

# Os Trilhos do Progresso: intenções de comunicação via estrada de ferro entre Paraná e Mato Grosso na passagem do século XIX ao XX

Fernanda Lorandi Lorenzetti<sup>1</sup>  
Bruno Torquato Silva Ferreira<sup>2</sup>

Ultimamente, têm sido noticiadas, através dos meios de comunicação do Paraná e Mato Grosso do Sul, as propostas de extensão da FERROESTE (Estrada de Ferro Paraná Oeste S.A.) para alguns municípios da região sul de Mato Grosso do Sul. A extensão ferroviária foi tema de reunião dia 25 de janeiro entre os governadores Roberto Requião (PR), André Puccineli (MS), Luiz Henrique da Silveira (SC) e a ministra da casa civil Dilma Roussef. Nesta ocasião ficou decidido que os trilhos, que têm um dos extremos em Cascavel serão expandidos para Guaíra (PR) e daí para Maracaju (MS), onde já existe uma estrada férrea que faz conexão entre Ponta Porã (MS) e Campo Grande (MS).

Os governadores de Mato Grosso do Sul e do Paraná manifestaram entusiasmo e grande expectativa quanto à expansão da estrada de ferro, pois a projeção é de que o transporte de grãos, açúcar e carne produzidos por Mato Grosso do Sul barateie os custos e torne esses produtos mais competitivos no mercado internacional. Também o Porto de Paranaguá – para onde se encaminham os trilhos da FERROESTE, não mais com essa denominação – teria vantagem com a ligação férrea PR/MS, já que a quantidade de produtos embarcados pelo porto aumentaria, o que por sua vez acirraria

<sup>1</sup> Mestranda em História pela Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD), bolsista Capes.

<sup>2</sup> Mestrando em História pela Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD), bolsista Capes e professor no curso de História da UFMS.

ainda mais as competições com o Porto de Santos, e beneficiaria Requião nos embates com os políticos pró-privatização de Paranaguá. Estas conseqüências, oriundas da estrada de ferro, explicam a intensa movimentação dos políticos em torno da proposta e os densos recursos destinados à sua construção<sup>3</sup>.

Contudo, a construção dessa ligação ferroviária não é um projeto atual; bem como, não são atuais os usos políticos que se tem feito sobre ela ou sobre as possibilidades econômicas decorrentes de sua construção. Nas décadas finais do século XIX já pipocavam projetos que pretendiam ligar o Paraná ao Mato Grosso via estrada de ferro. É objetivo deste artigo analisar alguns dos projetos de construção de vias de comunicação entre o Estado do Paraná e Mato Grosso, especialmente ao Sul de Mato Grosso<sup>4</sup>, nos anos finais do século XIX e início do século XX.

Também constitui nosso objetivo apontar como estes caminhos eram considerados importantes na medida em que em serviriam para levar “progresso” e “civilização” a lugares então vistos como ermos e inóspitos, como por exemplo, o então SMT e a região Oeste paranaense. Deste modo, será realizada uma breve análise sobre esses projetos ferroviários, tendo em vista os anseios por “desenvolvimento” e “progresso” que os subjaziam e o receio de que estas regiões interioranas do Brasil não acompanhassem o ritmo de desenvolvimento do litoral.

Isto posto, este artigo terá como fonte uma matéria do jornal *O Guarapuavano*, intitulada “Estrada Estratégica Guarapuava-Matto Grosso”, do escritor paranaense Luiz Cleve<sup>5</sup>. Esta matéria de jornal, publicada em 1903, é citada em sua íntegra em “Pela Fronteira”, obra do paranaense Domingos Nascimento. Nesta reportagem fica evidente a preocupação do autor em salientar os aspectos economicamente vantajosos

---

<sup>3</sup> São previstos investimentos na ordem de R\$ 1,5 bilhão, através do Plano de Aceleração do Crescimento (PAC) e com o apoio do Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico e Social (BNDES).

<sup>4</sup> Doravante a expressão Sul de Mato Grosso será indicada pela sigla SMT.

<sup>5</sup> CLEVE, Luiz. “Estrada estratégica Guarapuava – Mato Grosso” In: NASCIMENTO, Domingos. *Pela Fronteira*. Curitiba : Typografia da República, 1903.

da ligação Paraná e Mato Grosso, principalmente no que diz respeito ao transporte do gado mato-grossense realizado via portos de Paranaguá e Antonina. Além destas projeções econômicas existiam ainda as preocupações geopolíticas e, vinculada a elas, a crença no poder civilizador da ferrovia, como fica bastante evidente na citada matéria de jornal.

Deve-se, também, levar em consideração o conteúdo intrinsecamente simbólico de que os empreendimentos ferroviários gozavam à época; em razão, em grande parte, da associação imaginária entre esse meio de transporte e a preponderância sobre a natureza exercida pelo homem após o advento da Revolução Industrial, como evidenciou o historiador britânico Eric Hobsbawm em uma passagem épica da sua obra:

Nenhuma outra inovação da revolução industrial incendiou tanto a imaginação quanto a ferrovia, como testemunha o fato de ter sido o único produto da industrialização do século XIX totalmente absorvido pela imagística da poesia erudita e popular [...] A estrada de ferro, arrastando a sua enorme serpente emplumada de fumaça, à velocidade do vento, através de países e continentes, com suas obras de engenharia, estações e pontes formando um conjunto de construções que fazia as pirâmides do Egito e os aquedutos romanos e até mesmo a Grande Muralha da China empalidecerem de provincianismo, era o próprio símbolo do triunfo do homem pela tecnologia<sup>6</sup>.

