

Paulo Roberto Cimó Queiroz

UMA FERROVIA ENTRE DOIS MUNDOS

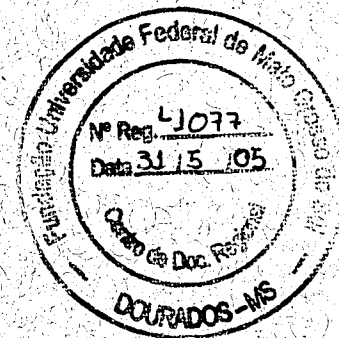
A E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20



Preocupado em produzir uma avaliação sócio-político-econômica da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil durante a primeira metade do século 20, Paulo Roberto Cimó Queiroz desenvolveu completa e apurada pesquisa sobre a história desta Ferrovia originada em Bauru (SP) e encerrada em Corumbá (MT). A NOB (Noroeste do Brasil) foi e é alvo de críticas e mitos, que neste livro são testados a partir de farta e cuidadosa análise documental, solidamente amparada na teoria historiográfica.

A temática central em *Uma ferrovia entre dois mundos* é a construção e ampliação da Estrada, suas vicissitudes administrativas, o caráter estratégico de seu traçado, a situação interna do Estado de Mato Grosso (onde a NOB se liga à Estrada de Ferro Brasil-Bolívia) e as relações entre Brasil, Bolívia, Paraguai e Argentina, e o desempenho econômico-financeiro da Estrada. Também se discute em profundidade as conseqüências advindas do seu processo de construção, a acirrada concorrência das rodovias, as pressões das elites dominantes que buscavam seus benefícios, a dicotomia “sentido político” x “sentido econômico” e, finalmente, as relações entre a região sul do Estado de Mato Grosso e a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.

Av. CDR
Fev. 12/05
Pamb. 17. Hino Queiroz



Uma ferrovia entre dois mundos



EDUSC

Editora da Universidade do Sagrado Coração

Editora da Universidade
do Sagrado Coração

Coordenação Editorial
Irmã Jacinta Túrolo Garcia

Coordenação Administrativa
Irmã Teresa Ana Sofiatti

Assessoria Administrativa
Irmã Adelir Weber

Coordenação da Coleção História
Luiz Eugênio Vescio

Coordenação Executiva
Luzia Bianchi

Comitê Editorial Acadêmico
Irmã Jacinta Túrolo Garcia - *Presidente*
José Jobson de Andrade Arruda
Luiz Eugênio Vescio
Marcos Virmond
Newton Aquiles von Zuben



Editora da Universidade
Federal de Mato Grosso do Sul

Conselho Editorial
Amaury de Souza (Presidente)
André Luiz Pinto

Antônio Lino Rodrigues de Sá
Cláudio Alves de Vasconcelos

Élcia Esnarriaga de Arruda
Elizabeth Gonçalves Zaleski

Horácio Portó Filho
Jackeline Maria Zani P. S. Oliveira

Jaime César Coelho
Jéferson Meneguim Ortega

José Luiz Fornasieri
Lucia Regina Vianna Oliveira

Maria Adélia Menegazzo
Maria José Martinelli Silva Calixto

Mônica Caryalho Magalhães Kassar
Rosa Maria Fernandes de Barros

Walmir Silva Garcez

*Obra aprovada pela
Resolução 24/01*

Uma ferrovia entre dois mundos

A E. F. NOROESTE DO BRASIL NA PRIMEIRA
METADE DO SÉCULO 20

PAULO ROBERTO CIMÓ QUEIROZ



EDUSC

Editora da Universidade do Sagrado Coração



EDUSC

Editora da Universidade do Sagrado Coração

Rua Irmã Arminda, 10-50
CEP-17011-160 – Bauru – SP
Fone (14) 3235-7111 – Fax (14) 3235-7219
e-mail: edusc@edusc.com.br
www.edusc.com.br



Editora UFMS UNIVERSIDADE FEDERAL
DE MATO GROSSO DO SUL
Porião 14 - Estádio Morenã - CEP 79070-900
Caixa Postal 549 - Fone/Fax: (67) 345-7200
www.editora.ufms.br - e-mail:
editora@editora.ufms.br
Campo Grande - MS

Q385f

Queiroz, Paulo Roberto Cimó.

Uma ferrovia entre dois mundos : a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20 / Paulo Roberto Cimó Queiroz. -- Bauru, SP : EDUSC; Campo Grande, MS : Ed. UFMS, 2004.

528 p. : il. ; 16 cm. -- (Coleção História)

Co-edição com a UFMS.

Inclui bibliografia.

ISBN 85-7460-244-2 (EDUSC)

ISBN 85-7613-041-6 (Editora UFMS)

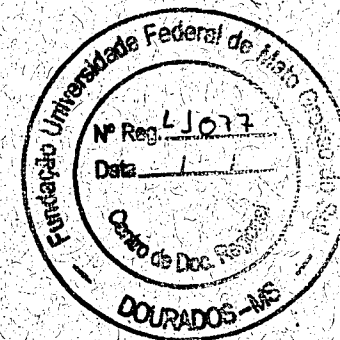
1. Ferrovia Noroeste do Brasil - História. 2. Brasil - História - Século XX. I. Título. II. Série.

CDD 385.09

Copyright © EDUSC, 2004

e-mail do autor: prcqueiroz@uol.com.br

Créditos das fotografias que compõem a capa:
Museu Ferroviário Regional de Bauru – Engº Cássio Augusto Szeligowski Vilaça
Prefeitura Municipal de Bauru – Secretaria Municipal de Cultura
Centro Cultural “Carlos Fernandes de Paiva”
Av. Nações Unidas, 8-9 – Bauru – CEP 17010-130
e-mail: culturabauru@adaptanet.com.br



A Lélia, à Natália e ao Gabriel.

A memória de
Valdemar Sobral Martins (Negro),
Vidalvina Martins Sobral,
Gessy Sobral Carnio,
Geny Sobral Costa,
Manoel Alves Costa
e Idalina Queiroz Norato.

AGRADECIMENTOS

Passando à delicada tarefa dos registros de gratidão, em que a memória, como é sabido, se compraz em nos pregar peças (das quais costumam resultar omissões pelas quais, embora imperdoáveis, desde já peço desculpas), desejo aqui consignar meus sinceros agradecimentos:

Ao Prof. Jobson Arruda, que desde o início confiou em meu projeto de pesquisa e em minhas possibilidades de levá-lo a termo, e que me orientou e encaminhou de modo sempre seguro.

Ao Prof. José Ribeiro Júnior, que desde os tempos do mestrado me tem incentivado e apoiado.

Às Professoras Vera Ferlini e Raquel Glezer, pelo apoio; à Profa. Vera, agradeço também as valiosas sugestões por ocasião do exame de qualificação.

Aos Professores Flávio Saes, Tamás Szmrecsányi, José Eduardo Marques Mauro e Carlos Gabriel Guimarães, pelas pertinentes observações e sugestões por ocasião da defesa (no caso do Prof. Marques Mauro, também no momento do exame de qualificação).

A UFMS (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul) e à CAPES, sem cujo suporte material e financeiro este trabalho não teria sido realizado.

Aos meus amigos e colegas do campus de Dourados da UFMS, especialmente: ao Cláudio Vasconcelos e ao Osvaldo Zorzato pela interlocução e constante estímulo; à Lisandra Lamoso pela revisão das tabelas; ao Manfredo Rodé pela ajuda na utilização dos índices de preços.

Ao pessoal do Centro de Memória Regional Unesp/RFFSA (Bauru), em especial ao Prof. João Francisco, à Cíntia, à Benê e à Ana. À Ana Maria Campiô Gomes, da Biblioteca da RFFSA (Rio de Janeiro). Ao pessoal do NDIHR/UFMT (Cuiabá), sobretudo à Profa. Sibele Moraes. Ao Sr. Gabriel Ruiz Pelegrina e ao Gilson Audi, que, por ocasião do início de minhas pesquisas em Bauru, no já distante ano de 1988, abriram-me as portas do Museu Ferroviário, do então depósito de documentos da Noroeste e do Núcleo de Documentação e Pesquisa Histórica da USC (Universidade do Sagrado Coração).

Ao pessoal de todos os demais lugares em que pesquisei, sobretudo as bibliotecas do IBGE (São Paulo e Rio de Janeiro), as bibliotecas da USP, o IEB/USP, o Clube de Engenharia (Rio de Janeiro), o Arquivo Histórico do Itamarati (Rio de Janeiro), a Biblioteca do Itamarati (Rio de Janeiro), a Biblioteca Nacional, a Biblioteca da FGV (Rio de Janeiro), a Bi-

biblioteca da UFMS/Dourados, o Centro de Documentação Regional da UFMS/Dourados, a Biblioteca Central da UFMT (Cuiabá) e o Arquivo Público de Mato Grosso (Cuiabá).

Aos meus amigos (mais que parentes), que generosamente me abrigaram por ocasião das pesquisas em Bauru (sobretudo Nair e Albino e Elaércio e Sônia), no Rio de Janeiro (Terezinha), em São Paulo (Mara e Valdomiro) e em Cuiabá (Márcia e Elias).

A EDUSC, pelas oportunidades que tem trazido aos novos autores.

Aos consultores (anônimos) dessa editora, pelas sugestões.

A minha família.

SUMÁRIO

- 11 LISTA DE ABREVIATURAS
- 13 LISTA DE TABELAS, QUADRO E CROQUIS
- 17 APRESENTAÇÃO
- 21 NOTA DO AUTOR
- 23 INTRODUÇÃO
- 39 CAPÍTULO 1
"Uma estrada inacabada"
Breve panorama da trajetória e dos problemas da Noroeste (1918-1956)
- 42 PROBLEMAS E SOLUÇÕES NA LINHA BAURU-PORTO ESPERANÇA
- 59 CONCLUSÃO E AMPLIAÇÃO DA FERROVIA
- 67 VICISSITUDES ADMINISTRATIVAS
- 84 A SITUAÇÃO DOS TRABALHADORES
- CAPÍTULO 2
- 111 *"Atravessar a Bolívia até onde for politicamente conveniente"*
O sentido político da Noroeste
- 120 A PERSISTÊNCIA DAS TENSÕES ENTRE O BRASIL E A ARGENTINA
- 133 A PERSISTÊNCIA DE INQUIETAÇÕES DAS ELITES DIRIGENTES BRASILEIRAS COM RELAÇÃO AO SMT
- 155 O BRASIL, A ARGENTINA E A DISPUTA PELAS LIGAÇÕES COM A BOLÍVIA E O PARAGUAI NO PERÍODO ANTERIOR À GUERRA DO CHACO
- 166 A GUERRA DO CHACO, O "VALOR ESTRATÉGICO POSITIVO" DO SMT E A REITERAÇÃO DO SENTIDO POLÍTICO DA NOROESTE

176 O SENTIDO DAS OBRAS DE CONCLUSÃO E AMPLIAÇÃO DA NOROESTE

CAPÍTULO 3

189 *Uma ferrovia em xeque*

O desempenho econômico-financeiro da Noroeste

189 UM PANORAMA DA SITUAÇÃO

197 PRESSÕES SOBRE AS DESPESAS

249 PRESSÕES SOBRE AS RECEITAS

290 AINDA AS PRESSÕES SOBRE AS RECEITAS: A NOROESTE E A CONCORRÊNCIA

313 ECONOMIA E POLÍTICA

CAPÍTULO 4

321 *"A onda de prosperidade morria nas barrancas do Paraná"*
A Noroeste em Mato Grosso

321 VARINHA DE CONDÃO?

328 O TREM ASSASSINOU O RIO?

366 O CAMINHO DE FERRO E OS CAMINHOS DE TERRA

383 A NOROESTE E A PLURALIDADE DE CAMINHOS NA BACIA DO PARANÁ

394 O SIGNIFICADO ECONÔMICO DA NOROESTE PARA O SUL DE MATO
GROSSO: ESBOÇO DE UMA ANÁLISE

485 CONCLUSÃO

489 FONTES E BIBLIOGRAFIA

489 Relatórios

499 Demais obras citadas

517 ANEXOS

517 Notas metodológicas

520 Lista dos diretores da Noroeste (1918-1956)

521 Lista das estações da Noroeste

LISTA DE ABREVIATURAS

AHI	Arquivo Histórico do Itamarati
BNDE	Banco Nacional de Desenvolvimento Econômico
CAND	Colônia Agrícola Nacional de Dourados
CER	Comissão de Estradas de Rodagem (Estado de Mato Grosso)
CIBPU	Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí
CMBEU	Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para o Desenvolvimento Econômico
CPP	Comissão de Planejamento da Produção (Estado de Mato Grosso)
CT/CCF	Conselho de Tarifas, da Contadoria Central Ferroviária
CTT/CGT	Conselho de Tarifas e Transportes, da Contadoria Geral dos Transportes
DNEF	Departamento Nacional de Estradas de Ferro
DNER	Departamento Nacional de Estradas de Rodagem
EEF	Estatística das Estradas de Ferro
LFF	Legislação Ferroviária Federal (organizada por Alberto Randolpho Paiva)
MVOP	Ministério da Viação e Obras Públicas
NOB	Estrada de Ferro Noroeste do Brasil
RCP	Relatório da Comissão de Planejamento da Produção
RFFSA	Rede Ferroviária Federal S.A.
RMT	Relatório do governo do Estado de Mato Grosso
SMT	Sul de Mato Grosso (porção que viria a constituir o atual Estado do Mato Grosso do Sul)
SNBP	Serviço de Navegação da Bacia do Prata
TKU	Tonelada-quilômetro de peso útil retribuído

LISTA DE TABELAS, QUADRO E CROQUIS

TABELAS

3.1 NOB: Unidades transportadas [1914-1956]	192
3.2 NOB: Transportes efetuados (em TKU) [1922-1956]	193
3.3 Densidade de tráfego na NOB e em três ferrovias paulistas [1921-1940]	194
3.4 Coeficientes de tráfego em três ferrovias paulistas [1916-1940]	195
3.5 NOB: Alguns dados operacionais – Receita e despesa (valores nominais) e coeficiente de tráfego [1918-1956]	196
3.6 NOB: Número de descarrilamentos em alguns anos, segundo as causas	208
3.7 NOB: Receita arrecadada pelas estações (valores nominais) [com indicação da parcela referente ao trecho de Mato Grosso (1931-1956)]	211
3.8 NOB: Material de transporte [1918-1956]	213
3.9 NOB: Consumo de sucedâneos da lenha pelas locomotivas [1946-1956]	221
3.10 NOB: Dados para avaliação do fornecimento de lenha pelo horto de Araribá [1951-1956]	225
3.11 NOB: Dados relativos ao pessoal [1918-1956]	237
3.12 Despesas com pessoal – dados comparativos [1921-1940]	238
3.13 NOB e Paulista: Pessoal – dados comparativos [1918-1956]	239
3.14 NOB: Evolução do número de empregados e da quantidade de TKU	241
3.15 NOB: Alguns dados operacionais [1918-1956]	247
3.16 Transportes de café – dados comparativos [1896-1940]	253
3.17 Frete recebido por trem especial de gado e custo real do mesmo trem, na Noroeste	274
3.18 Fretes para transporte de gado em pé em trem completo, na Noroeste e em outras ferrovias, em 1958	278

