

DESLOCANDO O OLHAR PARA UMA CARTOGRAFIA DAS MARGENS DO RIO CUIABÁ

CAMBIANDO SU MIRADA HACIA UNA CARTOGRAFÍA DE LOS MÁRGENES DEL RÍO CUIABÁ

Suíse Monteiro Leon Bordest¹

RESUMO: Buscando inspiração em contribuições trazidas pela concepção de Michel Foucault sobre o deslocamento do olhar daquilo que sempre foi considerado como central e nuclear, para aquilo descrito como periférico, marginal, menor e fronteiroço, procuramos neste texto sobre Cartografias, visualizar as margens do rio Cuiabá-MT, por meio dos eventos, edificações e mitologia da população local.

Palavras-chave: Cartografias. Percepções. Lugares. Ponte Júlio Müller. Várzea Grande-MT

RESUMEN: En busca de la inspiración a través de las contribuciones de la concepción de Michel Foucault sobre el cambio en la perspectiva de lo que siempre fue considerado como el centro y el núcleo de lo que se describe como periférica, marginal, y el borde inferior, vemos este texto en Cartografías, ver las riberas de los ríos Cuiabá-MT, a través de los acontecimientos, los edificios y la mitología de la población local.

Palabras-clave: Cartografías. Percepciones. Lugares. Puente Júlio Müller. Várzea Grande-MT

¹ Suíse Monteiro Leon Bordest - Geógrafa. Profa. Dra. do PPG em Geografia da UFMT. Membro Titular do IHGMT.
E-mail: bordest@uol.com.br

INTRODUÇÃO

A temática, *Cartografias*, sugerida e aceita em reunião mensal pelos sócios efetivos do IHGMT, para ser abordada como tema central na edição 74 da Revista do IHGMT apresenta-se, neste artigo, com o propósito de propiciar reflexões sobre diferentes maneiras de se ler a espacialidade geográfica. Buscamos inspiração em diversos autores e autoras, dentre os quais, *Albuquerque Júnior, Veiga-Netto e Souza Filho*, organizadores do livro *Cartografias de Foucault: uma cartografia das margens* (2008), que chama a atenção para uma das contribuições trazidas pelas obras de Michel Foucault, sobre o deslocamento do olhar daquilo que sempre foi considerado como central e nuclear, para aquilo concebido como periférico, marginal, menor, fronteiro:

Como cartógrafo de nosso tempo e de nosso mundo, Foucault teria deslocado seu olhar para as bordas constitutivas da racionalidade ocidental ao se dedicar a estudar a desrazão, a loucura, a anormalidade, a monstruosidade, a sexualidade, o corpo, a literatura, os ilegalismos, os infames, tudo aquilo que a racionalidade moderna excluiu, desconheceu, definiu como passível de punição, de normalização e de medicalização. Sua obra fez aparecer uma nova geografia de nosso pensamento e de nossas práticas ao ir buscar naquilo que foi considerado minoritário, desviante, criminoso, invisível, ameaçador, as próprias operações fundamentais de constituição do que somos e daquilo que fizemos e fazemos com nós mesmos. Para Foucault, aquilo que uma sociedade exclui, joga para as margens é o que constitui seus limites, as suas fronteiras e é justamente o que a define, o que dá seus contornos e o seu desenho. As experiências do fora, das margens, dos limites, das fronteiras, seriam as experiências que permitiam cartografar novos desenhos, novas configurações para o acontecer de uma dada sociedade. Como o saber é perspectivo, esse olhar das margens permite constituir outras visibilidades e outras divisibilidades sobre qualquer tema ou problema que se queira colocar para o conhecimento. Conhecer é, portanto, também uma questão de localização, de colocação em um dado lugar, da abertura de um dado espaço para o pensamento. (ALBUQUERQUE JÚNIOR; VEIGA-NETTO; SOUZA FILHO, 2008, p. 9).

Comentam ainda os autores citados que Michel Foucault sempre colocou a ética e a política como temas nucleares de sua reflexão. De fato, podem sempre ser encontradas proposta de abertura de novos

espaços de reflexão e de prática de procedimentos éticos e políticos em seus livros, textos e entrevistas.

Lívia de Oliveira, em *Percepção e representação do espaço geográfico* (1996, p. 187), trata o mapa como representação do espaço geográfico. Nessa obra, afirma a autora ser o mapa uma forma de linguagem mais antiga que a própria escrita:

Povos pré-históricos, que não foram capazes de registrar os acontecimentos em expressões escritas, o fizeram em expressões gráficas, recorrendo ao mapa como modo de comunicação. O mesmo acontece na atualidade com povos primitivos que não contam com um sistema de escrita, mas possuem mapas de suas aldeias e vizinhanças.