Pode-se considerar que o interesse mato-grossense com a ferrovia tinha origem nas possibilidades de transportar mais rapidamente as mercadorias produzidas na região (sobretudo gado, açúcar e couro), principalmente para as regiões mais populosas do Brasil, como, por exemplo, o sudeste e (por que não?) exportar esses produtos a outros países, via porto. Já o interesse paranaense era movimentar seus portos, tornando-os mais competitivos.

Preocupações antigas e, de certa forma, similares se levarmos em consideração os interesses econômicos e políticos envolvidos no transporte ferroviário, seja no século XIX ou XXI. Parece óbvio, mas não custa mencionar que, não somente as

<sup>6</sup> HOBBSAWM, Eric J. *A Era das Revoluções: Europa (1789-1848)*. Rio de Janeiro : Paz e Terra, 2003, p. 72.

ferrovias, mas as vias de comunicação de um modo geral

(...) sempre assumiram papel importante entre os meios de ocupação e incorporação de terras à órbita capitalista. No caso de Mato Grosso, as vias de comunicação foram, sem sombra de dúvida, os meios que possibilitaram a sua exploração, iniciada por parte das duas coroas ibéricas.<sup>7</sup>

Podemos entender que os planos elaborados para a construção dos caminhos férreos entre o Paraná e Mato Grosso, no século XIX ou, na atualidade, com Mato Grosso do Sul, indicam claramente interesses comerciais que viriam a beneficiar estes Estados. Sem esquecer os interesses políticos, é claro, ainda mais se levarmos em conta os usos publicitários que a ferrovia traria em um ano eleitoral.

As primeiras intenções de ligar o Paraná ao Mato Grosso são contemporâneas à Guerra da Tríplice Aliança, quando foi apontada a necessidade urgente de vincular esta província a algum centro mais populoso, dificultando eventuais avanços estrangeiros sobre aquela região, garantindo, portanto, a sua posse ao governo brasileiro e bloqueando o acesso do elemento estrangeiro às mercadorias produzidas em Mato Grosso. De acordo com Galetti:

Em 1864 (...) estourava a Guerra contra o Paraguai, evidenciando a fragilidade da fronteira oeste do país e dando enorme visibilidade ao problema das vias de comunicação entre Mato Grosso e o resto do Império, praticamente reduzidas à navegação do rio Paraguai e sujeitas a interrupções como então se verificava.<sup>8</sup>

Ocorre que duas vias eram privilegiadas para as ligações entre Mato Grosso e o restante do Império. Uma delas era a via que atravessava o estuário do Prata e a outra, mais demorada, eram as antigas vias monçoeiras – que mesmo com o advento de estradas carroçáveis não deixaram de ser utilizadas<sup>9</sup> – para

<sup>7</sup> OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. *Estrada móvel, fronteiras incertas: os trabalhadores do Rio Paraguai (1917-1926)*. Campo Grande : ed. UFMS, 2005. p. 21.

<sup>8</sup> GALETTI, Lylia da Silva Guedes. *Nos confins da Civilização: sertão, fronteira e identidades nas representações sobre Mato Grosso*. Tese [Doutorado em História] USP, São Paulo, 2000. p. 194.

<sup>9</sup> De acordo com Paulo Cimó: "(...) as ligações terrestres foram, sem dúvida, as mais importantes nesse processo de ocupação e desenvolvimento do SMT (na medida em que seu principal produto, o gado bovino, podia

comércio com Cuiabá na época da exploração aurífera no final período colonial, quando:

(...) consolidou-se uma via de comunicação essencialmente fluvial, formada pelos rios Tietê, Paraná, Pardo, Coxim, Taquari, São Lourenço e Cuiabá. Esse seria, com efeito, o caminho percorrido, durante muito tempo, pelas célebres monções, expedições fluviais que constituíram uma corrente regular de comunicações e comércio.<sup>10</sup>

O caminho terrestre, construído no século XVIII, concorrente das vias fluviais monçoeiras, ligava Cuiabá às minas de Goiás, Minas Gerais, São Paulo e finalmente ao Rio de Janeiro. Esta viagem durava cerca de três meses e seria de certo modo desvantajosa em relação ao caminho via Prata, que encurtava o seu tempo em apenas um mês. Galetti encara essa situação como um aparente paradoxo, pois apesar de ser a estrada terrestre toda percorrida em território nacional, ela era mais longa e demorada em comparação com a via fluvial do Prata: "(...) considerando-se que entre Mato Grosso e o Rio de Janeiro se interpunham não apenas estas medidas de tempo e espaço mas três países estrangeiros."<sup>11</sup>

A fragilidade na utilização da navegação estava justamente na proximidade com as repúblicas platinas que tinham domínio parcial sobre a navegabilidade do rio Paraguai. É nesse sentido que a Guerra:

(...) patenteou ainda mais esta necessidade de tornar aparente e efetiva a presença do Estado nas áreas fronteiriças e nos distantes sertões do país. A fronteira mato-grossense, até então um assunto de gabinetes onde se decidiam as questões diplomáticas, adquire plena visibilidade para a maior parte dos dirigentes imperiais. E a partir daí, também a Província passaria a ocupar o centro das preocupações de muitos dos engenheiros, militares e outras categorias de funcionários imperiais engajados na elaboração de projetos visando a

---

locomover-se por si próprio). Mesmo assim, essa sociedade pastoril continuou a utilizar, em suas ligações com o sudeste os caminhos fluviais, mediante rotas e práticas que, de certa forma, prolongam o movimento das monções (...)" QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. *Articulações econômicas e vias de comunicação do antigo sul de Mato Grosso (séculos XIX e XX)* [no prelo] p. 14.