4.1 NOB: Participação de algumas estações no total das rendas arrecadadas em Mato Grosso (%)	349
4.2 NOB: Posição das principais estações sul-mato-grossenses no tocante às rendas arrecadadas	350
4.3 NOB: Café transportado para Mato Grosso [1925-1930]	353
4.4 NOB: Transportes de café para Mato Grosso [1931-1939]	355
4.5 NOB: Transportes de café para Mato Grosso [1946-1956]	357
4.6 Corumbá e Campo Grande [população (números absolutos)]	364
4.7 Corumbá e Campo Grande [população (índices de crescimento)]	364
4.8 Valor oficial dos produtos de Mato Grosso exportados pela NOB e direitos por eles pagos [1919-1927]	395
4.9 Mato Grosso: exportação de gado em pé, charque e erva-mate [1901-1956]	396
4.10 NOB: Transportes de gado bovino em pé [1919-1956]	400
4.11 NOB: Gado bovino despachado, segundo os trechos [1932-1939]	401
4.12 NOB: Transporte de gado bovino em trens especiais, segundo os distritos de tráfego	403
4.13 NOB: Transportes de gado bovino em pé [1936-1956]	408
4.14 NOB: Transporte de gado em trens especiais, segundo os distritos de tráfego - 1949	409
4.15 NOB: Transporte de gado em trens especiais, segundo os distritos de tráfego - 1950	409
4.16 NOB: Transportes de charque [1919-1956]	413
4.17 NOB: Estações que mais despacharam charque - 1936	414
4.18 NOB: Transportes de erva-mate [1919-1956]	416
4.19 NOB: Estações que mais despacharam erva-mate - 1936	420
4.20 SMT: Superfície, população e densidade demográfica	425
4.21 SMT: População urbana e rural	425
4.22 SMT: Estabelecimentos rurais	426
4.23 SMT: Produção agrícola	426
4.24 SMT: Produção agrícola e rebanho bovino	426
4.25 SMT: Área ocupada com lavouras e área ocupada por estabelecimentos rurais com menos de 100 ha e com 10.000 ha e mais	427

4.26 NOB: Gêneros do trecho paulista transportados para Mato Grosso [1929-1931]	428
4.27 SMT e subgrupos: Superfície total	434
4.28 SMT e subgrupos: População total	434
4.29 SMT e subgrupos: População total [índices de crescimento]	434
4.30 SMT e subgrupos: Densidade demográfica	436
4.31 SMT e subgrupos: População urbana	436
4.32 SMT e subgrupos: População rural	436
4.33 SMT e subgrupos: Estabelecimentos rurais - número	438
4.34 SMT e subgrupos: Estabelecimentos rurais - área	438
4.35 SMT e subgrupos: Área média dos estabelecimentos rurais	438
4.36 SMT e subgrupos: Estabelecimentos rurais com menos de 100 hectares	439
4.37 SMT e subgrupos: Estabelecimentos rurais com 10.000 hectares e mais	439
4.38 SMT e subgrupos: Área ocupada com lavouras (temporárias e permanentes) [distribuição percentual]	442
4.39 Subgrupos: Área ocupada com lavouras (temporárias e permanentes) [como parcela da área total]	442
4.40 SMT e subgrupos: Produção de arroz	442
4.41 SMT e subgrupos: Produção de feijão	443
4.42 SMT e subgrupos: Produção de milho	443
4.43 SMT e subgrupos: Produção de algodão	443
4.44 SMT e subgrupos: Produção de café	445
4.45 SMT e subgrupos: Rebanho bovino	445
4.46 SMT e subgrupos: Valor total dos estabelecimentos rurais	445
4.47 Subgrupos: Valor total médio de um hectare dos estabelecimentos rurais	446
4.48 Subgrupos: Valor das máquinas e instrumentos agrários	446
4.49 SMT e subgrupos: Valor da produção industrial	446
4.50 SMT e subgrupos: Valor das vendas dos estabelecimentos comerciais a varejo	448
4.51 SMT e subgrupos: Valor das vendas dos estabelecimentos comerciais por atacado	448
4.52 SMT: Participação de dois municípios na população total	451
4.53 SMT: Participação de dois municípios na população urbana	451

4.54 SMT: Participação de dois municípios na população rural	451
4.55 NOB: Rendas arrecadadas pela estação de Itaum	455
4.56 NOB: Participação das principais agências no total das rendas arrecadadas pelo rodoferroviário em Mato Grosso (%)	485

QUADRO

4.1 Charqueadas e saladeiros existentes em Mato Grosso (1923)	484
---	-----

CROQUIS

A Noroeste em São Paulo	35
A Noroeste em Mato Grosso	36
Algumas ferrovias da América do Sul	37
Ligações da Noroeste com o litoral brasileiro	38

APRESENTAÇÃO

Quem acompanhou a privatização das estradas de ferro brasileiras nos anos 90 certamente se recorda de argumentos freqüentemente levantados para justificá-la: a ineficiência da gestão estatal, a interferência política nas decisões de investimento, a deterioração dos serviços, o alto custo e a lentidão do transporte ferroviário. Estes fatores teriam neutralizado o potencial das ferrovias como vetor de progresso para as regiões que serviam. A privatização aparecia, então, como a panacéia que viria superar todas as vicissitudes que impediam as ferrovias de exercerem seu verdadeiro papel no desenvolvimento.

Curiosamente, essas imagens do setor ferroviário, repetidas quotidianamente na imprensa, estão presentes há longo tempo na opinião pública e mesmo em muitos estudos de nossa história ferroviária. As linhas férreas foram vistas, por seus contemporâneos, como a esperança de progresso para todas as regiões em que se estabeleciam. No entanto, poucas ferrovias cumpriram o papel que delas se esperava: áreas economicamente decadentes não puderam superar suas dificuldades pela simples presença da ferrovia à qual, por fim, se atribuía a culpa pelo atraso da região. Traçados mal definidos por interferência política, diversidade de bitolas, péssimos serviços devidos à ineficiente gestão das empresas estatais – sempre exemplificada pelo “empreguismo” na famosa Central do Brasil – eram razões repetidamente indicadas para justificar o “fracasso” das estradas de ferro brasileiras. Felizmente, trabalhos recentes sobre nossa história ferroviária têm questionado essa visão corrente, mostrando a complexidade dos problemas que envolveram as estradas de ferro.

Certamente, a Noroeste do Brasil não escapou a muitos desses estereótipos criados pela crítica ao sistema ferroviário brasileiro. Com suas peculiaridades, a Noroeste do Brasil é um caso privilegiado para a discussão das teses correntes a respeito das ferrovias. E Paulo Roberto Cimó Queiroz soube submeter essas teses à crítica necessária: com o peso de uma pesquisa documental extensa e profunda e com o rigor lógico inerente ao trabalho do bom historiador, Cimó Queiroz questiona teses estabelecidas e propõe interpretações alternativas da maior relevância para uma revisão séria de nossa história ferroviária.

Aliás, em sua obra anterior, *As curvas do trem e os meandros do poder* (Campo Grande, Editora UFMS, 1997), ao tratar do nascimento da Noroeste (no período 1904-1908), ele já havia mostrado que a decisão de construir a linha e a definição de seu traçado não podiam ser entendidas

sob uma ótica estritamente econômica. Determinações de ordem política (como as gestões do presidente de Mato Grosso ou o cálculo político dos dirigentes republicanos com a repercussão da obra a que ficariam associados) ou de ordem político-militar (no jogo entre as potências sul-americanas pela influência sobre a região) parecem ter sido tão ou mais importantes do que as considerações dos interesses estritamente econômicos.

Em *Uma ferrovia entre dois mundos*, Cimó Queiroz reafirma o significado estratégico da Noroeste, não apenas à época de seu nascimento, mas até a conclusão de sua rede (com as linhas tocando a fronteira com a Bolívia em Corumbá e com o Paraguai em Ponta Porã). Esta é uma peculiaridade da Noroeste do Brasil, embora não se deva ignorar que durante muito tempo a rede ferroviária foi também vista, pelos dirigentes políticos, como instrumento para a garantia da unidade nacional.

No entanto, as considerações de ordem política na definição do traçado da Noroeste não devem ser confundidas com o argumento usual dos críticos do sistema ferroviário: não se trata do interesse político particular de indivíduos ou de grupos e sim de uma visão estratégica a respeito da posição brasileira na América do Sul. Sob essa ótica, a Noroeste ganha significado econômico bastante preciso: ela deveria fomentar a atividade econômica nas regiões que atravessasse e, mais do que isso, garantir que a economia de Mato Grosso (em especial do sul do Estado) se ligasse fortemente ao sudeste do Brasil, diluindo os vínculos estabelecidos, via comércio e navegação fluvial, com os países platinos (principalmente a Argentina).

Os constantes déficits da Noroeste do Brasil poderiam sugerir, em particular aos críticos da gestão estatal, o fracasso econômico da empresa. É claro, no entanto, que os déficits financeiros da empresa – bancados, em última instância, pelo Governo Federal – poderiam ser mais do que compensados pelos ganhos econômicos e políticos auferidos no nível nacional. Trata-se, em suma, da clássica distinção entre custos e benefícios privados e custos e benefícios sociais, distinção essa quase esquecida por economistas que entendem ser o lucro da empresa (privada ou estatal) a expressão de sua eficiência.

Este é, aliás, outro tema tratado por Cimó Queiroz: seria a gestão da Noroeste ineficiente? Os dados por ele levantados não permitem sustentar essa hipótese; em particular, a acusação usual do empreguismo nas empresas estatais não tem suporte nos registros do número de empregados da Noroeste (quando comparados com o de empresas ferroviárias privadas bem-sucedidas à época). É mais um “mito” da história ferroviária (e da crítica recente à gestão estatal das ferrovias) que não resiste à evidência empírica. Assim, os déficits da Noroeste exigem uma explicação mais complexa, que passa pela composição do tráfego da empresa e da estrutura tarifária e sua defasagem, no tempo, com os custos da empresa.

Finalmente, qual a avaliação que se pode fazer da Noroeste do Brasil como vetor de desenvolvimento, em especial para o sul de Mato Grosso? Mais uma vez, Cimó Queiroz não aceita nem a visão apologética da ferrovia como instrumento do progresso, nem a crítica radical à ferrovia brasileira que nega qualquer impacto por sua ineficiência. Na verdade, os efeitos mais significativos da Noroeste em termos de desenvolvimento se deram no Estado de São Paulo: ali o povoamento, a colonização, a imigração efetivamente transformaram o espaço de modo intenso. O mesmo não se verificou no sul de Mato Grosso: no entanto, não foi uma deficiência da ferrovia a responsável pela reduzida transformação que se processou na região, e sim a estrutura social e de posse da terra. Latifúndios de reduzida densidade econômica bloquearam quaisquer mudanças mais amplas – em termos populacionais, produtivos ou sociais – que pudessem ser induzidas pela presença da ferrovia. Em outras palavras, os efeitos da inovação técnica, no caso representada pela ferrovia como novo meio de transporte, só podem ser compreendidos quando se define o meio social em que a inovação se insere.

Estas são algumas das contribuições que *Uma ferrovia entre dois mundos* traz para a história ferroviária brasileira. Certamente, o leitor encontrará inúmeras outras contribuições originais no texto de Cimó Queiroz que é, junto com o seu *As curvas do trem e os meandros do poder*, uma referência obrigatória para os que querem conhecer o passado de nossas estradas de ferro e também entender muitos dos problemas que ainda hoje persistem na rede ferroviária brasileira, apesar das promessas anunciadas durante a sua privatização.

Flávio Saes
São Paulo, abril de 2004.

NOTA DO AUTOR

O livro que o leitor tem em mãos constituiu, originalmente, uma tese de doutoramento em História Econômica, defendida na USP em 1999. Embora não se possa dizer que a presente versão constitua um outro trabalho, ela apresenta várias diferenças em relação ao texto original. É certo que o grosso da intervenção a que procedi no original correspondeu a um "enxugamento" geral, devido à exagerada extensão da tese; assim, procurei aqui reduzir citações, encurtar argumentações e até mesmo, às vezes, suprimir unidades inteiras, quando representassem digressões dispensáveis (nesses casos, de todo modo, o leitor encontrará, em notas de rodapé, remissões à tese). Além disso, entretanto, efetuei muitas alterações na ordem de encadeamento dos assuntos, sobretudo no terceiro e no quarto capítulos (que foram, assim, praticamente refundidos); procurei introduzir aqui e ali alterações de forma, visando a melhor esclarecer ou precisar um ou outro ponto, e, ainda com o objetivo de dar ao texto maior clareza, passei para a língua portuguesa todas as citações que, no trabalho primitivo, se encontravam em idiomas estrangeiros.

Em vários pontos foram introduzidas também mudanças de conteúdo, correspondendo quase sempre a observações dos examinadores da tese, a novas reflexões a que fui levado, nas diversas ocasiões em que apresentei partes do trabalho em encontros científicos, e à correção de imprecisões que haviam escapado à revisão do trabalho original. Para a presente publicação, contudo, muito mais urgentes se apresentavam as tarefas de natureza supressiva, e assim precisei resistir aos impulsos de reescrever todo o texto. Desse modo, não cheguei a efetuar, por exemplo, significativos acréscimos ao texto original (limitando-me praticamente, na maior parte das vezes, à simples indicação de novos trabalhos, dos quais tive conhecimento posteriormente à conclusão da tese). Renunciei do mesmo modo à idéia de buscar e eliminar todas as eventuais imperfeições e lacunas do trabalho (tentativa que seria, de qualquer forma, vã) — e é portanto com tais previsíveis imperfeições e lacunas que se apresenta aqui esta contribuição à história da Noroeste.

