença de indígenas – os quais, além de ensinarem aos não-índios os caminhos e os costumes do sertão, serviam também como trabalhadores (atuando, por exemplo, como remeiros nas expedições fluviais).

Fontes

Relatórios apresentados pelos presidentes da província de Mato Grosso (RMT). Disponíveis em <http://ddsnext.crl.edu/titles/170#?c=4&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-1102%2C-137%2C3866%2C2727>. Acesso em 22 maio de 2023.

Relatórios apresentados pelos presidentes da província do Paraná (RPR). Disponíveis em <http://ddsnext.crl.edu/titles/179#?c=4&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-62%2C-109%2C1387%2C978> e também no sítio do Arquivo Público do Paraná: <https://www.administracao.pr.gov.br/ArquivoPublico/Pagina/Relatorios-de-Governo>. Acesso em 22 maio de 2023.

Referências

ARRUDA, Gilmar. Rios, navegação, ferrovias e a construção do território do Paraná. In:

- ARRUDA, Gilmar (org.). *A natureza dos rios: história, memória e territórios*. Curitiba: Ed. UFPR, 2008a. p. 95-136.
- ARRUDA, Gilmar. Rios e governos no Estado do Paraná: pontes, “força hidráulica” e a era das barragens (1853-1940). *Vária História*, Belo Horizonte, v. 24, n. 39, p. 153-175, jan./jun. 2008b.
- BRANDÃO, Jesus da Silva. *História da navegação em Mato Grosso*. [Cuiabá]: Ed. Livro Matogrossense, 1991.
- CERVO, Amado L., BUENO, Clodoaldo. *História da política exterior do Brasil*. 2. ed. Brasília: Ed. UnB, 2002.
- CHAMORRO, Graciela. *História Kaiowa: das origens aos desafios contemporâneos*. S. Bernardo do Campo: Ed. Nhanduti, 2015.
- CORRÊA, Lúcia Salsa. *História e fronteira: o Sul de Mato Grosso, 1870-1920*. C. Grande: Ed. UCDB, 1999.
- CUNHA, Euclides da. Viação sul-americana. In: CUNHA, Euclides da. *À margem da história*. 6. ed. Porto: Ed. Lello & Irmão, 1946. p. 139-163.
- DALLA COSTA, Armando; ATHIA, Felipe. Os meios de transporte e o desenvolvimento da economia paranaense até meados do século XX. In: GOULARTI FILHO, Alcides; QUEIROZ, Paulo R. Cimó (org.). *Transportes e formação regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados: Ed. UFGD, 2011. p. 363-382.
- DICK, Edwin R. Wolff; SOUZA, Elisete Pereira de. *Linguagem do mar: dicionário náutico*. Porto Alegre: Sulina, 2003.
- DOLHNIKOFF, Miriam. *História do Brasil império*. São Paulo: Contexto, 2020.
- GIL, Tiago. Medidas. In: BIBLIOATLAS – Biblioteca de Referências do Atlas Digital da América Lusa. Disponível em: <http://lhs.unb.br/atlas/Medidas>. Acesso em: 24 nov. 2023.
- HOLANDA, Sérgio B. de. As estradas móveis. In: CAPÍTULOS de expansão paulista. Org. por Laura de Mello e Souza e André S. Cerqueira. S. Paulo: Companhia das Letras, 2014. p. 293-366.
- LEVERGER, Augusto. Apontamentos para o Diccionario Chorographico da Provincia de Mato-grosso. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, t. 47, parte 2^a, p. 307-504, 1884.
- LEVERGER, Augusto. *Vias de comunicação de Mato Grosso*. 2. ed. Cuiabá: UFMT, 1975.
- LIMA NETO, Oswaldo (coord.). *Transportes no Brasil: história e reflexões*. Brasília: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes/GEIPOF; Recife: Ed. UFPE, 2001.
- LIVRO dos transportes. Org. por Dinah Silveira de Queiroz. 2. ed. rev. e aum. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1970.
- LLOYD, William. *Caminho de Ferro de D. Isabel, da província do Paraná á de Matto-Grosso*:

relatório. Rio de Janeiro: Typ. de G. Leuzinger & Filhos, 1875.