<sup>10</sup> idem, p. 03 grifos do autor

<sup>11</sup> GALETTI, op. cit. p. 200.

implantação da navegação a vapor, por dentro do território do país, a construção de ferrovias e linhas telegráficas, a civilização dos indígenas e a colonização, entre outros empreendimentos.<sup>12</sup>

É no ínterim da Guerra da Tríplice Aliança que, em 1867, o engenheiro Francisco Tourinho apresentou ao governo um plano de estudos e, baseado neste, o Império encarregou o também engenheiro Antônio Rebouças da exploração do terreno onde poderia ser construída tal estrada: “(...) que por este distinto profissional foram executados com louvável perícia e economia.”<sup>13</sup>

O traçado imaginado pelo engenheiro Tourinho sairia de Paranaguá, passaria por Curitiba, Ponta Grossa e alcançaria Guarapuava, de onde a estrada partiria para as nascentes do rio Piquiri, no centro oeste paranaense, e seguiria até sua confluência no rio Paraná. Os rios estavam muito presentes nos projetos ferroviários do século XIX e:

Cabe lembrar que, nas porções mais meridionais do SMT, especialmente do vale do Ivinhema para o sul, a mata substituía os cerrados como cobertura vegetal predominante – e, desse modo, os rios deviam aparecer como caminhos quase insubstituíveis, prévia e gratuitamente abertos em meio a densas florestas.<sup>14</sup>

De acordo com esse projeto, a estrada de ferro seguiria o curso do rio Paraná até as Sete Quedas, em Guaíra. Após a travessia deste rio, por navegação – portanto tratava-se de um sistema de transporte misto, pois o projeto não previa a construção de uma ponte ferroviária sobre o Paraná – Tourinho projetou um caminho, de ferro, que rumaria ao rio Paraguai: “Transposto o Paraná no Salto Grande, desenvolve-se pelo vale do Iguarey passando deste para o do Xejuí que lhe corresponde aproximando-se do Curuguaty, que acompanha até Villa Real.”<sup>15</sup> Transposto o rio Paraguai, a estrada de ferro buscaria:

(...) o vale do Alto PylcoMaio chegando-se a S. Ignácio de Camulcos e pelo Cachimugo attinge Chuquisaca, capital da

---

<sup>12</sup> idem, *ibidem*.

<sup>13</sup> CLEVE, op. cit., p. 192.

<sup>14</sup> QUEIROZ, op. cit. p. 16

<sup>15</sup> CLEVE, op. cit., p. 193.

Bolívia, a 3.700 metros sobre o nível do mar. Daí, procurando o vale do Desaguadero, penetra no departamento de Oruro; passa por Paria; por Oruro entra no departamento de La Paz, e procurando descer a cordilheira ocidental dos Andes chega ao departamento peruano de Arequipa, atinge Tacna, onde há já um caminho de ferro até o porto de Arica [no Chile].

Ainda no século XIX, em 1871, o governo imperial concedeu ao Visconde de Mauá e outros interessados a possibilidade de realizarem estudos de uma via férrea entre Curitiba e Miranda intercalando-a com a navegação dos rios Ivaí, Paraná, Ivinhema, Brilhante e Mondego. Segundo Cleve, esta via foi projetada com o fim de intensificar as relações comerciais entre Mato Grosso e Paraná e também para o fortalecimento da política externa brasileira com a Bolívia. De acordo com este projeto ficava estabelecido que a estrada de ferro teria como um dos extremos o Porto de Antonina, no Paraná, de onde se dirigiria para a Serra do Mar até Curitiba. Deste ponto atravessaria Campo Largo e Palmeira, em direção ao noroeste, até encontrar o vale do rio Ivaí e deste até o Rio Paraná, provavelmente na região de Guaira.

Neste local haveria a construção de uma ponte sobre o rio que permitiria a chegada aos extensos campos da serra de Maracaju. “(...) que muda de nome ao sul das cabeceiras do rio Apa (torna-se Serra de Amambaí) e em seguida inflete para leste, retomando o nome de Maracaju e indo terminar junto ao Rio Paraná no local das antigas Sete Quedas.”<sup>16</sup> Daí em diante o projeto previa que a estrada de ferro adentrasse na bacia do rio Paraguai, onde chegaria a então vila de Miranda. Deste local, rumaria para o norte, em demanda de Cuiabá e do sudeste da Bolívia até encontrar o rio Paraguai. A partir daí continuaria em solo boliviano, passando por Pirapeti, Chuquisaca, Oruro, Sicasica e Catamarca até Coroscaro, onde: “(...) encontrará a já estrada de ferro do pacífico em Islay road sobre Arequipa e Puno até a cidade de La Paz.”<sup>17</sup> De acordo com Paulo Cimó:

Desde muito cedo se cogitou, no Brasil, de oferecer à Bolívia acessos ao Atlântico por meio de vias férreas – as quais,

<sup>16</sup> QUEIROZ, op. cit., p. 01 grifos do autor.

