

A NAVEGAÇÃO SANTANISTA

Paulo Pitaluga Costa e Silva*

As rotas de comunicação do litoral com Cuiabá e Vila Bela historicamente sempre foram fluviais. A navegação pelos rios sobrepujava os caminhos terrestres. Estes, perigosos e difíceis, na prática só foram usados com importância econômica a partir do século XX.

No século XVIII tivemos o período bem característico e marcante das monções cuiabanas. Os bandeirantes paulistas que rumavam para as minas de Cuiabá desciam o rio Tietê e o Paraná, depois subiam o rio Pardo e atravessavam de uma bacia para outra pelo varadouro do Camapuã, por cerca de 15 quilômetros em percurso terrestre. Daí desciam pelo rio Camapuã continuando pelo Coxim e o Taquari, entravam no Paraguai, São Lourenço e finalmente, subiam o rio Cuiabá. Por essa rota monçoeira, com algumas pequenas alternativas fluviais diferentes, os bandeirantes pioneiros e depois as autoridades coloniais chegavam até a vila cuiabana. Obviamente pela mesma rota, com as suas diversas variantes, seguiam os comerciantes que, com seus produtos, abasteciam Cuiabá e os sertões mato-grossenses.

Mas essa era uma viagem penosa, com o perigo sempre presente de ataques dos índios Paiaguás e excessivamente demorada, pelas inúmeras cachoeiras e itaipavas que tinham que atravessar, principalmente no trajeto dos rios Tietê e Pardo. Levava-se 4 a 5 meses de viagem ou até mais - entre o Porto de Araritaguaba, no rio Tietê, ao Porto Geral da vila do Cuiabá.

No começo do século XIX tal rota já estava praticamente abandonada, mas a história registrou algumas monções importantes por essa época. Salienta-se a Expedição Langsdorff em 1826 e a viagem de Augusto Leverger para Cuiabá em 1830. Há também registros das 2 últimas monções do Tietê para Cuiabá. A viagem comercial de um certo Firmino Ferreira que, por volta de 1840, partindo de Porto Feliz, não conseguiu chegar à Cuiabá; e uma monção militar, em 1858, que levava armas e munições para Cuiabá e guarnições do sul de Mato Grosso.

As dificuldades de navegação de alguns rios nessa rota foi o motivo principal de seu abandono, em especial o Tietê e o Pardo que, com um excesso de cachoeiras, obrigando à carga e descarga das canoas, tornava a viagem para Cuiabá muito demorada e penosa.

Ainda em tempos coloniais foi aberta a navegação pela rota do Guaporé-Madeira, a denominada Navegação do Madeira. Por essa rota, os comerciantes e seus passageiros saíam de Belém, na Capitania do Grão Pará, subiam o rio Amazonas, o Madeira, o Guaporé, chegando à Vila Bela da Santíssima Trindade

* Historiador e ex-presidente do IHGMT.

com seus batelões carregados de mercadorias para atender ao comércio mato-grossense. Para consolidar esse caminho fluvial foi até mesmo fundada uma povoação, Santo Antonio do Madeira, no salto Teotônio, para apoio aos viajantes que iam e vinham para Vila Bela. Essa povoação não prosperou.

Já no século XIX, em 1812, João Miguel de Castro descobriu uma nova rota para o Pará, navegando pelo rio Arinos. Com alguns derivados fluviais, costumavam navegar também pelo Juruena. Mas, em qualquer dos caminhos iniciais escolhidos, desciam sempre pelo Tapajós até Belém do Pará. Esse ciclo de navegação comercial ficou conhecido na história de Mato Grosso como a Navegação Paranista. Os Capitães Gerais de Mato Grosso do fim do período colonial procuraram incentivar e incrementar essa navegação. No século XIX, Presidentes da província tomaram algumas providências, inclusive arcando com as obras de canais e varadouros que pudessem amenizar as dificuldades de tal navegação. Pelo fim da década de 30, do século XIX, a navegação paranista já estava em desuso como rota comercial.

A estrada terrestre de Vila Boa para Goiás, aberta no século XVIII, sempre foi um opção bastante incômoda, demorada e perigosa. Os índios Caiapós fustigavam os viajantes e, ademais, não compensava aos comerciantes de Cuiabá adquirirem suas mercadorias em Vila Boa, em face dos preços exorbitantes ali praticados pelos atacadistas goianos. Os bens ali adquiridos teriam que ser revendidos em Cuiabá por preços simplesmente absurdos.