Lembra, ainda, ser o mapa também usado pelas crianças antes de aprender a ler e escrever, quando traça linhas, áreas e pontos em seus jogos, mapeando brincadeiras. Como os seres humanos sempre desenvolveram uma atividade exploratória do espaço que os circunda e procurando representar esse espaço para as mais diversas finalidades, o mapa aparece como uma forma de expressão e comunicação entre os homens.

Ainda no campo da percepção, nos estudos voltados para a interpretação da realidade, entende-se que cada um possui sua visão de mundo, que não pode ser apenas objetiva, mas compõe-se de um conjunto de realidades subjetivas. Significados, sistema de valores e interpretações dependem de uma série de fatores, sejam sociais ou inerentes ao próprio indivíduo. Para Murta e Goodey (2002), interpretar é um ato de comunicação. Pode-se dizer que interpretar é a arte de comunicar mensagens e emoções a partir de um texto, de uma partitura musical, de uma obra de arte, de um ambiente ou de uma expressão cultural.

No quadro teórico de Yi-Fu-Tuan (1980; 1983), espaço e lugar são elementos do meio ambiente, profundamente relacionados e indicadores de experiências comuns. Os trabalhos desse autor, na área da geografia humanística, são exemplares nos estudos do significado da qualidade do lugar enquanto concorrência de fenômenos ambientais no cotidiano da sociedade. Entende Tuan (1980, p. 56) que o lugar é o local percebido como único e repleto de valores e significados, afirmando também que “a literatura, mais do que os levantamentos das ciências sociais, nos fornece informação detalhada e minuciosa de como os seres humanos percebem seus mundos”.

Com essas leituras vislumbra-se no tema *Cartografias* uma oportunidade de relacionar *percepções e lugares* para se refletir sobre onde estamos, onde nos situamos, não apenas graficamente, mas como parte da espacialidade que contém uma sociedade, onde a ética não pode ser negligenciada na perspectiva de mudanças.

OUTRAS CARTOGRAFIAS

No *Dicionário Cartográfico*, Cêurio de Oliveira (1980, p. 62) define Cartografia como o “conjunto de estudos e operações científicas, artísticas e técnicas, baseado nos resultados de observações diretas ou de análise de documentação, visando à elaboração e preparação de cartas, projetos e outras formas de expressão, bem como a sua utilização”. Em *Disputas territoriais e disputas cartográficas* (2008, p. 13), Henri Acselrad e Luis Régis Coli (2008, p. 13) comentam:

“Todos os mapas são uma abstração do mundo, elaborada sempre a partir de algum ponto de vista”. [...] Na história das representações espaciais, os mapas começaram não por acaso, como ficção, um meio de se pensar o mundo a partir da crença e dos mitos, e não a partir da geografia. Foi através de um longo processo de observação do mundo, de elaboração de instrumentos e experiências com o conseqüente crescimento da capacidade de medir altitudes e coordenadas, que os mapas foram tornando-se mais “objetivos”. O imaginário cartográfico e as representações do território passaram assim a recortar o real para descrevê-lo, defini-lo e, simbolicamente, possuí-lo.

Fundamentação de novos trabalhos sobre temas relacionados aos *mapas mentais*, com ampla difusão no meio acadêmico brasileiro, encontra-se veiculado em obras de Yi-Fu-Tuan, Merleau Ponty, Livia de Oliveira, com diferentes olhares.

No presente texto queremos falar de leituras cartográficas não convencionais, que possam ser lidas com diferentes olhares, incluindo o olhar *das margens, do periférico*, como alerta Foucault. Para exemplificar, deixamos recair o olhar no subespaço que envolve as margens do rio Cuiabá, seus significados, eventos e imaginário. Para tanto, iniciamos com um olhar *de cima*, através de uma das cinco pontes edificadas sobre o rio Cuiabá, no espaço urbano, e em seguida focamos o olhar pelas *margens* desse mesmo rio.

O AMBIENTE EXPERIENCIADO

Quando se adentra no campo das cartografias, percebe-se que os geógrafos têm sido os profissionais que habitualmente trabalham, produzem e interpretam os mapas. Para Livia de Oliveira (1996, p. 187), o mapa sempre ocupou um lugar de destaque na geografia, onde é ao mesmo tempo instrumento de trabalho, registro e armazenamento de informação, e um modo de expressão e comunicação, uma linguagem gráfica.