INTRODUÇÃO

A estrada de ferro historicamente conhecida como *Noroeste do Brasil* (NOB) constitui um objeto de estudo verdadeiramente fascinante. De fato, é geralmente reconhecido que a Noroeste detém notáveis títulos de distinção entre suas congêneres brasileiras. Ela foi por exemplo a primeira, e, até o recente advento da *Ferrovorte*, a única ferrovia a ligar diretamente o território do antigo Estado de Mato Grosso¹ ao sudeste brasileiro, e sua primitiva linha-tronco, de Bauru às margens do Rio Paraguai, foi construída em tempo surpreendentemente curto: 1.273 km (incluindo quase 500 pelas matas do oeste paulista e cerca de 40 em aterro contínuo no Pantanal sul-mato-grossense) em apenas 9 anos.

É certo que os referidos títulos de distinção correspondem, em boa medida, às ideologias dominantes na época de sua construção e que perduraram pelas décadas seguintes. Nessa época, as ferrovias costumavam ser saudadas como privilegiados portadores do “progresso”, meios quase mágicos pelos quais a “civilização” seria levada até aos mais distantes “sertões”, isto é, aos territórios onde imperavam o atraso, a “barbárie” – territórios estes que, no momento em que a NOB começou a ser construída, nos primeiros anos do século 20, incluíam não apenas Mato Grosso mas também o oeste do Estado de São Paulo. Inúmeros estudos já demonstraram a parcialidade de tais apreciações, inclusive com relação à própria Noroeste – como, entre outros, os trabalhos de João Francisco Tildei de Lima (1978), Maria Inês Castro (1993), Gilmar Arruda (2000), Lylia Galetti (2000) e Lidia Possas (2001). De todo modo, é inegável que nossa ferrovia se inscreveu fortemente, para o bem ou para o mal, na história de uma ampla porção do território brasileiro, bem como na própria história das relações internacionais do Brasil. Assim, Pedro Telles, um historiador da engenharia brasileira, qualifica a Noroeste como a mais importante das “vias de penetração” construídas no Brasil no início do século 20. Pelas suas perspectivas de ligação com a rede ferroviária boliviana, e daí com o oceano Pacífico, a NOB foi também saudada por Euclides da Cunha, em 1908, como “a seção mais dilatada das transcontinentais sul-americanas”. Ademais, a própria construção dessa via férrea foi cercada de tantos problemas e dificuldades que sua história dificilmente poderia

1. Em 1977, como se sabe, esse Estado foi dividido em duas partes: a porção centro-norte manteve o antigo nome, enquanto a meridional passou a constituir o novo Estado de Mato Grosso do Sul.

ser ignorada – a tal ponto que sua historiografia oficial, essencialmente apologetica, chega a descrever essa construção como uma verdadeira epopéia.

Curiosamente, ao contrário do que seríamos hoje levados a pensar, parte substancial – e sem dúvida a mais dramática – dessa “epopéia” desenrolou-se no trecho paulista. Foram sobretudo as circunstâncias da construção nesse trecho que levaram muitos autores a efetuar, até mesmo, comparações entre a Noroeste e outra lendária ferrovia brasileira, a Madeira-Mamoré. De fato, na primeira década do século 20 era o oeste do Estado de São Paulo, e não o sul de Mato Grosso, que constituía uma área ainda não-conquistada e praticamente desconhecida pelos povoadores não-índios. Tratava-se aí de um território habitado pelos Kaingang (chamados *coroados*) e que foi por eles ardorosamente defendido, do que resultaram ásperos confrontos que chegaram a paralisar, por algum tempo, o avanço da via férrea; esses confrontos, em que perderam a vida muitos indígenas e também numerosos trabalhadores e engenheiros da construção, mobilizaram a opinião pública nacional e produziram um debate que contribuiu em boa medida para a criação, em 1910, do Serviço de Proteção aos Índios (SPI). Foi também no trecho paulista que a malária, senhora do vale do baixo Tietê, impôs às obras elevadíssimo tributo em vidas de trabalhadores. Uma vez cruzado o Rio Paraná, contudo, as condições mudavam. No planalto sul-mato-grossense, a expansão da pecuária, que data da primeira metade do século 19, já se havia encarregado de eliminar ou neutralizar a presença indígena; ademais, nesse segmento, ao invés da espessa mata tropical que caracterizava o lado paulista, predominavam os cerrados e campinas, de modo que a ferrovia cruzava terrenos mais favoráveis à construção e, sobretudo, menos sujeitos às febres malignas.

Não se pense contudo que, por isso, a construção em território sul-mato-grossense transcorreu de forma amena. Nesse trecho, as maiores dificuldades foram encontradas na baixada pantaneira, sobretudo no pantanal do Rio Paraguai. Também aqui a realidade discrepa um pouco das imagens com que em geral nos habituamos. Diferentemente do que tendemos a imaginar ao ouvir a belíssima guarânia de Almir Sater e Paulo Simões, (*Trem do Pantanal*), a Noroeste não cortou senão um trecho relativamente pouco extenso do pantanal do Rio Paraguai – algo em torno de 40 km, de Porto Esperança para leste (sendo que, mais tarde, seriam atravessados outros poucos quilômetros para oeste, na margem direita do rio). De fato, em grande parte do percurso pela baixada logrou-se conduzir a via pelas encostas da serra da Bodoquena, de modo a evitar os notórios inconvenientes da construção em terrenos alagadiços. De todo modo, se pouco representavam, em termos relativos, frente aos cerca de 800 km percorridos pela ferrovia em Mato Grosso, os escassos quilôme-

tros anteriormente referidos foram construídos à custa de esforços absolutamente desproporcionais aos verificados no restante do trecho sul-mato-grossense; a defesa da linha contra as enchentes exigia aí um aterro contínuo, a ser construído em rigorosa planície, e as condições de trabalho eram extremamente desgastantes.

Assim, é também notável que as péssimas condições de trabalho, tanto em São Paulo como em Mato Grosso, acrescidas do autoritarismo dos empreiteiros, seus infames métodos de recrutamento e constantes atrasos no pagamento de salários, motivaram intensa campanha de denúncia por parte da imprensa operária do sudeste e produziram as primeiras greves de que se tem notícia nessas partes percorridas pela estrada.

Enfim, no trecho paulista, a NOB é reconhecida como a responsável direta pela expansão da frente pioneira. De fato, vencidos e afastados os Kaingang, a referida expansão processou-se de modo intenso e rápido. Ocupação e valorização das terras, violenta especulação, acelerada implantação e crescimento das lavouras de cereais e da cultura cafeeira, pequenas estações transformando-se rapidamente em cidades – tais são, com efeito, as imagens geralmente associadas aos primeiros anos da Noroeste paulista. Se nesse segmento, portanto, destacam-se as transformações econômicas induzidas pela NOB, no trecho sul-mato-grossense, por outro lado, o que se acentua é o caráter estratégico da ferrovia, dirigida às fronteiras, parte de uma possível transcontinental, meio de atração dos vizinhos sem saída para o mar – destinada, enfim, a fazer face, no extremo sudoeste do Brasil, ao comércio associado aos rios e aos interesses argentinos. Tais diferenças são o que justifica, a meu ver, o título deste livro, em que os “dois mundos” correspondem a esses dois trechos em que se divide a Estrada.

Prosseguindo nesta introdução, creio ser conveniente apresentar um rápido esboço da história e da pré-história da Noroeste. Como se sabe, projetos visando à construção de uma estrada de ferro ligando Mato Grosso ao litoral atlântico brasileiro existiram desde meados do século 19. Os antecedentes mais imediatos da NOB, contudo, encontram-se já ao início do período republicano, em 1890, quando o Banco União de S. Paulo obteve, do governo federal provisório, a concessão para construção, sob o regime de garantia de juros, de uma ferrovia entre Uberaba (MG) e Coxim, no Estado de Mato Grosso. Essa estrada não chegou a ser construída, mas o Banco preservou em seu poder a concessão até o ano de 1904. Outros projetos de vias férreas dirigidas a Mato Grosso, igualmente malogrados, surgiram nesse meio tempo – cabendo destacar, dentre eles, o projeto apresentado em 1903 pelo engenheiro Emílio Schnoor, que propunha uma estrada de ferro de Agudos (SP), nas imediações de Bauru, à fronteira da Bolívia, no sul de Mato Grosso.

Em junho de 1904 foi fundada no Rio de Janeiro a empresa denominada *Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil*, com o expresso objetivo de construir a via Uberaba-Coxim, mediante a aquisição da concessão até então pertencente ao Banco União de S. Paulo. A concessão foi de fato transferida à nova Companhia, mas o traçado previsto para a via férrea foi inteiramente alterado ainda em 1904: embora aproveitando a mesma concessão, a estrada de ferro que seria agora construída partiria de Bauru e iria até Cuiabá, capital de Mato Grosso, passando por Itapura (localidade situada à margem direita do Rio Tietê, pouco antes de sua foz no Rio Paraná). Em novembro do mesmo ano iniciaram-se os estudos exploratórios da linha, e os trabalhos propriamente de construção começaram em julho de 1905, em Bauru, de modo que em setembro de 1906, em festiva solenidade, foram entregues ao tráfego provisório os primeiros 48 km da via.

Contudo, a ponta dos trilhos estava ainda em território paulista quando, em abril de 1907, o governo federal determinou a mudança do ponto final a ser atingido – o qual, nos termos do Decreto nº 6.463, de 25 de abril, passava a ser Corumbá (cidade sul-mato-grossense situada na margem direita do Rio Paraguai e nas proximidades da fronteira com a Bolívia). Como se vê, essa mudança correspondia praticamente à adoção do projeto de Schnoor, e assim não surpreende que esse engenheiro tenha sido logo enviado ao sul de Mato Grosso com a incumbência de efetuar o reconhecimento do novo traçado. A *Comissão Schnoor* executou esse reconhecimento ainda no ano de 1907. Havendo, entretanto, divergências entre o governo federal e a companhia concessionária, com relação às bases financeiras do prosseguimento da obra, acabou por firmar-se entre as partes, em 1908, um novo entendimento, que alterou significativamente as condições anteriormente vigentes. De fato, no lugar da antiga Bauru-Cuiabá passariam agora a existir, nos termos do Decreto nº 6.899, de 24 de março, duas estradas independentes: a primeira, em território paulista, seria a *E. F. Bauru-Itapura*, que permanecia no regime anterior, isto é, construção e operação concedidas, com garantia de juros, à Companhia Noroeste; o trecho restante, situado em sua maior parte em território mato-grossense, constituiria a *E. F. Itapura-Corumbá*, excluída do regime primitivo e desde logo declarada propriedade da União; sua construção e operação, de todo modo, continuavam confiadas à Companhia Noroeste, sob um regime de empreitada seguida de arrendamento.

Na Bauru-Itapura os trabalhos prosseguiram, a despeito da resistência dos Kaingang. A construção da Itapura-Corumbá seria atacada, por sua vez, pelas duas extremidades, sendo que já em maio de 1908 as obras tiveram início a partir do território mato-grossense. A abertura dessa segunda frente de trabalhos não se deu, contudo, no ponto final projetado para

a ferrovia mas em uma localidade situada algumas dezenas de quilômetros aquém desse ponto: o chamado *Porto Esperança*, localizado na margem esquerda do Rio Paraguai, a jusante de Corumbá.² A partir da outra extremidade, ainda em território paulista, a construção prosseguiu para oeste depois que Itapura foi atingida, no início de 1910, pela linha procedente de Bauru; as duas pontas de trilhos, avançando uma ao encontro da outra, deveriam encontrar-se em algum ponto do território sul-mato-grossense – ficando estabelecido que somente depois dessa ligação seria providenciada a construção do trecho restante, de Porto Esperança à Corumbá.

Circunstâncias várias, todavia, determinaram o rompimento do contrato entre o governo federal e a Companhia Noroeste, relativo à construção da Itapura-Corumbá. De fato, em outubro de 1913 a União decretou a caducidade daquele contrato e assumiu diretamente os trabalhos de operação e conclusão da estrada, os quais foram confiados a uma comissão de engenheiros que assumiu seus encargos em fins do mesmo ano. Foi, portanto, já sob a administração federal que se efetivou, no fim de agosto de 1914, pouco a leste de Campo Grande (num ponto batizado precisamente com o nome de *Ligação*), a esperada junção entre as duas pontas de trilhos, sendo declarada aberta ao tráfego toda a linha entre Bauru e Porto Esperança. Enquanto isso, prosseguiram os desentendimentos entre o governo federal e a Companhia, chegando as coisas a tal ponto que, em dezembro de 1917, a União decidiu encampar a própria Bauru-Itapura. Uma vez encampada, essa estrada foi incorporada em 1918 à Itapura-Corumbá, e logo se consolidou, para designar a ferrovia resultante, o nome *Noroeste do Brasil*.

A Noroeste permaneceria, entretanto, por muito tempo com seus trilhos limitados ao segmento de Bauru a Porto Esperança. De fato, apenas a partir de fins da década de 30 seria iniciado o prolongamento da Estrada em direção a Corumbá – ao mesmo tempo em que se iniciava também a construção de um ramal que, partindo das imediações de Campo Grande, dirigiu-se à Ponta Porã, na fronteira com a República do Paraguai. Cabe notar que na mesma época começou ainda a ser construída uma ferrovia entre Corumbá e a cidade boliviana de Santa Cruz de la Sierra – sendo essas três obras (o prolongamento a Corumbá, o ramal de Ponta Porã e a ferrovia Brasil-Bolívia) concluídas na primeira metade da década de 50.

Em 1957 a Noroeste foi integrada à Rede Ferroviária Federal (RFFSA), e em 1996 voltou a ser operada por uma empresa privada, a sa-

2. Tanto Porto Esperança como Corumbá ligavam-se ao estuário do Prata (e, portanto, ao Atlântico) pela navegação do sistema fluvial Paraguai-Paraná.

ber, um consórcio formado exclusivamente por empresas estrangeiras e liderado pelo norte-americano *Noel Group*, que arrematou em leilão os direitos de arrendamento do tráfego e de utilização das instalações e equipamentos da velha ferrovia – rebatizada, pelo citado consórcio, com o nome de *Ferrovía Novoeste S.A.* Logo em seguida, contudo, o controle sobre a Novoeste mudou de mãos, passando à *holding FERROPASA* (Feronorte Participações S.A.), criada em 1998 e que tinha como acionistas, entre outros, Previ, Funcef, Grupo Itamarati, Laif-GE & AIG, Chase-BRP, BNDESPAR e Bradesco. Essa *holding* passou a ter, como subsidiárias integrais, tanto a Novoeste como a *Feronorte S. A. – Ferrovias Norte Brasil*, detendo ainda o controle da FERROBAN (a antiga FEPASA). No início de 2002 a FERROPASA foi, por sua vez, substituída por uma nova *holding*, denominada *Brasil Ferrovias*.