A rota fluvial pelos rios Paraguai e Prata até Assunção ou Buenos Aires, era sem dúvida uma perspectiva interessante. Nessas praças podiam os fornecedores que demandavam à Cuiabá se abastecer em um comércio variado, superior ao Rio de Janeiro, com muita mercadoria européia, que proporcionaria bons estoques aos varejistas cuiabanos. Mas os meios de transporte eram insuficientes, havendo tão somente pequenas chalupas e escunas à vela, levando uma eternidade de tempo para subir os rios da bacia platina. Além do mais, freqüentemente essa via fluvial tinha a sua navegação cerceada e dificultada pelas autoridades paraguaias. Por várias vezes, antes da Guerra do Paraguai, tentou-se abrir essa rota para a franca navegação comercial. Só após o final desse conflito, através tratado internacional de paz, pode-se franquear definitivamente essa nova opção fluvial de navegação e comércio.

Dessa forma, podemos perceber claramente, quão isolado e sem opções de rotas comerciais era a então Província de Mato Grosso.

SANTANA DO PARANAÍBA

É de tempos anteriores a 1835 o início da ocupação da região do rio Paranaíba pelos irmãos Garcia, vindos de Minas Gerais. Por tal motivo, por décadas, essa região ficou conhecida como o Sertão dos Garcias. Em 1838 outras

famílias foram chamadas pelos pioneiros e também se estabeleceram na região, acabando por fundar a povoação de Santana do Paranaíba.

A criação de gado era o esteio econômico de toda a região e, de Santana, ele era remetido para as províncias de Minas e de São Paulo.

Em pouco tempo, com novos sertanistas ali se estabelecendo com propriedades rurais, o povoado foi crescendo e tornou-se um pólo exportador de mantimentos.

Em 1844, o governo mato-grossense já dava apoio administrativo à povoação, elevando-a a Distrito de Paz e tomando também as primeiras providências para efetuar a ligação de Santana do Paranaíba com Cuiabá, através da estrada do Coxim.

Logo seguiu-se a abertura de outras estradas, atalhos, portos e passagens de rios, de forma que, por volta de 1850, o caminho assim estando mais curto e melhorado, já havia uma linha de correio com Cuiabá.

Ao Distrito de Paz, seguiu-se a construção da cadeia pública, a instituição da freguesia de Santana com pároco próprio, registro eleitoral e uma Companhia Avulsa de Guardas Nacionais. E, entretanto, escola pública, sub-delegacia de polícia e coletoria de rendas estaduais.

*O comércio, a indústria pastoril e a lavoura progrediam em Santana do Paranaíba com a máxima animação, porquanto havia alguns agricultores que recolhiam anualmente aos paióis de suas fazendas 100, 120, 140 carros de grosso milho branco; 300 a 400 alqueires de arroz; fabricavam açúcar e aguardente em grande quantidade; mantinham centos de porcos nas cevas; desenvolviam a criação do gado vacum; fabricavam muitos milhares de queijos e manufacturavam algodão que exportavam; (...)*¹

Parte dessa exportação de gêneros e bens ia para São Paulo e Minas e uma outra porção considerável ia para Cuiabá pela estrada do Coxim.

O Barão de Melgaço, quando Presidente da Província de Mato Grosso em 1851, assim nos noticiou:

*Já pedi ao Presidente da Província de S. Paulo que se interessasse para que o serviço do correio entre a vila da Constituição e a freguesia de Santana se fizesse com a possível prontidão e regularidade.*²

Tentava, com isso, estender o serviço de correios de Cuiabá até São Paulo, passando por Santana do Paranaíba, que comumente era feito pelo caminho de Goiás.

¹ - FLEURY, Justiniano Augusto de Salles. O descobrimento do sertão e fundação da povoação de Sant'Ana do Paranaíba. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso*, Cuiabá, tomo 13, 1925.

² - LEVERGER, Augusto. Relatório sobre as condições administrativas da Província de Mato Grosso. *O Arquivo*, Cuiabá: v. 3, 1905

Por outro lado, verificando a importância da estrada para Santana, Melgaço criou um Destacamento no rio Piquiri, de forma a dar melhor proteção aos viajantes e comerciantes que trafegavam pela estrada do Coxim até Cuiabá.

NAVEGAÇÃO SANTANISTA

Ampliada a povoação de Santana do Paranaíba, houve uma crescente necessidade de abastecimento de gêneros como o sal, roupas, pólvora, chumbo, ferramentas, etc. para o próprio uso de seus moradores.

Muita coisa vinha principalmente de Minas, no retorno das comitivas que tinham levado para lá a produção de Santana. Mas os preços praticados pelos comerciantes mineiros eram exorbitantes. Havia que se tentar uma nova rota comercial para se adquirir as mercadorias diretamente de São Paulo.