No Brasil, como em outras partes do mundo, cartografias são temas reconhecidos nos programas econômicos governamentais e privados, entretanto, é preciso saber preparar-se para essa técnica que, além de benefícios econômicos, pode valorizar e promover nosso patrimônio cultural. O artigo em pauta focaliza diversos aspectos, a exemplo de uma das mais significativas edificações, a Ponte Júlio Müller sobre o rio Cuiabá, ressaltando fatos marginais compreendidos entre a sua construção, em meados século XX, até o início do século XXI, passando por sucessivas transformações, tendo por base sua adaptação aos diversos momentos históricos (Fig. 1)

Fig. 1 - Ponte Júlio Müller décadas 1940-60



Foto: Pierre. APMT



Foto acervo Família Rodrigues - ACBM
Rio Cuiabá, lado do Porto e embarcações para travessia



Foto Chau – Pontes e rios, foto 1

Antes da edificação dessa ponte, a travessia de Cuiabá para Várzea Grande se fazia de forma bastante rudimentar, através de uma embarcação conhecida por Barca Pêndulo. Vejamos o que conta D. Neusa Ribeiro Monteiro da Silva, uma das primeiras funcionárias dos Correios de Mato Grosso:

Para ir para os Correios e voltar, dependia da Barca Pêndulo, ela foi um sucesso. Atravessei por essa barca desde pequena. Vinham umas 20 pessoas sentadas, depois, na parte dos fundos, pessoas em pé e também alguns animais e mercadorias. O Didito – Benedito Leite – era o responsável pela travessia e movimentava a barca durante todo dia. Ia e voltava diversas vezes, o dia inteiro. A saída era do Mercado do Porto, do lado de Cuiabá, chegando até Várzea Grande e parando no lugar onde está a atual ponte. O Didito zelava muito pelas crianças para não cair, pois muitas delas, as de Várzea Grande, estudavam do lado de Cuiabá, no Grupo Escolar Senador Azeredo. Outras, de Cuiabá, estudavam em Várzea Grande, na Escola Barca Pêndulo. A Barca Pêndulo contava com o auxílio de um senhor chamado José Félix, que ajudava em tudo, dava mão para as pessoas idosas e crianças ao descerem. A barca funcionou até a construção da Ponte Júlio Müller, em 1942. Tinha um arame que passava de um lado para outro, dando equilíbrio. Que eu saiba, nunca ocorreu qualquer desastre. Quando eu chegava atrasada no ponto de embarque e perdia a barca, meu pai tinha um batelão e me levava para o outro lado, pois não podia perder o horário do trabalho. A balsa tinha um horário certo para partir, era pontual. Para isso, eu almoçava bem cedo, mais ou menos 10h00, para conseguir chegar aos Correios às 12h00. Depois da construção da Ponte Júlio Müller, atravessávamos para Cuiabá a pé; quem tinha carro atravessava de carro, quem não tinha atravessava a pé. Eu fui uma das primeiras mulheres a ter carro e guiar em Cuiabá. (SILVA, Neusa Ribeiro Monteiro da. Entrevista, 16/02/2013, Várzea Grande).



Fonte: Album Graphico do Estado de Matto-Grosso, p. 146

A construção da ponte Júlio Müller teve início no ano de 1940, tendo sido inaugurada em 1942, no governo de Júlio Strübing Müller, fase em que Várzea Grande integrava o 3º Distrito de Cuiabá. Essa construção foi revestida de inegável importância, seja enquanto meio de deslocamento viário, mas também pelas mudanças ocorridas ao longo de mais de meio século. Entretanto, questiona-se: por que a repercussão da mudança, tão positiva para os investidores econômicos, não ecoou da mesma maneira para todos os setores da sociedade, inclusive aos moradores tradicionais ribeirinhos, que não se beneficiaram da mesma mudança de maneira mais solidária?

A ponte Júlio Müller se insere, portanto, no antigo território portuário entre as cidades de Cuiabá e Várzea Grande. Constata-se, nos dias atuais, que a mesma vem sendo submetida a uma grandiosa intervenção, que aproveita os atributos da área de entorno para as obras da instalação do Veículo Leve sobre Trilhos - VLT, que exigiu a revitalização desse espaço deteriorado, fomentando a mobilidade urbana e reforçando a importância inferida das pontes sobre o rio Cuiabá.

Tanto no passado quanto contemporaneamente, essa ponte descortina uma paisagem do amplo vale que encerra o rio Cuiabá, o qual ainda manteve nas suas margens não só uma vegetação ciliar, com espécies de mata, cerrado e saradizal, hoje, ameaçadas pela erosão e assoreamento; mas também construções de diferentes modalidades, incluindo habi-

tações marginais ao rio Cuiabá em áreas de preservação ambiental, que atestam uma urbanização descontrolada do entorno da ponte.