Ainda em 1996 foi encerrado, na antiga NOB, o tráfego dos trens de passageiros, e em fins de 2002 a Novoeste desativou completamente a operação do ramal de Ponta Porã. Contudo, até o presente momento não se concretizaram as expectativas de melhoria das condições da via férrea. Ao contrário, a operação dessa empresa tem sido cercada por graves denúncias, que dão conta da não-realização de investimentos e do abandono da linha e das instalações arrendadas. De fato, o patrimônio da antiga NOB foi, em grande parte, sucateado, de modo que tem cabido à sociedade civil, em São Paulo e Mato Grosso do Sul, a iniciativa de esforços no sentido de sua recuperação e preservação. Mais recentemente têm sido divulgadas algumas articulações, envolvendo diversas empresas e esferas governamentais, que sugerem um novo enquadramento da Novoeste, em termos de operação e investimentos – tudo com vistas à efetivação, segundo se diz, da assim chamada “rota bioceânica”, (a ligação do porto de Santos com o litoral do Oceano Pacífico) e do chamado *Trem do Pantanal*, com finalidades turísticas. Nesse contexto, como forma de atrair ou justificar investimentos públicos e privados, a linha da Novoeste, segundo se informa, poderia até mesmo sofrer uma cisão: o trecho Campo Grande-Baurú seria integrado à FERROBAN, enquanto aquele de Campo Grande a Corumbá seria devolvido à União, a qual poderia em seguida transferi-lo ao governo estadual ou a alguma empresa privada.

Este não é, certamente, o lugar para longas profissões de fé, mas creio não ser demais assinalar que busquei adotar, no presente trabalho, uma perspectiva devotada à compreensão do objeto em suas múltiplas articulações com o processo histórico que lhe dá sentido. Por certo não se pode ignorar que o desenvolvimento da reflexão historiográfica tornou extremamente problemáticas certas pretensões muito encontradas em épocas anteriores, as quais em diversos momentos ameaçaram desfigurar por completo o materialismo histórico e tenderam frequentemente a pro-

duzir, como notou Emília Viotti da Costa, “mecanicismos e reducionismos economicistas” (COSTA, 1994, p. 12). Entretanto, deve ser igualmente notado que, ainda segundo o registro de Viotti da Costa, certas críticas às contrafações do materialismo acabaram, por seu turno, numa “total inversão da dialética”:

O cultural, o político, a linguagem deixaram de ser determinados para serem determinantes. A consciência passou a determinar o ser social. [...] A válida crítica ao objetivismo positivista que postulava uma total autonomia do objeto em relação ao sujeito, e que confiava cegamente no caráter científico da história, e o necessário reconhecimento de que o historiador constrói o seu próprio objeto, freqüentemente levaram a um total subjetivismo, à negação da possibilidade de conhecimento e até mesmo ao questionamento dos limites entre história e ficção (p. 12-13).

Desse modo, parece-me acertado o ponto de vista de Costa, segundo o qual é necessário trabalhar “na direção de uma nova síntese”, capaz de evitar “todas as formas de reducionismo e reificação, sejam eles econômicos, lingüísticos ou culturais, uma síntese que não perca de vista a articulação entre microfísica e macrofísica do poder, que reconheça que a subjetividade é ao mesmo tempo constituída e constituinte, uma síntese enfim que seja centrada na teoria da práxis enriquecida pelas novas experiências” (p. 13, 26). Uma síntese semelhante é reclamada também por Jobson Arruda. Esse autor, de fato, depois de registrar o impasse da *Nova História* (a qual, pela sua subsunção à “antropologia histórica”, tendia a “desembocar num completo relativismo”), avalia que tais impasses do trabalho historiográfico poderiam “conduzir a uma nova síntese, que incorpore os ganhos da nova *Nouvelle Histoire*” mas: “sem perder de vista os fenômenos estruturais, as classes, os grupos, as formas coletivas de vida” – uma síntese, enfim, “entre razão e imaginação, entre racionalidade e narração, entre orientação prática e fascinação estética” (ARRUDA, 1994, p. 82, 85). Em texto mais recente, Arruda reafirma, com Tengarrinha, os mesmos pontos de vista: “a história encontra-se permeada não apenas por significações atribuídas pelos homens às suas ações e expressas em suas intenções, mas, também, por uma dimensão objetiva. Delineia-se, portanto, um duplo plano, que é preciso surpreender no tecido da história: o das práticas dos sujeitos e suas significações e o da realidade objetiva” (ARRUDA; TENGARRINHA, 1999, p. 12).

A meu ver, o objeto tratado no presente livro presta-se admiravelmente a uma abordagem ampla, não-dogmática, tal como é preconizado por autores como os recém-citados. Descontinuidades e contradições acompanham incessantemente a trajetória da NOB no período de sua

existência que me propus a estudar; como ainda veremos, essa trajetória assemelha-se, sob muitos aspectos, ao trabalho de Sísifo, em que se constrói e reconstrói uma obra nunca concluída. Do mesmo modo, parece-me difícil imaginar, na história brasileira, eventos em que as representações, ou ideologias, tenham tido maior peso que na construção e implementação da NOB em território sul-mato-grossense; de fato, no período estudado a reiteração do sentido "estratégico" da ferrovia (estritamente ligado, no discurso dos analistas, à sua tarefa de promoção do "desenvolvimento econômico" e ocupação dos "vazios interiores") adquire, por exemplo, particular significado ao conjugar-se com o lema da *Marcha para Oeste*.

A contribuição ao estudo da Noroeste, que procuro apresentar neste livro, muito deve à bibliografia já produzida sobre essa ferrovia – bastante rica, aliás, visto que a movimentada história da NOB tem justificado a produção de inúmeros estudos. Numa primeira fase dessa produção destacam-se três obras: o livro de Luiz de Sá Carvalho, *Rumando para o Oceano Pacífico*, publicado em 1942, seguido pela alentada análise de Fernando de Azevedo (*Um trem corre para o Oeste*), escrita em torno de 1948, e pelo livro do jornalista Correia das Neves (*História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, de 1958). Todas constituem valiosas fontes de informação, e as duas primeiras, principalmente, apresentam também inúmeros elementos de análise, expendendo pontos de vista com os quais é possível manter intenso diálogo. A obra de Neves, por sua vez, embora não se furte, aqui e ali, a avançar algumas interpretações, restringe-se quase só à crônica dos fatos da história da estrada. De todo modo, convém assinalar que as obras citadas inscrevem-se, em variável medida, num registro apologético, isto é, tendem à exaltação; muitas vezes acrítica, da estrada, seus construtores e dirigentes, seus efeitos e realizações, etc. Tal viés é particularmente notável em Neves e está presente também em Carvalho. Na obra de Azevedo, por outro lado, a ênfase nas realizações da Noroeste, embora muito presente, não chega a sobrepor-se à visão crítica do autor. De fato, praticamente não seria preciso aqui dizer que o trabalho de Fernando de Azevedo tornou-se um clássico, não apenas no tocante à NOB mas no âmbito da própria historiografia ferroviária brasileira, na medida em que sua aguda e aprofundada análise da trajetória da Noroeste, de seus problemas e perspectivas, estende-se também ao conjunto da experiência das ferrovias no Brasil.

3. A respeito dessa obra, é interessante notar, de todo modo, que ela resultou de uma encomenda efetuada em 1946 pelo então diretor da Noroeste (Lima Figueiredo) e consubstanciada em um contrato formal assinado entre as partes em janeiro de 1947. Pelo contrato o autor cedia à NOB os direitos sobre as duas primeiras edições; contudo, a ferrovia publicou apenas a primeira, que saiu em 1950 pela editora Martins, de modo que a segunda edição saiu já pela Companhia Melhoramentos (em fins dos anos 50, ao

Mais recentemente a Noroeste tem sido objeto de vários estudos acadêmicos em nível de pós-graduação, encontrando-se, já no início dos anos 90, três dissertações de mestrado. Em *O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*, de 1993, Maria Inês M. Castro efetua uma bela recuperação dos antecedentes da ferrovia, além de uma vívida reconstituição do penoso processo de sua construção. Com *Memórias matogrossenses: a E. F. Noroeste do Brasil*, também de 1993, Tânia Garcia busca, mediante depoimentos, delinear o significado da NOB para a sociedade mato-grossense. A terceira, enfim, é minha própria dissertação, defendida na Unesp/Assis em 1992 e posteriormente publicada: *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da E. F. Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Dentre os inúmeros objetos de estudo suscitados pela rica história da Noroeste, procurei, na referida dissertação, dedicar-me a um aspecto particularmente estimulante, a saber, o sentido da construção dessa ferrovia, com relação especialmente ao início da sua implantação (1904-1905) e à definição final de seu traçado (1907-1908).

Outros trabalhos acadêmicos, tendo como objeto a Noroeste, vieram a lume nos últimos dez anos. O primeiro é o de Manfredi Neto, de 1995 – *O trem da morte: o imaginário do progresso na Noroeste (1905-1930)*, que, embora limitando-se ao segmento entre Bauru e Araçatuba, apresenta um interessante estudo não apenas da fase inicial da ferrovia como também da região por ela atravessada, abordando temas como o conflito com os indígenas, a imigração e a colonização, os trabalhadores da Estrada, etc. De 1996 é o trabalho de Dora Galvão (*A expansão geopolítica ferroviária para a região noroeste do Brasil até a década de 1940*), que constitui, em parte, uma confirmação das avaliações expostas em minha dissertação, embora adotando um enfoque característico da geopolítica; Galvão dedica-se ainda ao exame dos efeitos provocados pela ferrovia, detendo-se, contudo, mais extensamente na consideração do trecho paulista da Estrada e efetuando apenas breves considerações com relação ao trecho mato-grossense. Mais recentemente, enfim, registram-se o valioso livro de Lidia Possas, *Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista*, publicado em 2001, e a dissertação de Vera Pallamin, também de 2001, que examina as vicissitudes da Companhia Noroeste no rico período entre 1904 e 1918 e situa a ferrovia no contexto da expansão da frente pioneira (*Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil: uma empresa na frente pioneira*).⁴

que parece), como parte das obras completas de Fernando de Azevedo [cf. Instituto de Estudos Brasileiros (IEB/USP) – Arquivo Fernando de Azevedo, Série AAP, Pasta 3, documentos 21, 22 e 57].

4. Pallamin cita outro estudo, ao qual, entretanto, não cheguei a ter acesso na época da pesquisa: trata-se da tese de doutorado em Arquite-

Importantes e vivas informações são fornecidas também pelas reminiscências de Gabriel Ruiz Pelegrina, antigo ferroviário da Noroeste, publicadas em 2000 (*Memórias de um ferroviário*). Finalmente, devem ser aqui lembrados trabalhos que, embora não tenham a Noroeste como objeto específico, a ela dedicam importante atenção: é o caso, por exemplo, do conhecido trabalho de João Francisco Tidei de Lima, de 1978 (*A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru*), e da tese de Margaret Martins, de 1995: *Caminhos tortuosos: um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras, 1934 a 1956*.

O presente trabalho, enfim, não deixa de representar uma continuação de meus estudos anteriores. Nessa nova fase das pesquisas, agora mais direcionadas para a História Econômica, minhas atenções se voltaram sobretudo para um aspecto específico da história da Noroeste ainda não estudado de forma sistemática e que me parecia particularmente relevante: o impacto de sua presença na região sul de Mato Grosso. Com relação ao trecho paulista, como vimos, os efeitos da ferrovia parecem perfeitamente nítidos, tendo sido já apontados por inúmeros trabalhos; com relação ao trecho mato-grossense, entretanto, as referências disponíveis levavam-me a suspeitar de uma *superestimação* dos efeitos da via férrea, no tocante às transformações econômicas ali verificadas. Por outro lado, parecia-me também que nada poderia ser dito com segurança a esse respeito sem uma prévia análise dos condicionamentos que pesavam sobre a ferrovia como um todo. Contudo, também essa análise, em grande parte, estava ainda por ser feita, em que pesem as contribuições já mencionadas. Assim é que terminei por tentar enfrentar, no trabalho ora publicado, esse duplo desafio. Para esse estudo busquei delimitar um período que fosse suficientemente significativo sem ser, por outro lado, demasiadamente extenso. Desse modo, decidi colocar como marco inicial o ano de 1918, quando efetivamente se configura a Noroeste mais ou menos como ela viria a ser conhecida nas décadas seguintes; isto é, uma ferrovia federal unificada em seus trechos paulista e mato-grossense; como marco final, destinando a evitar um excessivo alongamento da pesquisa, estabeleci o ano de 1956, ou seja, o último ano de existência "independente", se assim podemos expressar-nos, na história da ferrovia, antes de ser ela integrada à Rede Ferroviária Federal.

A análise que pude efetuar acerca do desempenho econômico-financeiro da Noroeste — considerada aqui globalmente; isto é, na unidade

tura de N. Ghirardello, intitulada *A beira da linha: formações urbanas da Noroeste paulista*, defendida em 1999 e recentemente publicada pela Editora da Unesp.

de seus dois trechos — constitui o terceiro capítulo deste livro. Nessa análise, minhas pretensões certamente não poderiam ser senão bastante modestas, dada a enorme amplitude do tema. De todo modo, desafiado pela grande escassez de estudos a respeito do assunto, procurei, com base sobretudo em fontes documentais, conjugar a análise dos indicadores de desempenho da Estrada com a consideração dos mais importantes condicionamentos, específicos e gerais, que sobre ela pesavam. O exame da presença da Noroeste no antigo sul de Mato Grosso constitui, por seu turno, a matéria do quarto capítulo. Esforcei-me aí por desenvolver os estudos sistemáticos que, conforme assinei, eram ainda inexistentes, e para tanto procurei lançar mão de dados quantitativos. Quanto ao mais, nos dois capítulos iniciais procurei primeiramente recuperar a história do acabamento e ampliação da ferrovia, suas vicissitudes administrativas e a situação de seus trabalhadores, ao longo do período; em seguida, busquei demonstrar a persistência, nesse período, do sentido político da Noroeste em Mato Grosso.