Os comerciantes estabelecidos em Santana tiveram a idéia de refazer a rota das monções cuiabanas, já praticamente abandonada por esse tempo e, assim, adquirir os bens de que necessitavam na vila de Piracicaba. As canoas, saindo de Santana, desciriam o rio Paranaíba e o Paraná e em seguida subiriam o Tietê. Pelo seu afluente, o rio Piracicaba, atingiriam essa vila, então um importante entreposto comercial. Os piracicabanos, na ocasião, simplesmente vendiam aos mineiros que, por sua vez, revendiam as mercadorias aos santanistas e cuiabanos. Assim, se conseguissem buscar os gêneros em Piracicaba, os comerciantes de Santana eliminariam os atravessadores mineiros.

Um grande problema os aguardava. Em 1838, uma grande epidemia havia assolado a população das margens do Tietê, o que contribuiu sem dúvida para o enfraquecimento da navegação comercial por esse rio. Havia tão somente um pequeno fluxo comercial fluvial que estava sendo praticado de forma muito precária, entre a população ribeirinha tão somente. Esse comércio mal chegava a Porto Feliz. Realmente era arriscado tentar-se restabelecer a navegação tieteano a partir de Santana do Paranaíba.

Mas, apesar do receio e das dúvidas, no ano de 1840, os comerciantes santanistas mandaram o primeiro contingente de canoas à vila de Piracicaba para levar e trazer mercadorias.

Essa primeira expedição comercial, inaugurando a nova rota comercial, *produziu lucros extraordinários, (...) se nos lembrarmos de que o sal comprado em Piracicaba por 4\$, foi vendido em Santana por 12\$.*³

Em 90 dias uma nova monção retornou à Piracicaba para novo carregamento de mercadorias, financiada por outros negociantes de Santana do Paranaíba que se interessaram por essa nova rota de comércio. Daí por diante, com muita regularidade eram efetuadas essas expedições fluviais, na base de 3

³ - AZEVEDO, Antonio Mariano de. *Relatório do Primeiro Tenente da Armada Antonio Mariano de Azevedo sobre os escames que foi incumbido no interior da Província de São Paulo*. Rio de Janeiro: Peixoto, 1858, p.12

viagens por ano carregadas na ida e na volta, descansando nos meses de cheia, de dezembro a março. Por esses meses, em virtude da força das águas e a dificuldade de subida do Tietê, as canoas viajavam vazias rio acima até Piracicaba e retornavam com carga rasa para Santana do Paranaíba com sal, fazendas e ferragens.

Essa nova rota foi recebida com toda a satisfação pelos comerciantes piracicabanos, vez que se constituía num novo e inesperado incremento de suas vendas.

A necessidade comercial fez esses novos monçoeiros inventarem um meio todo especial de navegação e de transporte de suas mercadorias. Principalmente para melhor vencer as difíceis e demoradas varações dos três grandes saltos dos rios que percorriam, Urubupungá, Itapura e Anhavandava.

Ao contrário das monções cuiabanas coloniais, cujas canoas eram fabricadas de uma única e imensa tora de madeira, os santanistas faziam o transporte de suas cargas, em duas canoas pequenas de *60 cargas ou 125 arrobas*⁴ cada uma. As canoas eram conduzidas aos pares, amarradas uma a outra, com uma carga total de até 250 arrobas e com uma única tripulação na primeira canoa. Nas corredeiras e nos saltos menores eram desamarradas e soltas rio abaixo com plena carga. Só eram descarregadas nas três cachoeiras maiores mas, mesmo assim, com muita facilidade se fazia essa operação de traslado, face o pouco peso de cada embarcação e da mercadoria que conduziam.

Esse aumento do volume de aquisição de mercadorias por parte dos comerciantes de Santana, a um custo mais baixo, fez com que os mesmos procurassem investir no comércio cuiabano. Assim, incrementou-se a ligação comercial com a capital, pela rota terrestre do Coxim/Piquiri. Em menos de uma década, Cuiabá passou a ter uma grande parte de seu abastecimento comercial provido pelos comerciantes de Santana do Paranaíba. Com as dificuldades do caminho terrestre para Goiás, somados aos preços exorbitantes praticados pelos comerciantes de Vila Boa e de Meia Ponte, a ligação inesperada com Santana do Paranaíba foi de grande importância econômica para a capital mato-grossense.