Na *margem esquerda* do rio vislumbram-se fragmentos da área portuária de Cuiabá, local de referência e tradições, como a descida para o antigo porto que abrigava embarcações, o coreto do Jardim do Porto, o antigo prédio do Mercado do Porto, o Gasômetro etc. Na *margem direita*, além das barrancas do rio, avista-se a Alameda Júlio Müller, que, por muitas décadas, abrigou um Matadouro, conhecido como Saladeiro, posteriormente encampado pela Sadia Oeste. No bairro Porto Velho vê-se escombros de casario e do antigo Clube Náutico, além de novas construções comerciais e residenciais na Avenida da FEB, que atualmente passa por reconstrução, dando-lhe nova forma.

A partir de sua inauguração, em 22/01/1942, a ponte Júlio Müller, além de possibilitar a travessia de pedestres, carros, carroças, charretes, tropas e boiadas para o abate no Saladeiro, era também local de onde se apreciava a chegada das lanchas trazendo viajantes, mercadorias, encomendas etc., e se contemplava lavadeiras, pescadores e banhistas.

Décadas mais tarde, no governo Pedro Pedrossian (1966-1970), que coincide com uma fase de modernização da capital, demandando demolições de bens patrimoniais na cidade, a Ponte Júlio Müller foi demolida e uma outra foi erguida, ganhando nova estrutura, tendo sua inauguração datada de 1969 (Fig. 6).

Ponte Júlio Müller – remodelada em 1969



Foto Chau – Pontes e rios, foito 6

Posteriormente, na década de 1980, no governo Júlio Campos, 83sa

ponte foi duplicada em mãos para quem segue ou volta do município de Cuiabá para Várzea Grande.

Fig. 2 - Ponte Júlio Müller em fase inicial de ampliação



Fonte: G1.globo.com/Matogrosso/noticia/1980

Atualmente, em 2014, como parte das obras para mobilidade urbana no contexto da Copa, a ponte passou por nova reforma e ampliação das pistas, visando abrigar um corredor capaz de acomodar o moderno sistema de transporte - o Veículo Leve sobre Trilhos - VLT (Fig. 7).

Foto 7 - Ponte Júlio Müller em final de construção no ano de 2014



Fonte: Foto Bordest, 9/6/2014

Considerando que a maioria das pessoas, atualmente usuárias dessa

ponte, nela trafegando de carro, moto, bicicleta, ou a pé, pouco ou nada sabem sobre sua história e utilidade, embora, recorrente, o assunto pode contribuir para uma melhor compreensão desse espaço. O processo de deslocamento e mobilidade urbana sobre a ponte ressalta uma das características do poder político moderno, por vezes ignora a herança cultural que esses logradouros guardam, além da falta de apoio às comunidades afetadas pelas alterações.

Tendo sido a primeira ponte de concreto edificada nesse perímetro urbano, na sequência foram construídas outras quatro pontes atravessando o rio Cuiabá, em diferentes pontos, a saber:

Maria Elisa Bocaiuva Corrêa da Costa, ou Ponte Nova, inaugurada em 1964, no governo Fernando Corrêa da Costa. A ponte *Juscelino Kubitschek*, na Rodovia dos Imigrantes, inaugurada em 1986, no governo Júlio Campos; sendo que a ponte *Mario Andreazza* foi inaugurada na década de 1990, no governo Jayme Campos, e duplicada em 2013. Já a ponte *Sérgio Motta*, hoje em quatro vias, teve sua inauguração datada de 2002, no governo Dante de Oliveira. Essas pontes passaram por diversas reformas, mas, de modo especial nos últimos três anos, visando atender a Copa de 2014, pois Cuiabá foi uma das suas sub-sedes. Todas elas foram construídas por governadores mato-grossenses e num intervalo aproximado de duas décadas, separando as datas de inauguração (Fig. 2, 3, 4, 5, 6).

Fig. 3 - Ponte Maria Elisa Bocaiuva



Fonte: Foto Suíse Bordest, 2014

Fig. 4 - Ponte Juscelino Kubitschek



Fonte: Foto Suíse Bordest, 2014

Fig. 5 - Ponte Mário Andreazza



Fonte: G1.globo.com/Matogrosso/noticia/2013

Figura 6 - Ponte Sérgio Motta



Fonte: <http://pt.wikipedia.org/wiki/Ponte-S%C3%92rgioMotta>

O OLHAR PERIFÉRICO DA PONTE JÚLIO MÜLLER

Inspirados nas contribuições de Foucault, deslocamos nosso olhar para o “periférico, marginal, menor ou fronteiriço”, recordando que as mudanças ocorridas na Ponte Júlio Müller nem sempre foram tranquilas, especialmente para os moradores do seu entorno.