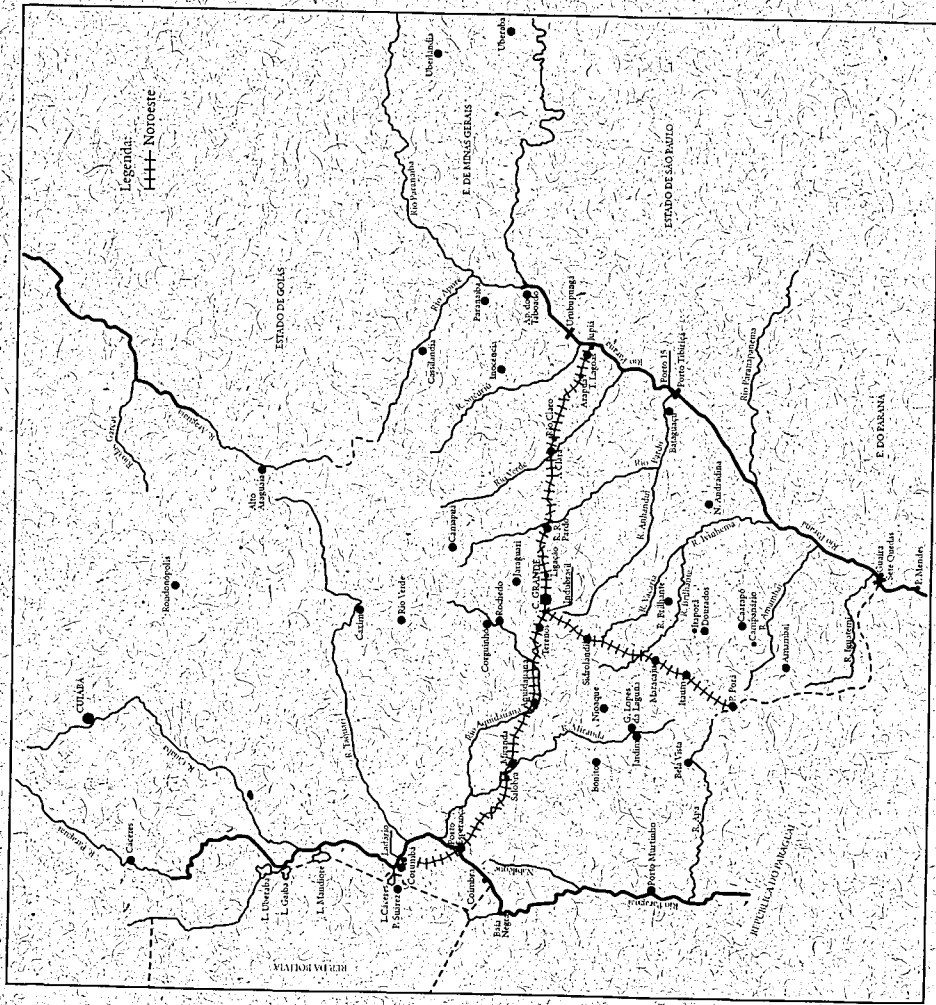
As fontes documentais utilizadas neste trabalho podem ser agrupadas em quatro conjuntos principais: 1) os documentos da Noroeste, representados principalmente pelos relatórios anuais dos diretores; 2) os relatórios anuais dos presidentes e governadores do Estado de Mato Grosso; 3) os censos oficiais brasileiros, realizados entre 1920 e 1960; 4) as atas do Conselho de Tarifas (depois Conselho de Tarifas e Transportes) da Contadoria Central Ferroviária (depois chamada Contadoria Geral dos Transportes).

Lancei mão também da legislação (principalmente decretos presidenciais e decisões ministeriais) e de periódicos especializados (*Brazil Ferro Carril*, no período entre 1931 e 1943, e *Revista Ferroviária*, entre 1940 e 1946). Enfim, destaco ainda como fontes, por havê-los utilizado exaustivamente, três interessantes relatórios que, em diferentes enfoques e variados graus de aprofundamento, abordaram a ferrovia durante o período. O primeiro consiste no valioso *Memorial da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, elaborado em 1933 pelo engenheiro Oscar Teixeira Guimarães, então chefe da 3ª Divisão da Noroeste. O segundo foi elaborado em 1941 por Júlio César Covello, um observador que percorreu toda a estrada (*Relatório de inspeção e estudos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e das condi-*

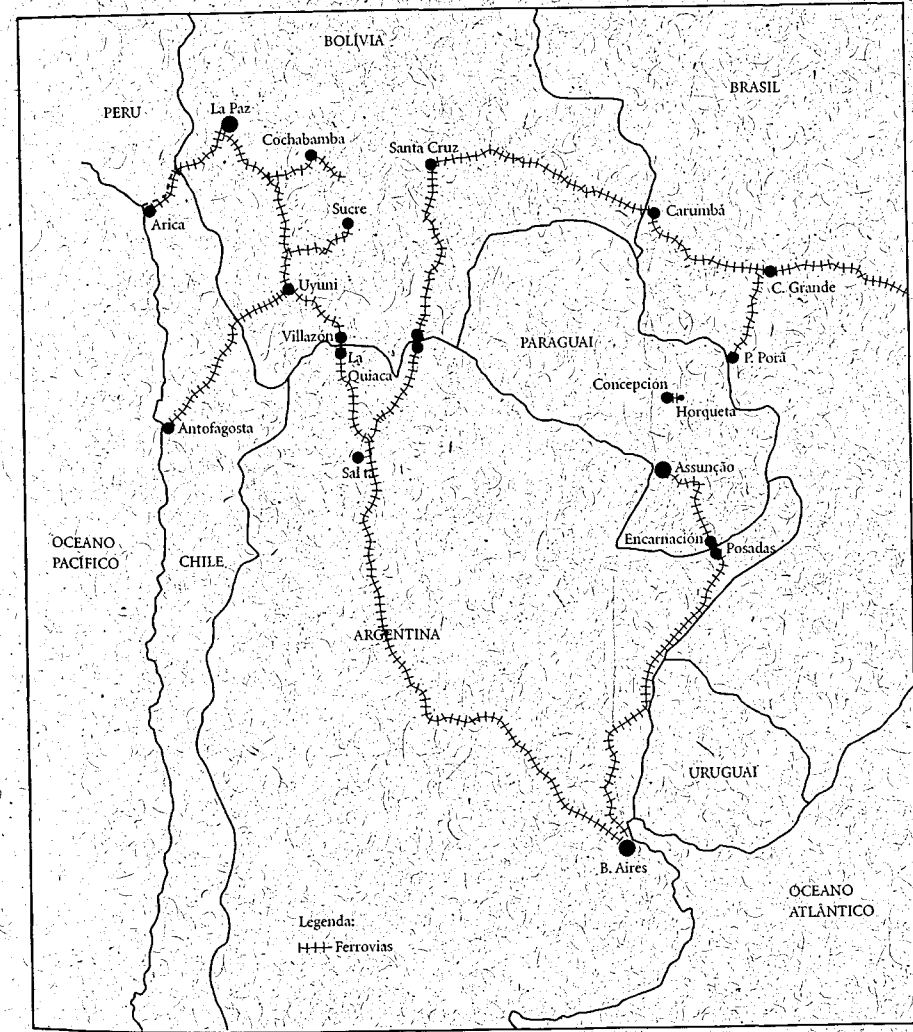
5. Como se sabe, a porção do antigo Estado de Mato Grosso cortada pela ferrovia daria origem, posteriormente, ao Estado de Mato Grosso do Sul. No presente estudo, contudo, essa porção é sempre designada ainda como *sul de Mato Grosso*, ou simplesmente SMT.

6. Dentre os trabalhos integralmente dedicados à NOB, esse parece o primeiro a haver sido publicado (no caso, pela editora Melhoramentos, em 1933).

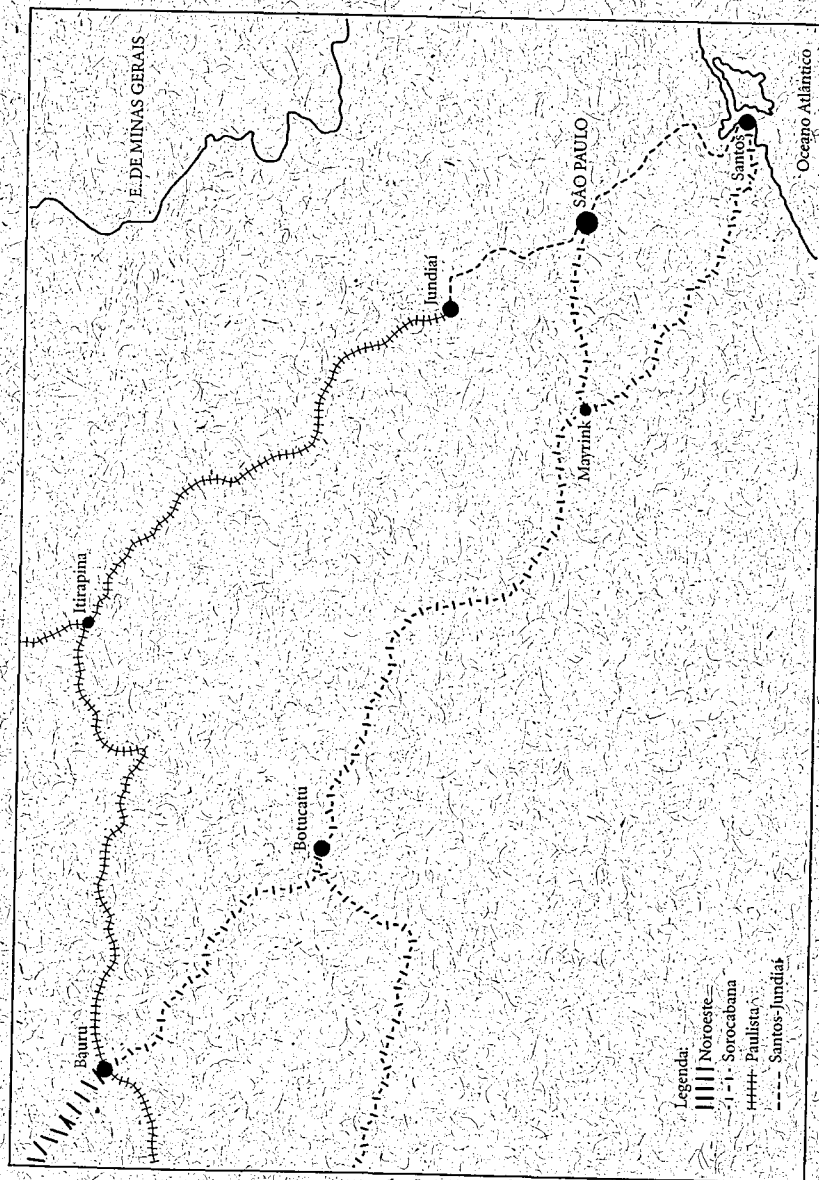
A NOROESTE EM MATO GROSSO (ESQUEMA)



ALGUMAS FERROVIAS DA AMÉRICA DO SUL (ESQUEMA)



LIGAÇÕES DA NOROESTE COM O LITORAL BRASILEIRO (ESQUEMA)



“UMA ESTRADA INACABADA”

BREVE PANORAMA DA TRAJETÓRIA E DOS PROBLEMAS DA NOROESTE (1918-1956)

Dentre as características da Noroeste do Brasil, no período considerado, tem-se como uma das mais notáveis o sentido de *incompletude*. Seu “inacabamento”, se assim podemos dizer, começa pelo fato de que as obras de construção foram paralisadas em 1914 sem que a ferrovia houvesse atingido seu destino (Corumbá). Não se esgotava aí, porém, a lista das carências, conforme atesta um resumo das condições materiais da estrada, elaborado no início de nosso período pelo então diretor, Arlindo Luz:

trilhos fraquíssimos e em extremo gastos no trecho da antiga Bauri-Itapira; estações quase todas provisórias, de madeira já apodrecida, sem área para abrigar as mercadorias desembarcadas ou a embarcar; material de tração [locomotivas] e de transporte [carros, vagões] insuficiente e em mau estado de conservação; falta de oficinas e de abrigos para o material rodante; ausência da ponte sobre o rio Paraná, determinando o estrangulamento do tráfego [...]; pontes provisórias sobre inúmeras travessias [...]; linha quase de raspagem nos pantanais de Aquidauana, Miranda e Paraguai, ao alcance até das médias enchentes desses rios (R21, p. 3-4).

Essa lista poderia ser ainda acrescida, lembrando-se, por exemplo, da quase total ausência de *empedramento* da linha (a qual permanecia, na maior parte, implantada sobre simples leito de terra; ao invés de ser lastreada com pedra britada). Tais carências tiveram em diversos casos um caráter duradouro, tendo sido percebidas por diversos usuários da estrada. Já em novembro de 1915 um viajante registra um problema particularmente sentido pelos que transitavam pela Noroeste: o comboio em movimento, diz ele, “fazia levantar uma nuvem de poeira fina que invadia o vagão, sufocando os passageiros e tingindo as suas roupas de marrom. Um martírio” (MARTINS, 1980, p. 37). Registro semelhante, referente à década seguinte, foi efetuado por Roberto Campos: “o comboio chacoalhava, havia poeira e o problema dos passageiros era proteger a pele e a roupa das fagulhas da Maria Fumaça” (CAMPOS, 1994, p. 135).

1. Nos Anexos, ao final deste livro, encontra-se uma lista dos diretores da NOB no período estudado.

2. Os relatórios dos diretores vão aqui referenciados apenas mediante a letra R seguida do ano respectivo.

Uma descrição particularmente colorida dos incômodos da viagem pela Noroeste, sobretudo no trecho adiante de Araçatuba,³ é dada por um jornalista carioca em fins da década de 20. De Araçatuba para a frente, escreve esse autor,

torna-se intolerável a viagem. Carros fechados, por causa do pó. O ar não penetra e o calor mata. A poeira entra e enterra. É difícil respirar. De vez em quando, é de mister desobstruir as fossas nasais. [...] O que sai do lenço, parece sangue. O mal-estar é desesperador. O ventre já não cabe mais refrigerantes, mas a garganta ressequida exige-os. [...] Almoça-se e janta-se no próprio trem. [...] Servido um prato, engula-se no menor número possível de garfadas, antes que o cubram camadas densas de pó. [...] se presume que se vareja o Saara. (AMARAL, 1927, p. 8).