Nesse comércio residiu o destaque e a importância política dessa localidade sulista em meados do século XIX. E essa posição se consolidou e ampliou com o passar dos anos. Realmente, Santana do Paranaíba, tornou-se importante para a Província de Mato Grosso.

E os méritos são unicamente santanistas, tanto pela iniciativa do comércio com a vila de Piracicaba, como a revenda em Cuiabá das mercadorias lá adquiridas.

Daí a afirmação contundente de que (...) *essa exportação de Piracicaba é feita nas monções santanistas unicamente; não uma monção piracicabana.*⁵

⁴ - AZEVEDO, Antonio Mariano de. Op. Cit., P.12

⁵ - AZEVEDO, Antonio Mariano de. Op. Cit., P.13

Um dos motivos do sucesso da navegação santanista foi a não necessidade de navegação pelo rio Pardo. A dificuldade em se navegar por esse rio, foi o grande motivo do fracasso das monções cuiabanas, face ao número excessivo de cachoeiras e as complicações para ultrapassá-las.

O Capitão Luiz Soares Viegas, em seu trabalho *Itinerário da Viagem da Corte à vila de Miranda*, datado de 1857, assim registra interessantes encontros com monções santanistas:

Passou por nós a monção do capitão José Garcia Leal, de quatro balsas, que no fim de três dias, depois de nossa partida de Piracicaba (...) e agora regressa à vila de Santana do Paranaíba, de onde é morador o dito capitão, conduzindo sal.

(...)

Passou por nós uma pequena monção do capitão Antonio Leme, morador de Santana do Paranaíba...

(...)

... acima do salto de Avanhandava, onde encontramos Francisco das Chagas, morador de Constituição, com uma canoa, vindo de volta de Santana de Paranaíba ...

(...)

Passou por nós uma monção de três canoas pequenas vindas de Santana do Paranaíba, com dezesseis dias de viagem...

(...)

Passaram por nós duas monções (...) e outra do Martins de Santana do Paranaíba.⁶

Somente por essas informações, tiradas de um único relatório de viagem provincial, verifica-se como era freqüente encontrar-se no rio Tietê, monções de comerciantes que demandavam à vila de Santana do Paranaíba em viagens a Piracicaba. Infere-se como era próspero e lucrativo o comércio santanista.

A navegação comercial de Santana do Paranaíba começou a decair depois do ano de 1857, com a abertura da navegação do rio da Prata em 1856, em função do *Tratado de Amizade, Comércio e Navegação* assinado nessa data com o Paraguai. Em seguida, essa nova rota platina foi incrementada pela navegação a vapor. No ano seguinte de 1858, o comerciante José Antonio Soares implantou a Companhia de Navegação do Alto Paraguai, que foi a primeira empresa desse

⁶ - VIEGAS, Luiz Soares Viegas. *Itinerário da viagem da Corte à Vila de Miranda, Província de Mato Grosso. Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro: v.26, 1863

gênero a se estabelecer na rota até Cuiabá. A partir dessa data, os comerciantes de Cuiabá começaram a adquirir as mercadorias diretamente de Buenos Aires, Montevideu e Rio de Janeiro. Com isso, um novo e grande entreposto comercial começou gradativamente a surgir em Corumbá o que veio a mudar totalmente a fisionomia do comércio mato-grossense e cuiabano.

No começo dos anos 60 do século XIX, praticamente a navegação santanista cessou de vez, ficando poucos registros históricos desse revigoreamento das monções que adentravam a Mato Grosso e em especial à Cuiabá.

Mas aos comerciantes de Santana do Paranaíba, *aos santanistas cabe a glória de ter restaurado a navegação do rio Tietê.*⁷

A navegação santanista foi realmente um importante episódio na história comercial de Mato Grosso.

Bibliografia

- AZEVEDO, Antônio Mariano de. *Relatório do Primeiro Tenente da Armada Antônio Mariano de Azevedo sobre os exames que foi incumbido no interior da Província de São Paulo*. Rio de Janeiro: Peixoto, 1858, p.12
- FLEURY, Justiniano Augusto de Salles. O descobrimento do sertão e fundação da povoação de Sant'Ana do Paranaíba. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso*, Cuiabá, tomo 13, 1925.
- LEVERGER, Augusto. Relatório sobre as condições administrativas da Província de Mato Grosso. *O Arquivo*, Cuiabá: v. 3, 1905
- VIEGAS, Luiz Soares. Itinerário da Viagem da Corte à Vila de Miranda, Província de Mato Grosso. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso*, Rio de Janeiro, v. 26, 1863.

⁷ - AZEVEDO, Antonio Mariano de. Op. Cit., p. 11