Assim, com sentimentos saudosistas, os moradores mais antigos recordam que, a partir da década de 1960, desapareceram, das duas extremidades da ponte, ocasião em que foram derrubadas as frondosas árvores de tarumã, que possibilitavam paradas para o descanso de caminhantes. Perdeu-se no tempo o apito das lanchas na chegada e partida das embarcações, mas também os portos de banho, os canteiros floridos do Jardim do Porto, os becos e as antigas casas de comércio e residenciais, dando lugar a uma nova paisagem urbana. No lugar do único ponto de ônibus ou lotação de outrora surgiram novas paradas de ônibus, táxis; comércio ambulante, e avolumou-se a presença de seres humanos havidos como indesejáveis: alcoólatras, drogados, prostitutas etc., embora se reconheça que o lugar “porto” sempre abrigou uma minoria marginalizada da sociedade, como lembra Marreto (2014), em dissertação de mestrado que versou sobre o Mercado do Porto, ao referir-se ao bairro. Enfim, para Foucault, olhar as margens significa enxergar tudo que a racionalidade moderna excluiu, desconheceu, definiu como passível de punição, de normalização e de medicalização.

Deslocando ainda mais o olhar para a ponte Júlio Müller e refletindo com Foucault (cartógrafo de nosso tempo), timidamente trazemos à baila um fato que ocorreu há mais de 40 anos no contexto da reconstrução da referida ponte, e que se refere à queda acidental de parte dela na fase final de sua edificação. O lamentável episódio aconteceu no final da tarde do ano de 1968, deixando três pessoas aleijadas e outras tantas traumatizadas, porque, infelizmente, por ali passavam no momento do acidente.

Vale recuperar a tragédia ocorrida com esse desabamento, porque a voz dos acidentados, moradores de uma comunidade das proximidades da ponte, não encontrou eco no meio político, social e econômico e, portanto, foram silenciadas pela imprensa. Começava a imperar o ideal de modernização na capital mato-grossense, contemplada com o desaparecimento de boa parte do patrimônio público e privado de Cuiabá, a exemplo da demolição da Igreja Matriz Bom Jesus, da remodelação da antiga Praça Alencastro, e da derrubada de casarões coloniais, dentre outros. Sequer nesses novos espaços constam informações sobre sua utilização no passado, como se o moderno enterrasse de vez o pretérito.

Pergunta-se: Como seria visto o referido desabamento da ponte Júlio Müller (1968) em meio à grandiosidade das obras que acontecem hoje na mesma ponte? Como seriam tratadas as muitas pessoas acidentadas nos dias atuais? Haveria respeito aos direitos humanos do cidadão? Haveria maior presença do governo? Ocorreria sua repercussão na mídia?

PERCEPÇÃO, INTERPRETAÇÃO E DESLOCAMENTO

Para Livia de Oliveira (1996, p. 193), representar lugares em um espaço de dimensões relativas e não absolutas pode parecer, à primeira vista, uma distorção da realidade, porque pensamos que o espaço absoluto é o normal, e os demais, distorções:

Os mapas modernos têm apresentado uma mudança sensível em sua problemática. Eles têm deixado de se preocupar tanto com os aspectos físicos do espaço para dar maior ênfase às dimensões sociais; têm procurado cartografar os elementos espaciais que estão ocorrendo no presente, muito mais do que aqueles que já ocorreram no passado, revelando um espaço com componentes dinâmicos em lugar de estáticos. Todas essas mudanças vêm tornando os mapas, em vez de mera forma interessante de comu-

nicação, uma forma relevante e eficaz de comunicar informações necessárias para a vida moderna e que exigem um novo conjunto de convenções para atender os interesses e as necessidades de todos.

Considerando o espaço/tempo entre meados do século XX, e a primeira década do século XXI, em um mundo que mudou e continua mudando, agravando a distância entre ricos e pobres, também Cuiabá mudou no contexto regional e mundial. Entretanto, o exemplo das pontes sobre o rio Cuiabá, que quintuplicaram nesse período, e da ponte Júlio Müller, que se remodelou em quatro momentos, merece reflexão.

Construir, reconstruir pontes e avenidas ao longo de décadas, onde sobressai infraestrutura de concreto/cimento/ferro, é de incontestável importância mediante aos avanços tecnológicos e a necessidade de mobilização, mas, de outro lado, indaga-se: o que mudou na situação social e ambiental dos moradores ribeirinhos e imediações?

O quadro teórico de Tuan (1980; 1983) contribui para a percepção e reflexão do lugar. Para ele, *espaço* e *lugar* são elementos do meio ambiente, profundamente relacionados, indicando experiências comuns, conforme afirmações de Vernaide Wanderley e Eugênia Menêzes (1996, p. 174):

Os seres humanos necessitam de ambos porque suas vidas se processam num movimento dialético de refúgio e aventura, dependência e liberdade. Assim podemos pensar no espaço como algo que permite deslocamentos e cada pausa no movimento faz com que a localização se transforme em lugar. O que se inicia como espaço indiferenciado vai adquirindo estatuto de lugar, à medida que o conhecemos mais intimamente, isto é, quando o dotamos de valor ou lhe conferimos significado.

