

Navegando por Mato Grosso dos séculos XVIII e XIX, na segunda década do século XXI, com Barão de Melgaço de guia

Sailing in Mato Grosso from the 18th and 19th centuries, in the second decade of the 21st century, with Barão de Melgaço from guide

Fernando Tadeu de Miranda Borges

Em 17 de maio de 1905, Estevão de Mendonça (historiador, sócio fundador do IHGMT e da AML) e Antônio Fernandes de Souza (sócio fundador do IHGMT, autor do livro “*Antônio Paes de Barros (Totó Paes) e a Política de Mato Grosso*”, trabalho que considero importante para pesquisadores em História das Empresas, publicado em São Paulo, em 1958, pela Gráfica Cinelândia Ltda.), registraram, em ofício, enviado ao presidente da província de Mato Grosso, Antônio Paes de Barros, a satisfação de coordenarem e dirigirem as publicações dos levantamentos produzidos por Augusto Leverger, Barão de Melgaço.

No dia 23 de novembro de 1830, Leverger desembarcou em Cuiabá, fixou residência e dedicou-se a levantar a geografia econômica de Mato Grosso, e o resultado desse trabalho auxiliou, em 1868, na produção da carta da província. Interessante registrar que, 1830, marca, em Mato Grosso, o começo de uma década agitada por conta das dificuldades econômicas e do movimento nativista de 1834, que ficou conhecido pelo nome de Rusga, e também pelo fato de que, em 1835, a capital de Mato Grosso foi transferida oficialmente de Vila Bela para Cuiabá. E, neste ponto, a ressalva de que, Augusto Leverger, depois de ocupar o cargo de presidente da província, acumular conhecimento e experiência sobre a região, ter lutado na Guerra do Paraguai

e estabelecido planos estratégicos para a defesa de Cuiabá, creditou seus feitos ao seguinte, “*O único préstimo que tive foi de servir com lealdade, zelo e dedicação no trabalho*”, conforme Virgílio Corrêa Filho registrou no livro, “*O Bretão Cuiabanizado*”, publicado pela Resenha Tributária de São Paulo, em 1979, p. 93.

O prazer em navegar pela capitania e pela província de Mato Grosso dos séculos XVIII e XIX, nesta segunda década do século XXI, tendo o Barão de Melgaço, de guia, deve-se ao convite dos membros do Conselho Editorial da Revista 82 do IHGMT, para que eu comentasse o trabalho “*Vias de Comunicações de Mato Grosso*”, de Augusto Leverger, isso, acredito, porque estudei Mato Grosso no período de 1870 a 1930, e a construção de uma ferrovia para Cuiabá, aguardada desde 1852. É válido ressaltar que, ainda em 2020, Mato Grosso não conseguiu superar o gargalo das vias de comunicações, e por isso da “distância” ter sido confundida com “isolamento”, e de trazer-lhe problemas sérios e de várias ordens, como a questão dos elevados custos dos produtos, com reflexos no crescimento econômico e desenvolvimento social, além de outras questões estruturais herdadas do período colonial.

Sobre as *Vias de Comunicação* de Leverger, o destaque ficou por conta do levantamento dos principais rios e afluentes, aliás, descritos com tamanha precisão que, o leitor, ao percorrer os enunciados, acaba se transportando para os lugares narrados, visita a natureza, mapeia situações, revisita momentos históricos marcantes, e fica informado de que havia a possibilidade da deflagração de uma Guerra com o Paraguai. Sobre a temperatura, segundo Barão de Melgaço, “*Nesta Província, como nas limítrophes da mesma zona, divide-se o anno em duas estações: a das agoas e a das seccas.*”

É interessante observar que o Barão de Melgaço, ao narrar a fundação da capitania de Mato Grosso e da cidade de Vila Bela, próxima ao rio Guaporé, para ser a capital de Mato Grosso, não se olvidou do “território das minas

de Cuiabá e Mato Grosso”, embutindo nas entrelinhas de que, embora inicialmente separados, faziam, Cuiabá e Mato Grosso, parte de um todo muito maior do que se poderia imaginar e tão pouco desprezível. Na contextualização, encontrava-se a preocupação com a preservação do espaço diante da cobiça dos espanhóis e das próprias questões internas de limites. E, para poder assegurar a posse das terras pelos portugueses, foram fundadas fortificações, povoações, razão da sobrevivência de Cuiabá. E creio que aqui reside a verdadeira força de Cuiabá, que, para conseguir isso, contou desde o começo com a proteção de Vila Bela, uma vez que, se viesse a ser atacada, tanto Cuiabá quanto o restante do Brasil teriam tempo de se organizar para reconquistar o território. Os portugueses eram hábeis em geopolítica, ambicionavam sempre a conquista de novas terras, e o mais interessante disso tudo, é que saíram de um país de dimensões pequenas no continente Europeu.

No mapeamento de rios e localidades, Leverger descreve a busca por assegurar o relacionamento de Mato Grosso com o Pará, através da Companhia de Comércio do Grão-Pará, registrando a presença de engenheiros e astrônomos na reconfiguração dos limites, conferindo, o levantamento, poder aos governos, local e central, que instiga a imaginação.