LOPES, Joaquim Francisco. Itinerario de Joaquim Francisco Lopes, encarregado de explorar a melhor via de communicação entre a provicia de S. Paulo e a de Matto-Grosso pelo Baixo Paraguay [em 1848-1849]. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 13, p. 315-335, 1850.

LORENZETTI, Fernanda L.; FERREIRA, Bruno T. S. Os trilhos do progresso: intenções de comunicação via estrada de ferro entre Paraná e Mato Grosso na passagem do século XIX ao XX. *Revista de História Regional*, v. 13, n. 2, p. 263-282, inverno 2008.

MORAES, José Augusto dos Santos. *Os Kaiowá na antiga Vacaria: (re)ocupação territorial e (des)fragmentação social (1830-2017)*. 2020. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2020.

MOTA, Lúcio Tadeu. As populações indígenas Kaiowá, Kaingang e as populações brasileiras na bacia dos rios Paranapanema/Tibagi no século XIX: conquista e relações interculturais. *Fronteiras*, Dourados, v. 9, n. 16, p. 47-72, jan./jul. 2007.

MOTA, Lúcio Tadeu. *História do Paraná: relações socioculturais da pré-história à economia cafeeira*. Maringá: Eduem, 2012.

MOTA, Lúcio T.; NOELLI, Francisco S. Exploração e guerra de conquista dos territórios indígenas nos vales dos rios Tibagi, Ivaí e Piquiri. In: DIAS, Reginaldo B.; GONÇALVES, José H. Rollo (Org.). *Maringá e o norte do Paraná: estudos de história regional*. Maringá: Ed. UEM, 1999. p. 21-50.

PINTO, Adolfo Augusto. *História da viação pública de São Paulo*. 2. ed. fac-similar. Introdução e notas de Célio Debes. São Paulo: Governo do Estado, 1977.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. Vias de transporte em regiões de fronteira: possibilidades técnicas, interesses econômicos e imperativos políticos. *Revista Trilhas da História*, Três Lagoas, v. 2, n. 3, p. 5-32, jul./dez. 2012.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. Uma esquina nos confins da América: encontros e desencontros nos processos de povoamento e ocupação do território do atual Mato Grosso do Sul. In: CHAMORRO, Graciela; COMBÈS, Isabelle (org.). *Povos indígenas em Mato Grosso do Sul: história, cultura e transformações sociais*. Dourados: Ed. UFGD, 2015. p. 103-125.

RONDON, Cândido M. da Silva. *Relatório dos trabalhos realizados de 1900-1906 pela Comissão de Linhas Telegráficas do Estado de Mato Grosso, apresentado [...] pelo Major de Eng. Cândido Mariano da Silva Rondon, como chefe da comissão*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1949.

ROCHA POMBO, José Francisco da. *O Paraná no centenário: 1500-1900*. 2. ed. Rio de Janeiro:

- José Olympio; Curitiba: Secretaria da Cultura e do Esporte do Estado do Paraná, 1980.
- SAMPAIO, Teodoro. O rio Paranapanema e seus afluentes (uma visão do século XIX). In: SÃO PAULO no século XIX e outros ciclos históricos – reunião de estudos históricos [de Teodoro Sampaio] [...] publicados [...] na Revista do IHGB. Petrópolis: Vozes; São Paulo: Secretaria da Cultura, Ciência e Tecnologia, 1978. p. 107-153.
- SILVA, Moacir M. F. *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.
- SIRGA. In: ENCICLOPEDIA universal ilustrada europeo-americana. Madrid: Espasa-Calpe, [1927]. t. 56.
- TELLES, Pedro Carlos da Silva. *História da engenharia no Brasil: séculos XVI a XIX*. 2. ed. rev. e ampl. Rio de Janeiro: Clube de Engenharia, 1994.
- VIANNA, Hélio. *História da viação brasileira*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1949.
- WISSENBACH, Maria C. Cortez. Desbravamento e catequese na constituição da nacionalidade brasileira: as expedições do Barão de Antonina no Brasil meridional. *Revista Brasileira de História*, São Paulo, v. 15, n. 30, p. 137-155, 1995.