Dois significados levaram Tuan a classificar o espaço, que pode ser de *topofilia* (amor ao lugar) ou *topofobia* (repulsa a mendicância, prostituição, drogas etc.).

As Cartografias também podem contemplar questões sobre os sentimentos de indiferença, de afeição ou aversão do homem pelos lugares com os quais têm alguma forma de contato. Sentimentos e valores na formação de juízos de valor, de atitudes de ações sobre lugares.

No presente texto, ressalta-se o olhar de Foucault, ao considerar que “as experiências do fora, das margens, dos limites, das fronteiras seriam as que permitiriam cartografar novos desenhos, novas configurações para o ‘acontecer’ de uma dada sociedade”.

DILATANDO O OLHAR SOBRE AS MARGENS DO RIO CUIABÁ

O rio Cuiabá visto pelas margens encontra eco nos dizeres de Tuan (1983, p. 206): “O que pode representar o passado para nós? As pessoas olham para trás por várias razões, mas uma é comum a todos: a necessidade de adquirir um sentido do eu e da identidade. Eu sou mais do que aquilo definido pelo presente fugaz”.

O que poderia ser visto nas margens do rio Cuiabá ao longo dos tempos?

1. A POPULAÇÃO RIBEIRINHA – PESCADORES

Como referencia Siqueira (2002), desde os primórdios da fundação de Cuiabá, 1719, já se registrava a presença de um volume expressivo de população às margens dos rios. Inicialmente, ela se localizou a beira do rio Coxipó-Mirim, afluente do Cuiabá. Já em 1722, com as descobertas das Lavras do Sutil, em pleno rio Cuiabá, parte desse contingente se deslocou para o novo veio aurífero, tendo sido avolumada com a migração crescente para a região.

Assim, foi o rio Cuiabá o grande e maior atrativo do processo migratório para o arraial minerador, em cujas margens a população se estabeleceu na esperança de enriquecimento. Para se atingir o rio Cuiabá era utilizado o sistema monçoeiro, que do rio Tietê, atingia o rio Cuiabá (Fig. 8). Esse caminho fluvial, aberto pelos bandeirantes, foi muito utilizado durante todo o século XVIII, a exemplo do trajeto feito pelo primeiro capitão-general de Mato Grosso, D. Antonio Rolim de Moura, conforme relata Siqueira (2002).

Fig. 8 - Caminho fluvial das monções, aberto pelos Bandeirantes



Foto: Album Graphico do Estado de Mato Grosso.

Foi também, no século XVIII, que nas margens do mesmo rio foram estabelecidas as agências de cobrança de impostos, tanto de entrada quanto de saída de mercadorias, ouro e escravos.

Já no século XIX, com a abertura da navegação pelo rio Paraguai, o rio Cuiabá, o último porto dessa hidrovia – Estuário do Rio da Prata, rio Paraguai e rio Cuiabá – viu seu porto dinamizado, uma vez que Mato Grosso ingressara no movimento do capital, recebendo, dos portos europeus e sul-americanos, não somente mercadorias, mas, sobretudo, nacionais e estrangeiros interessados na exploração das riquezas da época – extração da erva-mate, da poaia, do látex. Foram eles que trouxeram capital para Mato Grosso, aplicado no setor do grande comércio importador e exportador, mas também uma nova cultura e modos de ser e fazer. Foi nesse período que estrangeiros de diversas nacionalidades, mas também brasileiros, abriram, nos portos de Corumbá, Cáceres e Cuiabá, as famosas Casas Comerciais, fazendo florescer e dinamizar o grande comércio, importador de mercadorias estrangeiras, e exportador de matérias-primas de Mato Grosso (Fig. 9):

Fig. 9 - Casas Comerciais em Cuiabá

Foto: Album Graphico do Estado de Mato Grosso.

2. A DEFESA DA CAPITAL DURANTE A GUERRA DO PARAGUAI

Durante o conflito armado, desencadeado entre a Tríplice Aliança contra o Paraguai, a capital de Mato Grosso, Cuiabá, ficou ameaçada. Assim, Augusto Leverger, o Barão de Melgaço, se prontificou para defender a localidade, mediante o iminente perigo paraguaio. Essa operação contou com a colaboração voluntária dos cuiabanos. A defesa de Melgaço foi estabelecida nos contrafortes do rio Cuiabá, mais precisamente no local onde hoje está situada a cidade de Barão de Melgaço. Ali, para rememorar semelhante façanha, foi edificado um Memorial da Guerra do Paraguai, no ano de 2012 (Fig. 10).