E, neste ponto, um parêntese: para navegar por esses rios foram utilizadas canoas pequenas, e as descobertas das áreas só se tornaram possíveis devido ao conhecimento e apoio de uma parte dos índios, os verdadeiros donos das terras. Foi lembrado por Leverger que, por conta das distâncias e das dificuldades, o preço dos produtos ao serem negociados teriam de levar em conta esse fato, e neste aspecto, em minha opinião, um desafio para o estudo da economia.

Com as descobertas, o Barão de Melgaço ajudou a fortalecer o espírito de união da população mato-grossense em defesa do território: razão maior do acúmulo de conhecimento da humanidade e, em Mato Grosso, quando cada

rio, cada afluente ia sendo mapeado, mais poder e domínio sobre o território foram sendo adquiridos. E diante dessas investidas, uma constatação: os caminhos das águas, na história, são os maiores responsáveis pelo florescimento das cidades, das regiões, do comércio, da agricultura e da industrialização.

Augusto Leverger empregou a noção de decadência para referir-se às dificuldades enfrentadas por Vila Bela, que depois de certo tempo perdeu um número expressivo de sua população, por conta da redução das atividades e do término do comércio com o Pará. E nesse aspecto a reflexão de que não deve ter sido fácil, em 1752, fundar Vila Bela, uma vez que as dificuldades para a criação da cidade devem ter exigido sacrifícios inimagináveis, e que, talvez por conta disso, o seu enfraquecimento significasse certa indignação, por não terem conseguido avançar com os projetos, sendo o recuo e a falta de perspectivas de futuro, atribuídos, ao que denominaram de decadência, ainda que não tivessem alcançado, em minha ideia, auge algum, pois estavam apenas no começo de um projeto com prazo de duração a perder de vista.

As *Vias de Comunicação* para Mato Grosso referiam-se à navegação, e sempre chamou muita atenção nos relatórios de presidentes de província esse tema, pelo fato de ser uma reivindicação recorrente na região. No século XIX, Cuiabá enfrentou muitas dificuldades por conta da diminuição da exploração do ouro, da busca de alternativas de produção, da Guerra do Paraguai e da baixa arrecadação da receita, principalmente no período de 1870 a 1890, amenizada com o apoio do governo central, através de uma conta denominada “Movimento de Fundos”.

Nos escritos de Leverger sobre as *Vias de Comunicação de Mato Grosso*, o sentido de vida está mais forte do que qualquer outra coisa, os rios dão esperança em algo que estaria para acontecer a partir da sua utilização como meio de transporte de pessoas e produtos, estabelecimento de

idades, formação de riquezas, aproximação de lugares e domínio do território.

Rios Tapajós, Arinos, Juruena, Paranatinga, Paraguai, Sepotuba e Sumidouro são alguns dos muitos que integram o corpo cartográfico da região, descrito por Barão de Melgaço, e a saída de Mato Grosso através de Santarém, por Belém, mostra que a estratégia vem de muitos anos, e neste ponto uma nota: a concentração da economia brasileira no Sudeste retirou do primeiro plano as tentativas de comunicação de Mato Grosso com o próprio Mato Grosso, com o norte do país e com os países fronteiriços. A chegada da estrada de ferro, prevista para Cuiabá, e que tem o seu traçado, em 1907, alterado para Corumbá, e que foi inaugurada em 1914, retirou não somente a força da navegação, que vinha sendo feita pelo rio Paraguai desde 1870, como enfraqueceu por um tempo o projeto de integração com o Pará e os países vizinhos, para concentrar-se na reaproximação com São Paulo, lembrando que Cuiabá pertenceu à capitania de São Paulo de 1719 a 1748, quando, então, foi fundada a capitania de Mato Grosso.

Uma preocupação demonstrada por Augusto Leverger nesse apontamento era que a navegação pelo rio Paraguai não poderia ser interrompida, porque se isso acontecesse a comercialização do guaraná com os índios Maués iria ser prejudicada, e o seu uso em Mato Grosso, segundo mostrado, começava a tornar-se hábito, ao ponto de ser considerado nos escritos como produto de “primeira necessidade” e, que hoje, parece ter perdido este lugar e se tornado produto de consumo de um grupo pequeno da população cuiabana e mato-grossense.

Sobre Langsdorff, viajante pesquisador do governo russo em Mato Grosso, que passou por Cuiabá, foi noticiado, pelo Barão de Melgaço, que nada fora publicado até aquele momento dos resultados do levantamento realizado. Oportuno ressaltar que, quando coordenei a Editora Universitária da Universidade Federal de Mato Grosso, foi lançado o livro,

Percorrendo Manuscritos Entre Langsdorff e D’Alincourt, de Maria de Fátima Costa, em 1993, comprovando a pesquisa realizada a importância do investimento dos governos, e o recado implícito ao Brasil de que esse é um dos caminhos para conseguir tornar-se desenvolvido.