Os viajantes que se destinavam a Corumbá ou ao Prata detinham-se, “um ou dois dias”, em Campo Grande, porque “não há vapor diário a partir de Porto Esperança, onde a espera (apesar do nome) seria insuportável”. Na viagem ao Porto Esperança, mais tormentos: “se o trem pára um bocado, invadem os carros nuvens de mosquitos esfaimados, que alvoroçam e irritam os passageiros. Bate-se com os pés, braceja-se [...], tudo inutilmente: quando o comboio de novo parte, todos os rostos vão pintalgados e raro é o cano de meia que não se haja dilacerado pelo coçar desesperador das pernas” (AMARAL, 1927, p. 11, 15).

Quase uma década depois de Amaral, em fins de 1935, o antropólogo francês Claude Lévi-Strauss efetuava observações semelhantes sobre a “exaustiva viagem” de São Paulo a Porto Esperança, pelo “noturno” da Noroeste: “ao todo, três dias de viagem num trem movido a lenha, andando em marcha lenta [...]. Os vagões também eram de madeira e relativamente mal-vedados; ao acordarmos, tínhamos o rosto coberto por uma película de barro endurecido, formada pela fina poeira vermelha do ‘sertão’ que se insinuava em cada dobra e em cada poro” (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 150).

Se, na estação seca, o pó castigava os passageiros, na época chuvosa eram as águas que lhes causavam sérios transtornos. No caso da travessia do Rio Paraná, na verdade, esses transtornos independiam da estação — haja vista que, antes da construção da ponte (inaugurada na segunda metade da década de 20), o rio era transposto mediante um precário sistema de balsas, com muitos incômodos e delongas. Com as chuvas, todavia, a situação piorava ainda mais: “a falta da ponte cria todos os anos, no período das chuvas, de dezembro a meados de abril, uma situação de verdadeiro descrédito para a administração da Estrada e de desespero

3. O conjunto das estações da NOB encontra-se indicado nos Anexos.

para os comerciantes. A enchente do rio paralisa dias e dias o embarque dos carros em uma e outra margem” (R14-15, p. 7).

Também na baixada pantaneira, em Mato Grosso, as interrupções do tráfego por ocasião das enchentes dos rios eram uma constante. Diferentemente das cheias do Paraná, que suspendiam apenas a travessia de mercadorias e animais, as enchentes no Pantanal acarretavam paralisação total da circulação de trens, sendo que em 1921 o tráfego além da estação de Salobra chegou a ficar interrompido durante quase seis meses, de fevereiro a julho (R21a, p. 17; R22, p. 8).

Tais problemas continuavam a ser mencionados na década seguinte. Lévi-Strauss, por exemplo, em fins de 1935, descrevia a linha no pantanal do Rio Paraguai como uma “passarela frágil”, “sumariamente armada sobre o pântano”, que a locomotiva parecia “a todo instante inclinada a abandonar” (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 153). Em 1933, por sua vez, um morador da região da Nhecolândia, no Pantanal, registrava em seu diário, no mês de janeiro: “grandes chuvas caídas no sul do Estado interrompem por alguns dias o tráfego de trem da Noroeste [...]. A lancha Taquari foi a Salobra buscar malas postais e cargas” (BARROS, 1987, p. 75).

Outro problema costumeiramente mencionado eram os descarrilamentos. O jornalista Plínio Reys, por exemplo, que em 1922 acompanhou as tropas legalistas enviadas de São Paulo para combater a rebelião tenentista em Mato Grosso, refere em poucos dias nada menos que três daqueles incidentes. No trecho entre Araçatuba e Jupia, diz Reys, a viagem foi atrasada devido ao descarrilamento de um dos carros. Do mesmo modo, o general Clodoaldo da Fonseca, chefe dos revoltosos, que vinha de Campo Grande para Três Lagoas a fim de parlamentar com o chefe legalista, teve também sua chegada retardada devido ao descarrilamento do trem em que viajava. Enfim, o terceiro episódio registrado pelo autor envolveu precisamente o primeiro trem regular a correr entre Bauru e Três Lagoas depois de superada a revolta (REYS, 1922, p. 49; 61, 136). Na mesma época, o engenheiro Roberto Simonsen, que viajava pela NOB a serviço da construção dos quartéis do Exército em Mato Grosso, menciona também que, indo para Campo Grande, tivera “relativamente boa viagem; apenas um descarrilamento, sem mais conseqüências” (apud SILVA, Egidio M. de Castro e, 1961, p. 109).

Ao relatar a construção de importantes obras públicas em Cuiabá (as “Obras Oficiais”), entre o final da década de 30 e o começo da seguinte, o engenheiro Cássio Sá destaca, por sua vez, a demora nos transportes para Mato Grosso. Os materiais para as obras vinham de São Paulo, nota Sá, e seu transporte já sofria certa demora na baldeação da Companhia Paulista para a Noroeste, em Bauru. Já pela NOB, em “morosos” trens cargueiros, chegavam ao Porto Esperança, de onde seguiam para Cuiabá em embarcações fluviais. O autor resume: “os materiais que recebíamos de São Paulo tinham nesse percurso uma demora em média de três meses” (SÁ, 1980, p. 63).

Ao longo do nosso período foram sanadas muitas das mencionadas carências – restando delas, todavia, ainda o suficiente para ser abundantemente lamentado e criticado por inúmeras fontes. Em 1947, o próprio diretor da Estrada, o coronel Lima Figueiredo, assim se expressava: “a Noroeste é uma estrada inacabada” (R47, p. 4; grifo do original). Pouco depois, em 1948, Fernando de Azevedo apontava por sua vez a “necessidade inadiável” de uma “reconstituição” da estrada, e já no final do nosso período Correia das Neves repetia ainda a avaliação da NOB como “uma estrada inacabada” (AZEVEDO, [1958], p. 98 et seq.; NEVES, 1958, p. 136-137).

Assim, a história da Noroeste do Brasil, no decorrer do nosso período, é em parte a história de seu “acabamento”, à qual passo a dedicar-me. Além disso, apresento, ainda neste capítulo, outras informações e análises necessárias para a compreensão da trajetória da ferrovia, no período considerado.

PROBLEMAS E SOLUÇÕES NA LINHA BAURU-PORTO ESPERANÇA

A travessia do Rio Paraná

No trecho correspondente à antiga Itapura-Corumbá destacava-se o problema da falta da ponte sobre o Rio Paraná, cuja construção havia sido logo de início problematizada pela mudança do ponto de destino da NOB, de Cuiabá para Corumbá. De acordo com o traçado primitivo (Bauru-Cuiabá), a ferrovia deveria acercar-se do Rio Tietê, atravessá-lo e seguir adiante, para cruzar o Rio Paraná *acima* da desembocadura do Tietê, mais precisamente “entre o salto do Urubupungá e o porto do Taboado” (Decreto nº 5.349, de 18.10.04).⁴ Em 1907, o primeiro decreto federal a tratar da mudança do traçado (Decreto nº 6.463, de 25.4.07) alterou essa disposição, determinando que se procurasse a travessia “nas imediações da corredeira do Jupia” – *abaixo*, portanto, da foz do Tietê. Curiosamente, porém, a travessia em Urubupungá foi mantida pela Comissão Schnoor, que ainda em 1907 efetuou os estudos do local por onde deveria passar o traçado modificado, em direção a Corumbá. De fato, Euclides

4. A principal fonte da legislação citada neste livro é a *Coleção das Leis da República dos Estados Unidos do Brasil*, editada, em volumes anuais, pela Imprensa Nacional. Assim, a fim de simplificar a redação, fica convencionalizado que, a menos que seja expressamente indicada outra fonte, toda a legislação citada provém dessa *Coleção*.

da Cunha, resumindo em 1908 o traçado sugerido por Schnoor, informa que, por ele, depois de atravessar o Rio Tietê no local denominado “Canal do Inferno”, a NOB transporia o Paraná no local em que esse rio era repartido em dois canais pela Ilha Grande de Urubupungá (CUNHA, 1946, p. 155). Tal disposição é confirmada pelo engenheiro Fernando Esquerdo e pelo próprio geólogo da Comissão Schnoor, que se dá até mesmo ao trabalho de rebater objeções à solidez da rocha no local pretendido para a travessia (ESQUERDO, 1908, p. 9; LISBOA, 1909, p. 15, 17-19).

É claro porém que, dirigindo-se a ferrovia para Corumbá, resultaria totalmente inconveniente a travessia do Paraná em Urubupungá, uma vez que isso implicaria na construção de pontes sobre outros dois grandes rios: o Tietê, como mencionado, e o Sucuriú, em Mato Grosso. Em vista disso, já o próprio Lisboa registrou a esse respeito, em uma nota de rodapé: “presentemente estuda-se uma variante tendo por fim evitar as travessias do Tietê e do Sucuriú cortando-se o Paraná no Jupia” (LISBOA, 1909, p. 21). É de notar que o Decreto nº 6.899 (24.3.08), que efetivou a mudança do ponto de destino da ferrovia, nada diz acerca do local da travessia do Paraná. Assim, apenas em 1909 foi finalmente definido que a NOB transporia o rio no Jupia (Decreto nº 7.585, de 7.10.09).

Assim, a companhia construtora encomendou na Europa o material metálico destinado à ponte e, segundo se informa, em outubro de 1911 esse material já se encontrava no Brasil – sendo depositado na Barra Funda, na cidade de São Paulo, junto à Estrada de Ferro Sorocabana (R11, p. 6; R14-15, p. 23). Todavia, a companhia não providenciou logo a construção, devido ao fato de a margem do Paraná ser “tão insalubre que o pessoal não consegue permanecer ali impunemente, nem mesmo por poucos dias” (R11, p. 6). Mais de um ano depois o governo federal ainda exigia que a empresa executasse a obra (Decreto nº 9.970, de 30.12.12), sem todavia obter sucesso. Ao que parece, as providências da Companhia, a esse respeito, se teriam limitado a transportar para a margem mato-grossense do Rio Paraná, em Três Lagoas, a ferragem correspondente a um dos vãos da ponte (R14-15, p. 23). Enfim, o inadimplemento da Companhia, com relação a esse e outros pontos de seu contrato, acabou por determinar, como já foi dito, a declaração de caducidade do contrato de construção e arrendamento da E. F. Itapura-Corumbá, passando o governo federal a administrar diretamente a Estrada (Decreto nº 10.523, de 23.10.13, em LFF, v. 13).⁵ Cabe notar

5. Com as letras LFF designo outra importante fonte da legislação citada neste estudo: a *Legislação ferro-viária federal do Brasil*, compilação organizada por Alberto Randolpho Paiva e publicada em 1922, em vários volumes, pelo Ministério da Viação e Obras Públicas.

·todavia que, mesmo com a caducidade, a superestrutura metálica importada continuou como propriedade da Companhia (cf. *Memorial apresentado ao Exmo. Sr. Presidente da República pelo Exmo. Sr. Ministro Pires do Rio, em 12 de maio de 1922*, em R21, p. 53).

Nesse meio tempo a Companhia Noroeste havia improvisado, na ausência da ponte, o mencionado sistema de balsas. Usualmente referido na documentação como *ferry boat*, esse sistema foi instalado no segundo semestre de 1910, ao mesmo tempo em que os trilhos procedentes de Bauru chegavam até a estação de Jupia, às margens do Rio Paraná.⁶ Nesse ponto o rio tinha aproximadamente mil metros de largura, e o porto de embarque e desembarque do lado de Mato Grosso situava-se mais próximo do rebojo do Jupia, a cerca de 3 km, em linha reta, do porto situado na margem paulista; esses portos, em cada uma das margens, eram atingidos pelos trens mediante linhas de acesso com "rampas fortes", onde "corriam carretões que subiam ou desciam conforme o nível das águas" (GUIMARÃES, 1933, p. 15-17). O serviço de travessia, propriamente, foi iniciado com um rebocador e duas lanchas conjugadas, sendo assentadas sobre esse conjugado cinco linhas paralelas, destinadas a receber os veículos. Mais tarde o serviço foi acrescido de mais um rebocador e mais um conjugado de duas lanchas (R11, p. 4; GUIMARÃES, 1933, p. 15).

Segundo afirmava a Companhia, o *ferry boat* vinha dando "os melhores resultados" (R11, p. 6). Era, todavia, geralmente reconhecido que esse método não passava de um precaríssimo substituto da ponte definitiva, e suas inconveniências — notáveis em qualquer época do ano — avultavam na época das enchentes, conforme assinala há pouco. O diretor da Itapura-Corumbá informa que, no ano de 1916, fora necessário estabelecer, na margem de São Paulo, "três linhas, em níveis diferentes, para poder conseguir a atracação das lanchas que carregam os vagões"; no lado de Mato Grosso se haviam estabelecido duas linhas, as quais ainda precisaram ser "elevadas ou abaixadas duas e três vezes em uma semana". Contudo, mesmo com todos esses esforços conseguia-se carregar e descarregar apenas cinco vagões de cada vez, numa operação que não consumia menos de três horas. Informa-se que eram feitas, em média, quatro travessias por dia, ou seja, "um transporte diário de 10 vagões ou carros de cada uma das margens do rio para a outra". Devido às deficientes instalações do serviço, os carros de passageiros não eram trasladados: os viajantes eram transportados nos rebocadores, nos quais se intro-

6. Cabe notar que, embora assim denominada, a referida estação situava-se na verdade, provavelmente por necessidades operacionais do *ferry boat*, alguns quilômetros a montante do rebojo do Jupia, no Rio Paraná, sobre o qual deveria ser construída a ponte.

duziram, para esse fim, "alguns melhoramentos". É interessante notar que, por ser considerado um serviço "provisório", o custo da travessia não era incluído no cálculo das tarifas mas cobrado à parte, por meio de taxas (R14-15, passim).

De todo modo, o serviço era feito "sempre com muito risco"; em um acidente em setembro de 1915, por exemplo, caiu ao rio uma locomotiva, cujo resgate exigiu "um penoso serviço de 10 dias", durante os quais a travessia ficou interrompida; em outra ocasião, um conjugado e seu rebocador sofreram avarias após serem arremessados contra as pedras por um forte temporal (R14-15, p. 38, 48). Além disso, a travessia era feita "a olho", isto é, sem uso de bússola ou outros instrumentos, de modo que ela era forçada a interromper-se nos períodos em que havia neblina (REYS, 1922, p. 175). Um outro espectro, enfim, rondava o serviço: o impaludismo, que "depaupera e mata" o pessoal nele envolvido (R21, p. 14).