Fig. 10 - Memorial da Guerra do Paraguai

Foto: Bordest , 2012

Pelo rio Cuiabá chegavam e partiam pessoas, mercadorias e correspondência. A população, nas chegadas e partidas dos vapores, se reunia no Porto Geral para proceder à recepção ou despedir-se de seus entes queridos. Em algumas ocasiões havia banda de música para recepcionar a chegada ou partida das embarcações (Fig. 11).

Fig. 11 - Vapores no Porto Geral



Foto: Album Graphico de Matto Grosso

3- O PORTO E A DINÂMICA DO COMÉRCIO

Era à margem do rio Cuiabá, na primeira metade do século XX, que oferecia emprego a um grande número de trabalhadores responsáveis pelo pequeno comércio local. Eram eles que transportavam, em carroças e lombo de animais, as mercadorias que chegavam a Cuiabá por via fluvial (Fig. 12). Após carregar as mercadorias, saíam distribuindo entre as Casas Comerciais, quase todas, naquele período, localizadas na zona portuária.

Fig. 12 – Chegada de Mercadoria no Porto Geral

Foto: Album Graphico do Estado de Matto Grosso

Enquanto uma cidade ribeirinha, Cuiabá assistiu e assiste contemporânea e anualmente a uma procissão fluvial, organizada pelas comunidades ribeirinhas. Em geral, elas saem em comitiva de embarcações enfeitadas e carregam, em andor, o santo homenageado. Dessa demonstração religiosa e cultural “[...] barcos, canoas e chalanas que participam das festividades, enfeitados e iluminados, quando essas procissões acontecem”. (LOUREIRO, 2006, p. 128).

A procissão fluvial do rio Cuiabá, em Bom Sucesso, é uma das mais tradicionais, ocasião em que os devotos de São Pedro, geralmente pescadores, sob o som do cururu, saem do Porto de Cuiabá e se dirigem para Bom Sucesso, onde a imagem é depositada em altar e uma missa é rezada em homenagem ao santo padroeiro (Fig.13).

Fig.13 - Procissão fluvial no rio Cuiabá

Foto: In: LOUREIRO, 2006, p. 129.

5. USINAS DE AÇÚCAR RIO CUIABÁ ABAIXO

A plantação de cana-de-açúcar, às margens do rio Cuiabá, existiu desde o período colonial, ganhando maior impulso no final dos oitocentos, quando o movimento migratório demandou uma maior produção. Assim, os antigos alambiques se transformaram em usinas de açúcar, graças à importação de maquinários modernos.

Usina do Itaici



Foto: Album Graphico do Estado de Mato Grosso, p. 279

Uma das pioneiras nessa direção modernizadora foi a Usina do Itaici, de propriedade do empresário e político mato-grossense Antônio Paes de Barros (Totó Paes). Ali, ele implantou um complexo industrial moderno, suficiente para produção de açúcar e aguardente de qualidade, além de rapaduras, tão apreciadas em Mato Grosso. Foi também na Usina do Itaici que floresceu uma das mais antigas escolas rurais, onde foi instalada a primeira banda musical e local onde foi cunhada moeda própria, intitulada *Tarefa*, utilizada nas transações comerciais efetivadas no interior do estabelecimento industrial. Foi também local de muita festa popular, batizados, casamentos e enterramentos, mas também repleta de ideário místico, muitos deles relacionados diretamente ao rio Cuiabá.

6. A LENDA DO MINHOCÃO DO PARI

Nas margens do rio Cuiabá também a mitologia tem seu lugar, com base na mais significativa lenda regional do Minhocão do Pari, um monstro em forma de serpente que habita esse rio e que aparece aos moradores, surgindo de dentro das águas e provocando ondas que emborcam as embarcações. Sua aparição, segundo relato dos moradores, se dá sempre à noite. Transmitida de pai para filho, a lenda do Minhocão do Pari é mais contada nessa localidade, onde muitos moradores já viram essa cobra grande que aparece no rio Cuiabá, assustando a população (LOUREIRO, 2006, p. 136). (Fig. 15).

Fig. 15 - Minhocão do Pari

Minhocão do Pari. Ilustração: Marcelo Velasco

Ao dilatarmos o olhar sobre as margens do rio Cuiabá, emprestamos de Tuan (1983, p. 224): “Temos o hábito de negar ou esquecer a verdadeira natureza de nossas experiências em favor dos chavões dos discursos públicos”. E como esse autor, reconhecemos ser essa atitude, a nossa última ambição, pois, as margens do rio Cuiabá nos faz recordar que somos mais do que aquilo definido pelo presente fugaz, mas herdeiros de um passado imorredouro.