<sup>17</sup> CLEVE, op. cit., p. 193.

muito freqüentemente, foram pensadas pelos brasileiros como parte de uma ferrovia *transcontinental*, destinada a ligar o litoral brasileiro ao Pacífico. Tais disposições aparecem já em 1871, relacionadas com a construção de uma ferrovia de Curitiba ao sul de Mato Grosso, da qual então se cogitava, e estavam igualmente presentes na época do início da construção da ferrovia que viria a ser conhecida como Noroeste do Brasil.<sup>18</sup>

Havia muitas divergências em relação ao traçado da projetada estrada de ferro, a começar pelas inquietudes existentes entre os diferentes projetos de engenharia. Uns afirmavam que a estrada ligando o Paraná ao Mato Grosso deveria sair do porto de Antonina, outros acreditavam que a solução ideal seria a saída via porto de Paranaguá:

(...) se avultou no espírito dos paranaenses a idéia da estrada de ferro, convertida logo em aspiração instantânea desde 1875. Já antes se havia feito estudo de diversos traçados e o que algum tempo andou retardando a solução do problema foi a antiga rivalidade dos portos.<sup>19</sup>

Essa disputa existente entre os Portos de Antonina e Paranaguá somente foi resolvida em 1880, quando foi iniciada a construção da estrada de ferro ligando Curitiba a Paranaguá e um ramal nesta linha que interligava Morretes ao porto de Antonina. Estava resolvida a querela portuária.

Em 1885, foi inaugurada a estrada de ferro Curitiba-Paranaguá e seu entroncamento para Antonina. Cerca de três ou quatro anos depois teve início a construção do prolongamento para o interior, levando a linha principal até Ponta Grossa – que foi inaugurada em 1893 – e um ramal para Rio Negro e Lapa. A intenção, segundo Rocha Pombo, era interligar o interior a Curitiba e desenvolver as vilas e povoados adjacentes à Capital.<sup>20</sup>

---

<sup>18</sup> QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. “Temores e Esperanças: O Antigo Sul de Mato Grosso e o Estado Nacional Brasileiro” In: MARIN, Jêrri Roberto; VASCONCELOS, Cláudio Alves de. (orgs.) *História, Região e Identidades*. Campo Grande : Ed. UFMS, 2003. p. 36. grifo do autor.

<sup>19</sup> POMBO, José Francisco da Rocha. *O Paraná no Centenário (1500-1900)*. Rio de Janeiro : José Olympio, 1980. p. 114

<sup>20</sup> idem, p. 117



No entanto, outras divergências quanto ao traçado desta linha férrea emergiram, sobretudo em relação aos rios Piquiri – que tem sua nascente próxima à localidade onde atualmente fica o município de Laranjeiras do Sul e sua foz no rio Paraná, na altura de Francisco Alves e Guaíra – e Ivaí – que tem sua nascente em Pitanga, município localizando no centro do Estado e sua foz no Rio Paraná, próximo a Icaraíma e Umuarama, mais ao Noroeste paranaense. Dois rios, vários caminhos, vários planos.

De acordo com o planejamento de Tourinho, a melhor opção para alcançar o rio Paraná era via Piquiri, pois acreditava que este rio possibilitava navegação franca para barcos a vapor de grande tamanho até o Ivinhema. Já o Ivaí, segundo ele, apresentava possibilidades muito precárias de navegação. Para Beaurepaire Rohan, também engenheiro, o Piquiri apresentava-se como melhor opção que o Ivaí, na medida em que aquele era considerado de percurso mais curto para chegar ao Ivinhema. Porém:

As vantagens que incontestavelmente oferece o traço pelo vale do Piquiri, e que foram postas em relevo pelo general Beaurepaire e dr. Tourinho, são tais que dariam sem dúvida a preferência da escolha, se a natureza ali não houvesse criado grandes obstáculos que dificultam a construção de uma via férrea, ou mesmo de simples estrada carroçável. Em seu curso superior o rio Piquiri corre por terrenos de tal forma acidentados, que exclui desde logo toda a probabilidade da construção de estradas, pois que suas águas, deslizando-se entre morros de rápido declive, vão encachoeiradas, com raros poços e remansos, sobre um leito raso de rochas até o ponto em que lhe entra pela margem direita o rio Cantú.<sup>21</sup>

Para Cleve, não havia na época em que Tourinho e Rohan imaginaram seus traçados, o conhecimento necessário sobre o Piquiri, de modo que acreditavam ser totalmente navegável até desembocar no Rio Paraná. Contudo, o jornalista informa que, após estudos realizados por exploradores e sertanejos, descobriu-se que o rio Piquiri era pouco favorável para a construção da estrada de ferro ligando o Paraná ao Mato

---

<sup>21</sup> CLEVE, op. cit. p. 198

Grosso. Os traçados via Piquiri eram, para Cleve, fruto do desconhecimento sobre o território paranaense. Opiniões “infundadas” que faziam “perder dinheiro e tempo”, baseadas em “estudos precários e mal-feitos”, já que os projetistas “não se embrenhavam nos sertões para realmente conhecerem as possibilidades apresentadas para a construção da estrada de ferro”.<sup>22</sup>

Em relação ao rio Ivaí, o engenheiro Antônio Rebouças acreditava ser mais vantajoso alcançá-lo via seu afluente Corumbataí, próximo a Guarapuava. Alcançado o vale do Ivaí, garantir-se-ia a chegada ao rio Paraná. Cleve não indica se o plano de Rebouças era descer o rio Paraná até Guaira, o que seria pouco provável devido às Sete Quedas, ou então se havia possibilidade, na altura do deságüe Ivaí/Paraná, da retomada da construção da estrada de ferro, já em solo mato-grossense. O caminho entre Guarapuava e o rio Ivaí também era pouquíssimo conhecido, mas o suficiente para ser considerado de difícil construção para uma possível estrada de ferro:

(...) o Ivaí é muito tortuoso e estreitado entre serranias, cujos contrafortes chegam abruptos até as margens, tornando-se um caminho de ferro nestas margens obra de engenharia de considerável dificuldade, que custará soma importante. A acima mencionada seção exige a construção de um viaduto de 220 metros, e 11 túneis com a extensão total de 2,635 metros.<sup>23</sup>

É notável que os engenheiros divergiam muito quanto ao melhor caminho à construção da via férrea que ligaria o Paraná ao Mato Grosso. Vários planos foram traçados e pessoas contratadas pelo governo paranaense para o reconhecimento das estradas até então alocadas somente na imaginação e nas planilhas dos engenheiros: “São inúmeros os traçados que ficaram no papel e que, se fossem executados, teriam coberto o Paraná de estradas de ferro.”<sup>24</sup>

Outro dos traçados imaginados é o do próprio Cleve, e este admite que o melhor caminho a ser considerado para a

---

<sup>22</sup> idem, p. 197

<sup>23</sup> idem, ibidem.

<sup>24</sup> MARTINS, Wilson. *Um Brasil Diferente: Ensaio sobre fenômenos de aculturação no Paraná*. Curitiba : Imprensa Oficial. s/data, p. 26.

construção da via de comunicação entre o Paraná e Mato Grosso seria através de Guarapuava e a partir daí até a bacia do rio Paraná, por meio de um afluente deste chamado pelos sertanejos de São João, que consideravam ser navegável em sua plenitude. A partir do São João, o traçado seguiria pelos campos e faxinais:

(...) onde as condições topográficas oferecem maiores vantagens até galgar o divisor das águas em que estão as contravertentes dos rios Corumbatahy e Cantú, a encontrar a picada explorada pelo 1º batalhão de engenharia em 1902, e por esta aos campos de Guarapuava.<sup>25</sup>

Dos Rios Corumbataí e Cantu, também afluentes do rio Paraná, a estrada partiria pelos campos de Amambaí e pela Serra de Maracaju. A partir daí não revela qual o percurso estipulado em seu projeto.

Dentre os objetivos desta comissão de engenheiros militares, salientados por Cleve, estava a exploração de uma possível via de acesso para Mato Grosso, e, além disso:

(...) a construção da estrada da vila União da Vitória a Palmas, iniciada em 1886; outra, daquela vila à cidade de Guarapuava, no Paraná; fundação de uma colônia militar na foz do Iguaçu e abertura de uma estrada que a ligasse a Guarapuava, e a construção de uma linha telegráfica de Guarapuava à Foz do Iguaçu, com um ramal para a colônia militar de Chopim.<sup>26</sup>

Esta comissão militar iniciou seus trabalhos em 1888, e muitos dos planejamentos da estrada de ferro PR/MT tinham como passagem a, até então fictícia, estrada férrea entre Ponta Grossa e Guarapuava, outra das intenções dos militares da Comissão Estratégica.

Contudo, o 1.º Batalhão de Engenharia teve seus recursos cortados em 1903, o que ocasionou sua retirada da região de Guarapuava e diminuiu ainda mais as possibilidades de construção da estrada de ferro entre o Paraná e Mato Grosso, que já enfrentava grandes dificuldades por conta do desconhecimento existente em relação aos rios e também por

<sup>25</sup> CLEVE, op. cit, p. 199.

<sup>26</sup> PONDÉ, Francisco de Paula e Azevedo. *Organização e administração do Ministério do Exército*. Brasília : ENAP; Rio de Janeiro : Biblioteca do Exército, 1994. (col. História administrativa do Brasil; v.37) p. 35.

ser o meio natural da região considerado um empecilho para um projeto de tal monta sair do papel. Na compreensão de Luiz Cleve:

A brusca retirada do Batalhão 1.º de Engenharia, encarregado dos estudos e da construção da via férrea que deve ligar a zona fronteira do sul de Mato Grosso com a rede de viação que possui o Paraná, impressionou dolorosamente a população da comarca de Guarapuava, que afagava a grata esperança de ligar o deserto território de Guaiá com as risonhas e férteis chapadas do Estado vizinho que se estendem desde os campos de Vacaria à fronteira paraguaia.<sup>27</sup>

Apesar das diferenças de opiniões e a variedade de percursos imaginados, mesmo com as dificuldades existentes para a construção da estrada de ferro, todos pareciam concordar quanto à necessidade urgente da construção desta estrada estratégica para Mato Grosso. Esperavam promover o desenvolvimento dessa região brasileira, até então melhor alcançável através do rio da Prata. A proposta era construir uma estrada de ferro:

(...) através das solidões onde impera a floresta virgem, pois seu fim é levar o movimento, a vida industrial àquelas regiões desaproveitadas [sic], desenvolver a agricultura e a prosperidade do país, conduzindo aos grandes empórios comerciais os inexauríveis tesouros, encerrados no riquíssimo solo do FarWest Brasileiro. Estas vias devem percorrer as zonas mais férteis, mais ricas e produtivas, isto é, as bacias dos grandes rios do interior.<sup>28</sup>

Havia a necessidade de aparelhar o interior, disponibilizar a ligação entre esses lugares considerados remotos com os centros mais populosos. Era preciso delimitar as fronteiras e garantir o seu desenvolvimento. Deste modo a construção de uma estrada de ferro varando os sertões seria de grande vantagem e considerava-se que:

(...) somente uma via férrea pelo Paraná poderá zelar os nossos interesses junto às nações fronteiras, porquanto, todos eles aconselham a construção de uma via de comunicação que pelo menos vá ter ao sul de Mato Grosso, ponto vulnerável

<sup>27</sup> CLEVE, op. cit, p. 192.