Enquanto o *ferry boat* seguia, penosa e deficientemente, cumprindo sua tarefa, prosseguiam as discussões e trabalhos relativos à ponte, sendo esse problema abordado já em 1913 pela comissão dirigente da Itapura-Corumbá, recém-nomeada pelo governo federal. Havia surgido dúvidas quanto à resistência e estabilidade da estrutura metálica existente, de modo que se procedeu então a "cálculos de verificação". Segundo informava, em julho de 1914, o engenheiro encarregado desses cálculos, aquela superestrutura não correria "perigo imediato" com o trem-tipo da Estrada; mas ela não se achava, contudo, nas "condições que se devem exigir para obras dessa natureza": o engenheiro registrava, de fato, o "péssimo estado em que se acham as peças da ponte, muito estragadas pela ferrugem, o que diminui os resultados obtidos pelos cálculos enfraquecendo mais a ponte" (em *Memorial...*, citado, p. 53).

A mencionada comissão dirigente foi extinta, em março de 1915, sem que o problema da ponte tivesse sido equacionado. Assim, o novo engenheiro-chefe da Itapura-Corumbá, Firmo Dutra, mesmo reconhecendo a "escassa" margem de segurança oferecida pela estrutura metálica existente, recomendou, em vista da "necessidade e urgência" da obra, que o governo comprasse da Companhia Noroeste a referida estrutura — opinião essa que foi endossada por parecer do Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, que levou em conta também as dificuldades de importação de novo material metálico, em plena Guerra Mundial (R14-15, p. 23; *Memorial*, p. 54). Esse material foi realmente adquirido e chegaram mesmo a iniciar-se os serviços de alvenaria com vistas à montagem da estrutura. Todavia, o empreiteiro contratado para as obras não conseguiu executá-las (*Memorial*, p. 55); por outro lado, nesse meio tempo ocorreu também, em dezembro de 1917, a encampação

do trecho Bauru-Itapura. Assim, passando o governo federal à condição de proprietário de toda a linha de Bauru a Porto Esperança, iniciava-se uma nova fase na história dessa ponte.⁷

Com efeito, o novo diretor, Arlindo Luz, terminou optando por condenar formalmente o emprego da estrutura existente, já desgastada pelo tempo, tendo como argumentos o crescente tráfego da NOB e o fato de já haver terminado a Guerra e, com ela, o impedimento da aquisição de material mais adequado; além disso, segundo o *Memorial*, "era da máxima vantagem dar à ponte, de eminente caráter estratégico, às condições de obra definitiva em largo futuro"; a ferragem antiga, por outro lado, poderia ser aproveitada na construção de inúmeras outras pontes definitivas, pequenas e médias, e de muitos pontilhões ao longo da linha. Assim, em dezembro de 1919 o diretor da NOB apresentou um novo anteprojeto, aprovado em junho de 1920 por um grupo de "notáveis engenheiros nacionais", reunidos no Ministério. Acertados os detalhes do projeto definitivo, realizou-se em abril de 1922 concorrência pública para fornecimento de nova superestrutura, sendo interessante notar que a vencedora da concorrência foi agora uma empresa dos Estados Unidos da América, a *American Bridge* (*Memorial*, p. 56-61; R21, p. 69).

Não deixa de ser curioso notar que, por essa época, as autoridades responsáveis pela construção da ponte se preocupam em ajustar o cronograma das obras aos períodos de mandato dos presidentes da República. Assim, Luz registra que, "em 15 de novembro próximo", isto é, de 1922, quando se encerraria o mandato do presidente Epitácio Pessoa, a obra já entraria em sua "fase de acabamento, com o início de montagem da superestrutura metálica", acrescentando ainda que "mesmo para essa última operação deixa o atual governo adquiridos e reunidos no local todos os elementos necessários" (R21, p. 10).

A obra, todavia, não correria de forma tão expedita como se afirmava. Verificaram-se atrasos na entrega do material metálico, de modo que, embora prosseguissem os trabalhos de alvenaria, na construção dos pilares, a montagem propriamente da ponte só se iniciou em 1924 (R22, p. 58; R24, p. 144). Mas os problemas continuavam: em 1925, ao que parece, a empresa *Foundation Company*, que deveria efetuar a complexa montagem da viga correspondente ao vão maior da ponte, sobre o canal prin-

7. Essa obra, ao menos, era considerada uma das prioridades do governo federal: ao mesmo tempo em que defendia uma séria restrição nos gastos do governo, o ministro da Viação e Obras Públicas incluía a ponte da NOB sobre o Rio Paraná entre as despesas "inadiáveis por necessidade de ordem econômica ou estratégica" (cf. extrato do relatório apresentado pelo ministro em 1918, em LFF, v. 16, p. 6).

cipal do rio (uma longa viga do tipo *cantilever*), desistiu do trabalho. Outra empresa, a *United States Steel Products Co.*, apresentou-se para o serviço, mas o então diretor da NOB recusou sua proposta com base em um curioso amálgama de considerações econômicas e eleitorais – descartando, de fato, tanto os "novos preços pedidos e inexequíveis condições exigidas" como o "prazo do início dos trabalhos, que só poderia ser em maio de 1926, diminuindo portanto a probabilidade de inauguração ainda no atual governo" (R25, p. 9).

Decidiu-se então efetuar a montagem da *cantilever* por administração direta da Estrada e para tanto foram intensificados os trabalhos, com o "aumento de horas de serviço" e mesmo o "aproveitamento dos dias santificados e feriados" (R25, p. 9-10). Com esse ritmo de trabalho foi enfim a ponte concluída no final de setembro de 1926 e inaugurada no mês seguinte – ainda no mandato do presidente Artur Bernardes e exatos 17 anos depois da aprovação do primeiro projeto, em 1909 (R26, p. 8).⁸ A inauguração, ocorrida em 14 de outubro, é registrada com destaque pelo relatório anual do presidente do Estado de Mato Grosso⁹ (RMT27, p. 172-173). Rubens de Mendonça, por sua vez, fornece detalhes da cerimônia, informando por exemplo que a costureira fita foi cortada pelo senador mato-grossense Antônio Azeredo, então presidente do Senado (MENDONÇA, 1983, p. 99-101). É importante observar que, depois da conclusão da ponte, a estação denominada *Jupia*, até então situada na margem paulista do Rio Paraná, foi transferida para a extremidade mato-grossense da ponte, passando a constituir assim a primeira estação da NOB em território de Mato Grosso (R26, p. 13; R28, p. 15).

Ao longo dos anos seguintes a obra continuou a exigir trabalhos de conservação e melhoramento, como a reparação dos aterros de acesso, danificados por enchentes, e a pintura da parte metálica. Em 1947 concluiu-se, em Jupia, o prédio destinado ao alojamento das forças federais encarregadas da vigilância da ponte (R47, p. 47), e em 1956 foram executados serviços destinados a permitir que os trens efetuassem sobre ela o transporte de automóveis (construindo-se, entre outras coisas, plataformas para embarque e desembarque de veículos, nas duas extremidades, cf. R56, p. 100, 111-113, 122).

8. Guimarães (1933) fornece um detalhado relato técnico da construção; detalhes podem ser também encontrados no *Memorial* já citado, em uma *Notícia dos trabalhos da construção da Ponte do Paraná* (igualmente inserida em R21) e também em R24, p. 143-145.

9. Os relatórios dos presidentes e governadores do Estado de Mato Grosso vão aqui referenciados simplesmente pelas letras RMT, seguidas do ano respectivo.

A via permanente: linha e traçado

Juntamente com a falta da ponte sobre o Paraná, o problema mais grave, no início do nosso período, residia na qualidade mesma da linha e do traçado da ferrovia, encarados segundo os elementos dos quais dependem a rapidez, a segurança e portanto a eficiência do tráfego: Com efeito, sabe-se que um bom traçado ferroviário expressa-se, fundamentalmente, pelo menor número e maior raio das curvas; bem como pela mínima inclinação das rampas. A qualidade da linha férrea, por sua vez, expressa-se, por exemplo, pelo peso e estado dos trilhos, pelo número e qualidade dos dormentes, pela qualidade do lastro e pelo estado das obras-de-arte.¹⁰ Ademais, a rapidez e a eficácia dos serviços ferroviários dependem, em larga medida, da adequação das instalações adicionais da via, tais como estações, desvios, armazéns, oficinas, sistemas de comunicação, etc.

No trecho paulista, entretanto, o traçado da NOB serpenteava em incontáveis curvas, a maioria delas de raio tão exíguo (muitos com apenas 150 m) que a operação dos trens ficava seriamente prejudicada; inúmeras rampas, com inclinação igualmente acima do desejável, ampliavam as dificuldades de operação. Nessas condições, embora a distância de Bauru a Araçatuba, por exemplo, fosse de apenas 281 km, o comprimento virtual desse segmento elevava-se a incríveis 1.188 km (R21, p. 20).

É certo que, no trecho de Mato Grosso, todas as fontes coincidem em considerar excelente o traçado da NOB: curvas com o raio mínimo de 300 m e rampas com inclinação máxima de 1%. Devido às "condições naturais do terreno", bem como às especificações do contrato de construção, escreve Oscar Guimarães, em Mato Grosso a estrada "foi beneficiada com um magnífico traçado" – ao contrário, como acrescenta o autor, do verificado no trecho de São Paulo (GUIMARÃES, 1933, p. 31).¹¹ A situação da linha, contudo, como vimos pelas palavras de Arlindo Luz, era ruim em toda a estrada. Os trilhos eram fracos (leves), e o leito de terra pouco resistente à erosão; além disso, eram insuficientes tanto o número de dormentes por quilômetro de linha quanto a taxa de substituição dos dormentes apodrecidos. O problema das obras-de-arte improvisadas repetia-se ao longo de toda a ferrovia: grande parte dessas obras (principalmente pontes) era do tipo provisório, isto é, de madeira ou mesmo de "fogueiras

10. Como se sabe, por obras-de-arte entendem-se, nas construções viárias, as pontes, pontilhões, viadutos, bueiros, etc.

11. Em Mato Grosso aquele limite de inclinação era excedido apenas em pontos localizados, na transposição das chamadas Serra de Maracaju e Serra da Bodoquena (GUIMARÃES, 1933, p. 35).

de dormentes".¹² nos vales dos grandes rios pantaneiros, por outro lado, os aterros eram inadequados frente à magnitude das enchentes. Tudo isso resultava, enfim, em uma linha pouco sólida, suscetível de abalar-se e romper-se com a passagem de trens pesados ou em velocidade mais elevada.

Na seção matogrossense, as insuficiências da via pareciam menos danosas em vista de que ali o tráfego era relativamente muito menos intenso. De fato, era particularmente no segmento entre Bauru e Araçatuba, no Estado de São Paulo, onde se concentrava o movimento mais intenso e pesado, que as condições desfavoráveis da infra-estrutura da NOB se acentuavam dramaticamente. Já o segmento restante da linha em território paulista – os 181 km entre Araçatuba e Jupiá – constituía um problema à parte. Nesse trecho, o leito da ferrovia abandonava o espigão separador das águas dos Rios Tietê e Aguapéi, em que se vinha desenvolvendo desde Bauru, e desviava-se para o norte, para alcançar o fundo do vale do Tietê e continuar por ele, acompanhando o rio até as proximidades de sua desembocadura. Essa inflexão obedecia ao primitivo traçado previsto para a Noroeste, pelo qual a ferrovia deveria cruzar o Rio Tietê, em demanda da capital do Estado de Mato Grosso; tendo sido alterado o ponto de destino da ferrovia, de Cuiabá para Corumbá, os planos foram modificados, como vimos, tornando-se desnecessária a travessia do antigo rio das monções. No entanto – e aqui reside o problema – o referido trecho, pelo fundo do vale do Tietê, já estava em parte construído; por isso, ele não só não foi abandonado como sua construção foi concluída até às margens do Rio Paraná (o que, aliás, exigiu uma nova inflexão, desta vez para o sul, desde as imediações da foz do Tietê até Jupiá, novo local escolhido para a travessia do Paraná). As deficiências gerais do traçado e da linha, anteriormente apontadas, somavam-se aqui às características de um terreno já por si pouco sólido – um solo brejoso ("úmido e falso", conforme registra Luz, como aliás seria de esperar no fundo do vale de um rio grande como o Tietê), no qual a boa qualidade da linha demandaria pesados investimentos em obras de drenagem e consolidação. Nesse segmento registrava-se, ademais, um problema ainda mais dramático: a malária, que já causara a morte de muitos trabalhadores da construção e continuava a matar os empregados da ferrovia, além de impedir o estabelecimento de atividades econômicas na região – transformada, portanto, numa autêntica zona fantasma. Assim, na opinião do diretor da NOB em 1921, era necessário que esse trecho fosse simplesmente abandonado, construindo-se uma nova linha Araçatuba-Jupiá pelo espigão (R21, p. 22).

12. Trata-se aqui de estruturas nas quais os pilares eram constituídos por simples pilhas de dormentes, os quais eram arranjados, em cada pilha, à maneira dos paus de uma fogueira.

Reforma da linha e do traçado

Dadas todas essas circunstâncias, ainda na década de 20 teve início uma série de extensos trabalhos de melhoramento do trecho paulista da NOB. Na verdade pode-se dizer que, nesse trecho, ao longo do nosso período, a estrada foi quase totalmente reconstruída – com novo traçado, novos trilhos, novas obras-de-arte, etc.

A esse respeito, a obra mais notável consistiu na construção da “variante” preconizada por Arlindo Luz, isto é, a nova linha Araçatuba-Jupia, pelo espigão. As primeiras providências a esse respeito ocorreram bem cedo, ainda na gestão de Luz. De fato, já em 1921 os estudos realizados pelos técnicos da NOB mostravam a possibilidade de ser traçada pelo espigão “uma linha de condições técnicas magníficas, nunca inferiores às da linha em Mato Grosso”, e em fins do ano seguinte o projeto do primeiro trecho da variante foi aprovado pelo governo federal (R21, p. 22; Decreto nº 15.781, de 7.11.22, em EEF).¹³ Igualmente cedo tiveram início os estudos visando ao melhoramento do outro segmento da seção paulista, de Bauru a Araçatuba, cujo primeiro resultado foi o projeto de uma variante de Bauru a Nogueira (pouco mais de 30 km), que em 1921 já se encontrava parcialmente inaugurada. Iniciou-se também a substituição dos trilhos existentes por outros mais pesados, trabalho esse iniciado a partir de Bauru e levado até o km 92 (R21, p. 21, 7).