Do ponto de vista do cotidiano, uma rápida digressão sobre a espacialidade de um setor das margens do rio Cuiabá, componente mais fortemente percebido na paisagem, provavelmente devido a sua função geo-histórica, chamou atenção para o significado social e político que assumem as vias de comunicação, a exemplo da ponte Júlio Muller, que se delinea com amplos contornos como forma de

deslocamento desde o seu surgimento na fase colonial até a atual (dita pós-modernidade). No âmbito dessa Ponte, sentidos (topofílicos e/ou topofóbicos) mereceram nossa atenção, para refletir, como Foucault, que a sociedade tida como periférica, marginal, menor, fronteiriça, ainda precisa ser cartografada com mais ênfase para o “acontecer” de uma nova sociedade. Ao encerrar, no aprofundamento da reflexão de autores que traçam cartografias intelectuais significativas, reproduzimos um trecho de Albuquerque Júnior, Veiga-Netto e Souza Filho, em *Cartografias de Foucault* (2008, p. 10): “Michel Foucault foi um pensador que colocou como tarefa do pensamento fazer a arqueologia do tempo presente, que nos intimou a fazer do presente o nosso problema, que nos conclamou a sermos capazes de nos tornarmos diferentes de nós mesmos, que nos incitou a fazermos um diagnóstico do que estamos fazendo com nosso tempo”

REFERÊNCIAS

- ACSELRAD, Henri; COLI, Luis Régis. Disputas territoriais e disputas cartográficas. In: ACSELRAD, Henri *Cartografias Sociais e Território*. Rio de Janeiro. UERJ/Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional, 2008.
- ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de; VEIGA-NETTO, Alfredo; SOUZA FILHO, Alípio de. *Cartografias de Foucault*: Belo Horizonte: Autêntica, 2008.
- ALBUQUERQUE JÚNIOR, Durval Muniz de; VEIGA-NETTO, Alfredo; SOUZA FILHO, Alípio de. *Apresentação: Uma cartografia das margens*. In: _____. *Cartografias de Foucault*. Belo Horizonte: Autêntica, 2008, p. 9-12.
- COSTA, Marisa Vorraber. Cartografando a gurizada da fronteira. Novas subjetividades na escola. In: _____. *Cartografias de Foucault*. Belo Horizonte: Autêntica Editora. 2008, p. 269-294.
- HARVEY, David. *Condição Pós-Moderna*. Trad. Adail Sobral e Maria Estela Gonçalves. São Paulo: Loyola, 1993.
- MARRETO, Anselmo Roberto. “*Vulnerabilidade à prática do turismo no Mercado do porto de Cuiabá-Mato Guosso*”.. (Dissertação de Mestrado em Geografia) - PPGG, UFMT, Cuiabá, 2013
- MURTA, Stela Maris; GOODEY, Brian. Interpretação do Patrimônio para visitantes: um quadro conceitual. In: MURTA, Stela Maris; ALBANO, Celina (Orgs.). *Interpretar o Patrimônio: um exercício do olhar*. Belo Horizonte: EdUFMG; Território Brasilis, 2002, p. 13-46.

OLIVEIRA, Cêurio de. *Dicionário Cartográfico*. Rio de Janeiro: IBGE, 1980

OLIVEIRA, Livia. Percepção e representação do espaço geográfico. In: DEL RIO, Vicente; OLIVEIRA, Livia de (Orgs.). *Percepção Ambiental: a experiência brasileira*. São Paulo: Studio Nobel; São Carlos, SP: Universidade Federal de São Carlos, 1996. P. 187 – 212.

SIQUEIRA, Elizabeth Madureira. *História de Mato Grosso: da ancestralidade aos dias atuais*. Cuiabá: Entrelinhas, 2002.

SIQUEIRA, Elizabeth Madureira. Entrevista concedida por D. Neusa Ribeiro Monteiro da Silva. Várzea Grande, em 16/02/2013.

WANDERLEY, Vernaide; MENEZES, Eugênia. Do espaço ao lugar: Uma viagem ao sertão brasileiro. In: DEL RIO, Vicente; OLIVEIRA, Livia de (Orgs.). *Percepção Ambiental: a experiência brasileira*. (São Paulo: Studio Nobel; São Carlos, SP: Universidade Federal de São Carlos, 1996, p. 173-184.

TUAN, Yi-Fu. *Espaço e Lugar: a perspectiva da experiência*. Tradução de Livia de Oliveira São Paulo: Difel, 1983.

_____. *Topofilia*. Um estudo da percepção, atitudes e valorização do meio ambiente. Tradução de Livia de Oliveira. São Paulo: Difel, 1980.