<sup>28</sup> idem, p. 200.

no caso de uma guerra com as nações ribeirinhas do rio da Prata e com a Bolívia.”<sup>29</sup>

Domingos Nascimento acreditava que entre os benefícios oriundos da construção de uma estrada de ferro pelos interiores brasileiros adviriam a proteção territorial, a manutenção das fronteiras, a comercialização de produtos, o povoamento das regiões afetadas pelo trem, e logo o progresso e a civilização viriam na carona dos vagões que varariam os sertões.

Para Janaína Amado<sup>30</sup>, “sertão” é um conceito muito importante na historiografia brasileira, presente desde os viajantes estrangeiros do Brasil Colonial, passando por historiadores consagrados, como por exemplo, Sérgio Buarque de Holanda (*Monções*) e Cassiano Ricardo (*Marcha para o Oeste*). O sertão ainda aparece nas literaturas regionais, como em José de Alencar (*O Sertanejo*), Graciliano Ramos (*Vidas Secas*), Euclides da Cunha (*Os Sertões*) e, principalmente, em João Guimarães Rosa (*Grande Sertão: Veredas*). Havia, segundo a autora, durante a colonização portuguesa, uma concepção de sertão como local afastado, sem lei, onde reinava o desconhecido, o perigo e o fantástico.

A essa noção de sertão, nas décadas finais do Império e iniciais da República, se associou, dentro do espírito da “era dos impérios”, um princípio missionário. Em outras palavras, o sertão passou a ser representado como um espaço vazio a ser conquistado para o bem da nação e da civilização. Portanto, as duas tarefas se impunham de forma concomitante às lideranças políticas do País: nacionalizar e civilizar os sertões. Urgia a presença do Estado nos espaços fronteiriços:

Ao longo do século XIX e parte do XX o termo sertão continuou a designar grandes áreas do interior do território brasileiro, fosse porque desconhecidas, insuficientemente povoadas e/ou não completamente integradas à dinâmica capitalista moderna que se implantava na região da economia cafeeira, fosse porque habitadas por nações indígenas arreadas ao contato com o processo civilizatório em andamento no país. Mantinham-se, assim, na percepção dos espaços sertanejos,

<sup>29</sup> NASCIMENTO, op. cit. p. 213.

<sup>30</sup> AMADO, Janaína. “Região, Sertão, Nação”. *Revista Estudos Históricas*, Rio de Janeiro, vol.8, n.15, p. 145-151. 1995.

alguns dos sentidos de *deserto* e *barbárie* presentes na tradição colonial. Entretanto na condição de espaço da nação, o *sertão* passaria a ser visto também como um patrimônio territorial não explorado, com qual o Brasil podia contar nas projeções de seu futuro de nação grande e rica, com possibilidades de vencer os obstáculos que se interpunham em sua marcha para a *civilização* e, ainda, como um espaço onde se podia encontrar genuínas expressões da cultura e das tradições nacionais.”<sup>31</sup>

Nesse sentido, ainda segundo Galetti, o sertão era representado por portugueses e luso-brasileiros como lugar de vazio institucional, populacional e também marcado por grande desconhecimento da parte do mundo civilizado. Tendo isso em vista, os sertões brasileiros – a exemplo do espaço mato-grossense e do oeste paranaense – eram o próprio espaço bárbaro a ser conquistado em benefício da nação e da civilização. Este território, dominado pela natureza, pelos rios que cortavam a região, pela fauna selvagem e com população muitas vezes rarefeita e não menos “selvagem” apresentava-se como um lugar de perigo e atraso.

Aliás, no início do século XX, o Paraná era, de fato, um território em que grande parte da população vivia concentrada nas regiões de Curitiba, Ponta Grossa e Guarapuava, ou seja, apenas cerca de 1/3 do então território paranaense era considerado “ocupado”. Segundo censo de 1900, o Paraná contava com 327.136 habitantes, ou cerca de 1,9% do total da população brasileira, ficando no 18º lugar em população, à frente apenas do Espírito Santo, Mato Grosso e Amazonas.<sup>32</sup> Em relação a Mato Grosso, conforme Galetti, utilizando-se de Moutinho, em 1869, a população chegava a no máximo 65.000 habitantes, e destes 24.000 eram indígenas. Vinte anos mais tarde, portanto, em 1889, haveria 70.000 habitantes, incluídos os mesmos 24.000 indígenas:

De qualquer forma, o dado relevante era o que resultava da relação entre território e população, isto é, a densidade

---

<sup>31</sup> GALETTI, op. cit., p. 165. Grifos da autora.

<sup>32</sup> PADIS, Pedro Calil. *Formação de uma Economia Periférica: O caso do Paraná*. São Paulo : HUCITEC; Curitiba : Secretaria da Cultura e do Esporte do Governo do Estado do Paraná, 1981. p. 31

populacional. Quanto a esta, quaisquer que fossem os números utilizados, o resultado mostrava que Mato Grosso possuía uma densidade populacional das mais baixas do país.<sup>33</sup>

Um local com população diminuta, com uma natureza praticamente intocada, ausência do governo e de leis que garantissem a ordem, imensos espaços habitados somente por indígenas “incivilizados”, clima insalubre. Eram esses, entre outros, os predicados das fronteiras, sejam elas de Mato Grosso ou do Paraná, e “(...) é nesse contexto que adquire particular relevância o papel aí desempenhado pelo Estado brasileiro, com vistas a garantir a segurança das fronteiras externas e a integridade territorial.”<sup>34</sup> Uma das conseqüências a tal situação era preocupação do governo com as fronteiras, com a proteção territorial, enfim, com a soberania da nação sobre o território eminentemente ameaçado. No SMT a situação ainda era mais dificultosa, pois com o fim da Guerra do Paraguai e a abertura da navegação, as ligações entre esta região brasileira e os países platinos foram aumentando:

A ação do imperialismo no último quartel do século XIX e início do XX foi sentida no sul de Mato Grosso, uma vez que a região estava ligada diretamente a Buenos Aires, notadamente um dos centros de reflexo do mercado europeu e norte-americano. A capital argentina, em meados do século XIX, configurava-se como um centro convergente de uma economia agropecuária exportadora para além-mar, paralelo à posição de entreposto de mercadorias importadas com destino ao interior do continente e atraía um crescente fluxo de imigração européia.<sup>35</sup>

Para contornar esta temerosa situação: “Era vital interligar Mato Grosso com a capital do Império por vias de comunicação que não dependessem dos países vizinhos e de suas imprevisíveis atitudes.”<sup>36</sup> Ou seja, havia a necessidade

---

<sup>33</sup> MOUTINHO, Joaquim Ferreira. *Notícia sobre a Província de Matto Grosso seguida d'um roteiro de viagem da sua capital à São Paulo*. São Paulo, 1869. apud. GALETTI, op. cit. p. 90.

<sup>34</sup> QUEIROZ. “Temores e Esperanças...” p. 20.

<sup>35</sup> OLIVEIRA, op. cit., p. 37.

<sup>36</sup> GALETTI, op. cit., p. 201.

de nacionalizar a fronteira, investir em estradas e caminhos para se chegar ao “sertão”, não deixá-la a mercê das influências estrangeiras, incorporá-la ao todo nacional.<sup>37</sup>

Os discursos de Luiz Cleve e Domingos Nascimento se alocarão nesta perspectiva nacionalizante, de ligar espaços considerados longínquos e estratégicos para o desenvolvimento e proteção da nação:

As opiniões sobre o traço [leia-se traçado] preferível para levar uma via estratégica para Mato Grosso são ainda hoje, como sempre foram, muito divididas. Desde 1865, após a invasão praticada pelas hostes de Lopez, a idéia de ligar a remota província por uma boa via de comunicação aos centros mais populosos do Brasil foi ganhando terreno, distinguindo-se entre os engenheiros que tratavam do assunto os irmãos Rebouças, Beaurepaire Rohan, Pimenta Bueno, Jeronymo Jardim, E. de Moraes, e outros (...) <sup>38</sup>

A estrada de ferro constituía-se em símbolo da presença nacional na fronteira, assim como o hino nacional, a língua e a organização dos militares no interior do país. Este conjunto simbólico serviria para amalgamar a população do “sertão”, deste local considerado afastado da governabilidade e das leis, em torno de um mesmo sentimento, ou seja, de pertença a uma nação, a um território nacional. Em relação à estrada de ferro, Cleve acreditava que “Ela será a grande artéria futura para dar saída aos produtos da indústria pastoril do vizinho Estado, que deixará então de ser explorada pelas repúblicas platinas.”<sup>39</sup>

Para o jornalista paranaense a estrada de ferro ligando o Paraná a Mato Grosso funcionaria como uma grande artéria,

<sup>37</sup> Paulo Cimó aponta que a situação em que se encontrava o Império era muito contraditória, pois ao mesmo tempo em que sobravam temores em relação às influências platinas sobre o Mato Grosso e em especial ao SMT, havia pontos positivos, esperanças como o autor aponta, em usufruir da navegação do Rio Paraguai, principalmente devido a própria influência brasileira sobre países como Paraguai, Bolívia e Uruguai, o que caracterizava uma forte concorrência à Argentina e Chile no que diz respeito às suas intenções com aqueles países: “(...) assim essa contradição expressaria uma tentativa, por parte dos dirigentes imperiais, de usar a seu favor os trunfos do ‘adversário.’” QUEIROZ, “Temores e esperanças...” op. cit., p. 36.

<sup>38</sup> CLEVE, op. cit., p. 191.

<sup>39</sup> idem, p. 202



levando aos sertões do oeste a “civilização” litorânea e, em contrapartida, possibilitando que as riquezas encerradas na zona fronteiriça fossem usufruídas pelos brasileiros e não por argentinos ou paraguaios:

Se continuarmos a assistir a este depauperamento de uma das mais ricas zonas da grande República [referindo-se à Mato Grosso], de braços cruzados, deixando de abrir vias de comunicação e de fundar estabelecimentos para a exportação de carnes preparadas, aproveitando um dos mais importantes produtos da indústria nacional, teremos – nolens volens – de ceder a primazia aos nossos vizinhos platinos que, desde já, exportam carne salgada, proveniente de gado de Mato Grosso, para o Brasil.”<sup>40</sup>

Pode-se depreender a partir do exposto por Cleve que Mato Grosso vendia charque, produzido em seus saladeiros, para a Argentina, a qual por sua vez, o revendia, exercendo a função de atravessadora – sem nenhum tipo de beneficiamento – ao próprio Brasil, especialmente para os centros urbanos concentrados no litoral. Os argentinos, portanto, usufruíam, de maneira assaz lucrativa, do comércio do charque produzido nas plagas mato-grossenses.