O interesse da Vila de Diamantino em estreitar suas intenções de comercialização com o Pará, conforme descrito por Leverger, denota que Mato Grosso tinha interesse em fortalecer a conexão com a região Norte, na busca de saída para a venda de seus produtos por conta de Vila Bela, nos setecentos, e, posteriormente, pelo extrativismo que fortaleceu na economia mato-grossense, conforme estudo que realizei, “*Do extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso(1870-1930)*”, e que foi reeditado pela Scortecci, em 2010.

A partir dos levantamentos de Barão de Melgaço, as distâncias foram sendo conhecidas e o mapa geográfico-econômico de Mato Grosso construído. A descrição do rio Tietê remete ao começo da história escrita que temos de Cuiabá, com a chegada de novos personagens, de seu encontro com os habitantes do lugar, os índios, e desse contato o surgimento de um arraial (1719), que foi elevado à condição de vila (1727), e depois à cidade (1818) e que, em 2019, completou 300 anos. As monções de São Paulo a Cuiabá foram a solução encontrada para que os primeiros chegantes se protegessem de algum incidente pelo caminho, trabalhado no livro “*Monções*”, de Sérgio Buarque de Holanda, que foi publicado, em São Paulo, pela Brasiliense, em 2000.

Sobre a navegação pelo Xingú, o Barão de Melgaço observa que nada se sabia, mas o interesse pela geografia da região estava presente em seus propósitos. Nesta parte, a relação de Mato Grosso com Goiás e a defesa do território ficam bem demonstradas. E, nesse conjunto de informações, a certidão de nascimento do rio Manso ou das Mortes, em 1803. O sentimento despertado na leitura desta parte é de que o desafio, o desejo de descobrir e a coragem foram

os impulsionadores dessas movimentações, e que mesmo Barão de Melgaço sendo de origem francesa, o sentido de pertencimento, que parece ter assumido com Cuiabá e Mato Grosso, trouxe para o levantamento o espírito de alguém integrado com as causas e os ideais da população, sendo por isso chamado pelo historiador Virgílio Corrêa Filho de “*Bretão Cuiabanizado*”, conforme referenciado anteriormente.

O traslado de Porto Feliz a Cuiabá foi descrito por Barão de Melgaço, assim como os rios Paraguai, São Lourenço, Cuiabá e seus tributários, além da conjugação do rio Cuiabá com o da Prata, e presente também no relato o desabafo de que a política “*estorvou por muitos annos e pode estorvar, o livre gozo desse beneficio que a natureza outorgou a esta parte central da América do Sul.*” A fundação de Albuquerque (Corumbá), em 1778, foi abordada pelo Barão de Melgaço como algo solene e de importância estratégica, além de ressaltar que naquele mesmo ano foi fundada Vila Maria (Cáceres). E na primeira metade do século XIX são elencadas as rusgas entre Paraguai e Brasil, com o ataque ao Forte de Coimbra, pelos paraguaios, em 1801, a proibição do Cônsul Geral do Brasil de entrar no Paraguai através dessa rota, em 1842, e, em 1850, o incidente no Fecho dos Morros, entre paraguaios e brasileiros.

Nota-se no estudo das *Vias de Comunicação de Mato Grosso* a preocupação com projetos que pudessem levar ao aproveitamento dos rios e de seus afluentes, com uma navegação menos dispendiosa. Em movimento: a ocupação e defesa do território, articuladas a algumas das vozes de suas almas. Houve sangramentos pelos caminhos, mas a conjugação com os rios deu a força necessária para que, em caso de algum problema bélico futuro, Mato Grosso estivesse estrategicamente preparado com os conhecimentos da geografia econômica, aliás, uma disciplina que já fez parte do currículo do Curso de Ciências Econômicas da Universidade Federal de Mato Grosso, mas que deixou de ser ministrada e que considero de grande importância. História, Geografia e Economia são inseparáveis.

E, por último, a constatação de que a viagem, em Mato Grosso, pelos séculos XVIII e XIX, com Leverger de guia, abriu perspectivas de novos estudos sobre a região, pelo fato de que por detrás desses relatos existem recados de um pesquisador que soube viver de forma intensa a vida consentida e geograficamente inventada, e a Casa de Barão de Melgaço foi realmente visitada por mim pela primeira vez. Iniciei minha visita pela varanda, fiquei curioso em conhecer os seus outros aposentos, contudo, o importante é que o passo inicial foi dado, e a história e a geografia de Mato Grosso, a partir destes comentários, serão diferentes, passando a vibrar de forma distinta na representação mental da região. Na presença de hoje do ontem e de hoje do amanhã, a imaginação foi provocada, sendo preciso dizer com todas as letras que a varanda da Casa de Barão de Melgaço esteve sempre aberta, mas somente agora foi que desembarquei do trem para navegar pelos rios de Mato Grosso, e valeu a pena ter feito essa viagem nesta segunda década do século XXI, pois, como diz François Hartog, no livro *“Crer em História”*, publicado pela Autêntica, de Belo Horizonte, 2017, p. 231, “Se existe uma vida para a história depois do conceito moderno de história, ela passa ao mesmo tempo pela capacidade de nossas sociedades de articular de novo as categorias do passado, do presente e do futuro, sem que venha a se instaurar o monopólio ou a tirania de nenhuma delas, e pela vontade de conhecer nosso presente.”