Para Cleve era imprescindível a construção de uma ferrovia, já que esta facilitaria a comunicação entre Mato Grosso e o restante do Brasil e, concomitantemente, diminuiria o preço do charque em São Paulo e Rio de Janeiro, ao mesmo tempo em que articularia a economia daquelas distantes terras ao principal eixo econômico e político do País. Desta maneira:

(...) o que se buscava era, essencialmente, uma ligação direta e eficiente entre a fronteira sul-mato-grossense e o litoral atlântico brasileiro, de modo a dispensar a via platina – a qual, como se pode observar mediante o simples exame de um mapa, dependia do trânsito por países estrangeiros: o Paraguai e a Argentina, países esses cujas relações com o Brasil não eram especialmente amigáveis.<sup>41</sup>

Fica evidente que a construção de uma estrada de ferro que ligasse Mato Grosso ao Atlântico era encarada como

<sup>40</sup> idem, p. 201.

<sup>41</sup> QUEIROZ. *Articulações econômicas...* op. cit. .p. 30

vantajosa por uma série de fatores: possibilitaria maiores contatos políticos com aquela zona sertaneja, acreditava-se que a densidade demográfica aumentaria, que os domínios fronteiriços ficariam assegurados ao governo brasileiro, que a quase exclusividade comercial argentina sobre os produtos mato-grossenses fosse quebrada, enfim, haveria ao mesmo tempo uma aproximação política e econômica do Mato Grosso com o Brasil.

Quanto ao Paraná, esta via seria importante devido ao fato de que possibilitaria maior contato com o interior do Estado, um maior conhecimento da hidrografia e dos aspectos geográficos necessários à construção de tal via, o tão desejado povoamento das áreas mais ocidentais por não-indígenas. A construção desta via de comunicação era vista como uma panacéia ao Paraná, na medida em que a estrada ligando Paranaguá a Curitiba servia-lhe como modelo de desenvolvimento:

O tráfego da estrada de ferro produziu também uma revivescência geral em todas as localidades do interior. As numerosas carroças que trabalhavam entre os pontos da marinha e Curitiba se foram passando para os Campos Gerais, e assim se facilitou naquela zona a circulação comercial, até aquela época feita por tropas. Campo Largo, Palmeira, Lapa, Ponta Grossa, Castro tornaram-se importantes centros de vitalidade.<sup>42</sup>

Acreditava-se que o Paraná como um todo se desenvolveria com o avanço da estrada de ferro pelo “sertão”, de modo que esta não se restringisse exclusivamente à região litorânea. Os trilhos convertem-se em sinônimo de progresso econômico e civilização. E acreditava-se que o SMT e o Oeste paranaense necessitavam progredir e melhorar, e a estrada de ferro viria muito a calhar para que isso ocorresse:

Faça-se a escolha do traçado onde melhor e com mais rapidez possa ser aberta a via de comunicação, pois que é de alta conveniência política e econômica atender a esta zona, uma das mais importantes do território da Grande República Brasileira.<sup>43</sup>

---

<sup>42</sup> POMBO, op. cit., p. 116.

<sup>43</sup> CLEVE, op. cit., p. 204

Não restam dúvidas em relação ao caráter civilizador atribuído à estrada de ferro durante a passagem do século XIX ao XX, assim como as vantagens geopolíticas e comerciais que sua construção suscitava. No entanto, a leitura de matérias de jornais e mesmo as propagandas políticas veiculadas na televisão, permitem-nos constatar que essa associação entre o ideal do progresso e a materialidade das estradas de ferro não foi de modo algum abandonada. Aliás, o que vem ocorrendo é um reavivamento e mesmo uma resignificação dos mesmos interesses presentes no século XIX: progresso e uma boa dose de politicagem.

### **Os Trilhos do Progresso: Intenções de comunicação via estrada de ferro entre Paraná e Mato Grosso na passagem do século XIX ao XX**

Fernanda Lorandi Lorenzetti  
Bruno Torquato Silva Ferreira

**Resumo:** O objetivo do artigo é analisar alguns projetos de engenheiros, jornalistas e políticos que visavam ligar o Estado do Paraná a Mato Grosso no período cronológico que abrange a segunda metade do século XIX até os anos iniciais do século XX. Especificamente analisar-se-á uma matéria jornalística veiculada em 1903, no jornal *O Guarapuavano*, de autoria do jornalista e militar Luiz Cleve. Na citada reportagem o autor apresenta alguns projetos ferroviários, como por exemplo, dos engenheiros Francisco Tourinho, Beaurepaire Rohan, dos irmãos Rebouças, entre outros. A tônica destes projetos, bem como da reportagem de Cleve, foi a necessidade de ligar o extremo-oeste paranaense e Mato Grosso ao Atlântico, numa tentativa de nacionalizar e civilizar essas regiões, na época, consideradas redutos de “barbárie” e “incivilidade”.

**Palavras-chave:** Projetos ferroviários; progresso; nacionalização

**Abstract:** The objective is to analyze a few projects of engineers, journalists and politicians whose intention was to connect

Paraná and Mato Grosso States in the period that corresponds to the second half of the 19<sup>th</sup> century to the first years of the 20<sup>th</sup>. It will be, specifically, analyzed a news article presented in 1903 on the newspaper *O Guarapuavano* of the journalist and military Luiz Cleve's creation. In the article, the author presents a few railway projects, like for example, the ones of the engineers Francisco Tourinho, Beaurepaire Rohan, the Rebouças brothers, among others. The keynote of these projects, as the Cleve's text, was the necessity of connecting the extreme-west of Paraná and Mato Grosso to the Atlantic Ocean, wishing to nationalize and civilize these regions, in times, considered full of barbarous and uncivilized happenings/behaviors.

**Key-Words:** Projects rail; progress; nationalization

Artigo recebido para publicação em 18/04/2008

Artigo aprovado para publicação em 13/11/2008