Tais projetos de construção e melhoramento cobriam, como se vê, a totalidade do trecho da NOB em território de São Paulo, e foram levados adiante por sucessivas administrações da Estrada. O ritmo de execução dos trabalhos, contudo, foi em geral bastante lento. É apenas em fins de 1926, por exemplo, que começa a ser efetivamente construída a variante Araçatuba-Jupia, projetada com uma extensão de 178 km (R27, p. 32-34). A insuficiência de recursos constitui um dos fatores que retardam todas as obras, sendo essa carência mencionada em vários momentos (v. por exemplo R32, p. 62), mas outros problemas também prejudicaram o avanço dos trabalhos, particularmente na variante Araçatuba-Jupia – era o caso, por exemplo, da *leishmaniose*, doença que grassava na região com “caráter epidêmico, atacando a muitos trabalhadores” (R34, p. 45). A morosidade dos trabalhos da variante trazia ainda problemas adicionais: quando eram finalmente encetados os trabalhos de locação de um trecho avançado da nova linha, por exemplo, os técnicos já não mais conse-

13. As letras EEF indicam mais uma importante fonte da legislação aqui utilizada, a saber, a *Estatística das estradas de ferro*, publicada em volumes anuais pelo Ministério da Viação e Obras Públicas e que, até o volume referente a 1933, traz também as ementas dos atos governamentais referentes a ferrovias.

guiam encontrar os vestígios da exploração preliminar, feita “muitos anos antes” (R34, p. 50). Em outubro de 1935, enfim, os trilhos da variante começaram a ser assentados também a partir do Rio Paraná, seguindo ao encontro daqueles lançados de Araçatuba, mas a obra seria inteiramente concluída apenas em agosto de 1937 (R35, p. 49; R36, p. 21).

A remodelação do trecho de Bauru a Araçatuba avançou de modo ainda mais moroso. É interessante notar que apenas em 1949 se menciona pela primeira vez, nessas obras, o emprego de “máquinas novas”, que aumentavam “consideravelmente” o rendimento do trabalho de terraplenagem; de fato, ainda no ano anterior, ao que parece, o movimento de terras era efetuado apenas com o uso de “carrocinhas” (R48, p. 42; R49, p. 38). Ainda em 1952, os técnicos¹⁴ da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos (CMBEU), que realizaram um minucioso estudo das condições da Estrada, notavam que os trabalhos de remodelação, embora estivessem quase terminados no trecho entre Bauru e Lins, nem sequer haviam sido iniciados no trecho seguinte, de 129 km, entre Lins e Araçatuba (REPORT..., 1952, p. 4.4).¹⁵ Desse modo, ainda em 1956 a remodelação estava completa apenas no primeiro segmento citado, restando portanto trabalhos a fazer no trecho Lins-Araçatuba (R56, p. 3).

Cabe observar que, após sua conclusão, a variante Araçatuba-Jupia passou a ser considerada parte da linha-tronco da NOB. A linha antiga, que de Araçatuba seguia pelo fundo do vale do Tietê, passou a ser chamada “ramal de Itapura” (R38, p. 115, 122). Em 1940 foi decretada a supressão da parte final desse ramal; a partir da estação de Lussanvira, de modo que a velha linha, assim diminuída, passa a ser referida, até o final de nosso período, como “ramal de Lussanvira” (R40, p. 70; R41, p. 67) – convindo observar que, mesmo assim amputada, a linha pelo vale do Tietê continuava a ser fonte de problemas para a Noroeste, por ocasião das enchentes do rio.¹⁶

Ocorreram também, ao longo do período, retificações em pequenos trechos da seção mato-grossense, especialmente naquele denominado

14. A utilização da expressão *técnicos*, para designar o pessoal dessa Comissão, representa, neste livro, sobretudo um recurso de redação, não implicando na idéia de que tais pessoas desempenhassem uma função puramente técnica ou científica, isto é, supostamente neutra. A mesma observação vale para as referências aos integrantes de outras comissões de estudo que ainda serão citadas.

15. Como esse relatório é dividido em seções (em cada uma das quais a paginação recomeça do número 1), em minhas indicações o primeiro algarismo corresponde à seção, vindo depois do ponto o número da respectiva página.

16. O ramal de Lussanvira foi por sua vez erradicado em 1961 (cf. PELEGRINA, 2000, p. 34-35).

Bandeira, nas proximidades de Campo Grande – onde as condições técnicas, com rampa de 2,5%, “exigiam constantemente que os trens partidos de Campo Grande para Três Lagoas fossem rebocados por duas locomotivas, o que trazia sérios inconvenientes ao serviço, dando mesmo lugar a acidentes” (R36, p. 59). Nesse trecho, trabalhos de retificação foram realizados em 1936 e em fins da década seguinte (R49, p. 41-42; R50, p. 39).

Enfim, no tocante ao problema das obras-de-arte improvisadas cabe assinalar que a antiga estrutura metálica, inicialmente destinada à ponte do Rio Paraná, foi efetivamente aproveitada, conforme sugerido por Luz, na construção de pontilhões e pontes menores ao longo da linha: ainda em 1940, por exemplo, antigos pontilhões provisórios, de madeira, estavam sendo substituídos mediante aproveitamento da velha ferragem (R40, p. 30-31).

Empedramento

Ainda em 1922 a extensão do leito empedrado, na NOB, era de apenas 70,5 km – sendo que a extensão total da linha-tronco da ferrovia montava então a 1.272 km (R22, p. 33). Ao ocupar-se desse assunto em 1921, Arlindo Luz constatava de maneira realista que, dada a enorme envergadura do serviço de empedramento, sua execução teria de estender-se por “largos exercícios”, exigindo aparelhamento adequado tanto à extração como ao britamento das pedras. Na época, a NOB já dispunha de 3 pedreiras. Uma situava-se em Jupia e destinava-se, inicialmente, ao serviço da ponte sobre o Rio Paraná; outra estava montada nas proximidades de Miranda, em Mato Grosso, e a terceira, recentemente adquirida pela Estrada, localizava-se em Araçatuba.¹⁷ Com tais instalações voltadas para o serviço do lastro, diz Luz, seria possível executar o empedramento “à razão de 120 quilômetros por ano” (R21, p. 30-31).

A julgar pelos dados referidos, a conclusão do serviço deveria dar-se, portanto, em cerca de dez anos. As deficiências da Noroeste, entretanto, não permitiram que os efetivos trabalhos de empedramento sequer se aproximassem dessa meta. De fato, já em 1922 o diretor assinalava a falta de trens de lastro, os quais precisavam ser desviados “para outros misteres” (R22, p. 34), e nos relatórios dos anos seguintes são freqüentes as queixas acerca da falta de verbas especiais para esse serviço. Em 1952, segundo informava o projeto da CMBEU relativo à Noroeste, permanecia desprovido desse melhoramento, por exemplo, todo o trecho entre Três

17. Curiosamente, numa versão anterior do relatório referente a 1921 (o R21a, apresentado em abril de 1922) Luz menciona uma pedreira em Terenos e deixa de mencionar a de Jupia (cf. R21a, p. 22).

Lagoas e Campo Grande (PROJETO n° 21, 1952, p. 7).¹⁸ Desse modo, e em resumo, a Noroeste chega ao fim do nosso período, em 1956, tendo apenas a metade de sua extensão: lastrada com pedra.

A travessia dos Pantanais

Do ponto de vista físico pode-se dizer resumidamente que o SMT apresenta-se repartido em duas formações principais: o *planalto* (parte do planalto sedimentar da Bacia do Paraná), com áreas de cerrado, de mata tropical e de campos limpos (incluindo os famosos *campos da Vacaria*), e a *baixada paraguaia* (o vale do Rio Paraguai), compreendendo o Pantanal e maciços montanhosos como Urucum e a Bodoquena. Essas duas formações são separadas por uma linha de *cuestas* (localmente chamadas “seras”, dentre as quais se destaca a chamada “serra de Maracaju”) que corta a região quase ao meio, no sentido norte-sul.

Como se sabe, a grande planície inundável conhecida como Pantanal (atualmente dividida entre os Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul) corresponde ao vale do Rio Paraguai e vários de seus afluentes. É costume, na região, distinguirem-se diversos “pantanais”, segundo os diversos rios; assim, além do “pantanal do rio Paraguai”, fala-se em “pantanal do rio Cuiabá”, do Rio São Lourenço, do Miranda, do Aquidauana, do Taquari, etc.

Assim, pode-se dizer que, vindo de São Paulo, a Noroeste, depois de cruzar o planalto da Bacia do Paraná, atravessa primeiramente os pantanais específicos de dois rios importantes: o Aquidauana e o Miranda; e mais adiante, para chegar a Porto Esperança, corta o Pantanal propriamente dito, aquele do Rio Paraguai – sendo conveniente ressaltar que, em todos esses casos, trata-se de extensões bastante modestas: no caso do pantanal do Paraguai, por exemplo, algo em torno de 40 km, como já foi dito, entre os contrafortes do Maciço da Bodoquena e a barranca do grande rio.

Particularmente nesse último trecho, a segurança e a estabilidade da linha férrea exigiriam um aterro bastante elevado, capaz de colocar a linha a salvo das grandes cheias periódicas; além disso, seria necessário que o aterro fosse interrompido, em intervalos regulares, mediante o uso de bueiros, a fim de dar passagem à água das enchentes. Na época da construção, todavia, o aterro terminou sendo construído abaixo do nível (*grade*) previsto pelo próprio projeto. De acordo com o relato do então

18. Esse Projeto, referente especificamente à Noroeste, foi elaborado com base nas conclusões e recomendações da Subcomissão que estudou a ferrovia, consubstanciadas no *Report* que tenho citado.

responsável pela obra, o engenheiro Antônio Penido, essa deficiência decorreu das dificuldades do trabalho naquela região: "a dificuldade primordial era obter terra para o aterro", para o qual "seria necessário cerca de um milhão de metros cúbicos", diz Penido. Resolveu-se então, prossegue o engenheiro, como único modo de se conseguir a "travessia rápida" do trecho inundável, "construir a linha abaixo do *grade*, colocando-a apenas acima das enchentes normais" (PENIDO, 1933, p. 27).

É interessante notar que outro engenheiro, que igualmente participou da construção da ferrovia em Mato Grosso, oferece uma explicação diferente para essa questão. De fato, segundo Sylvio Saint Martin o problema se deveu ao fato de a construção haver-se iniciado, em Porto Esperança, durante "uma prolongada estação de seca", de tal modo que a diretoria-técnica da construção "julgou-se isenta de maiores responsabilidades, mandando construir o aterro do pantanal em condições tais que parecia então dever em qualquer época emergir e resistir suficientemente a qualquer inundação". Saint Martin aponta ainda outro agravante do problema, a saber, o fato de se ter deixado para "mais tarde" – "até hoje!", nota ele em 1913 – a abertura dos necessários bueiros. As conseqüências apareceriam logo na seguinte estação chuvosa:

as águas transbordadas [...], lentamente, quase imperceptivelmente, encaminharam-se para o sul, até encontrarem o aterro da Estrada, que – qual verdadeiro açude – fechava a passagem natural; [...] não encontrando quase saída, ali se avolumaram, confundindo-se numa imensa lagoa com o rio Paraguai [...]; desde que o nível deste enorme volume d'água começou a alcançar os primeiros pontos mais baixos do aterro, ali a água galgou a linha e [...] formou rapidamente uns verdadeiros saltos que, em pouco tempo, começaram a atacar o próprio aterro, até rasgá-lo completamente e em tais extensões que permitissem a natural vazão das águas acumuladas. (SAINT MARTIN, 1914, p. 156).

Em face desse problema, algumas melhorias foram executadas pela comissão federal que, em 1913, assumiu a E. F. Itapura-Corumbá. Mesmo assim, nesse trecho do pantanal havia em 1915 apenas duas obras-de-arte definitivas, de tal modo que, para dar efetiva passagem à água das enchentes, havia praticamente "apenas algumas fogueiras de dormentes, de longe em longe" (R14-15, p. 22). Em tais circunstâncias, como vimos, as interrupções do tráfego tornaram-se uma constante: "todos os anos", informa-se no início da década de 30, o *grade* da linha era atingido por ocasião das cheias (R32, p. 69).

A respeito desse assunto, todavia, cabe aqui um interessante registro: dadas as peculiaridades da região, tais interrupções não chegavam a impedir o contato comercial entre a via férrea e a navegação do Rio Pa-

raguai (a qual servia direta ou indiretamente a várias cidades do Estado, como Corumbá, Porto Murtinho, Cáceres e Cuiabá). Quando as cheias do Rio Paraguai eram "duradouras", esse contato fazia-se, a partir da estação de Salobra, por meio da navegação do Rio Miranda, afluente do Paraguai (R22, p. 8; R31, p. 47).

De todo modo, o problema do "levantamento do *grade*", como é usualmente chamado pelas fontes, aparece bem cedo na história da NOB – desde pelo menos 1912, quando o governo federal já exigia que os empreiteiros elevassem o *grade* até "alcançar a altura do projeto" (Decreto nº 9.970, de 30.12.12). No entanto, as providências nesse sentido demoraram muito a adquirir efetividade. O assunto é lembrado na década de 20 (R25, p. 50) e no começo da década seguinte (R31, p. 4), mas é apenas em janeiro de 1936 que se registra o início dos trabalhos (R36, p. 21-22, 58). Ainda assim seu prosseguimento foi lento, com constantes interrupções. Apenas em 1941 se assinala que o trabalho estava "quase concluído", faltando ainda cerca de 2 km (R41, p. 31); contudo, ao que parece as obras até então realizadas diziam respeito unicamente ao pantanal do Rio Paraguai: "como era natural", diz uma fonte, "foi atendida primeiro a parte mais necessitada da providência, que era a mais baixa – pantanal da margem do Paraguai"; assim, era ainda preciso continuar a tarefa "nos pantanais dos rios Miranda e Aquidauana" (COVELLO, 1941, p. 16).

Desse modo, talvez os 2 km faltantes, anteriormente referidos, correspondessem em parte à extremidade da linha, no acesso ao Porto Esperança – trecho em que, evidentemente, a linha não poderia ser elevada. Assim se entende que, ainda na década de 50, os trabalhos de levantamento do *grade* no pantanal do Rio Paraguai continuem a ser mencionados, agora confundidos com aqueles da construção da ponte sobre esse rio e do prolongamento da linha a Corumbá. Convém todavia observar que até mesmo depois do nosso período há notícias de interrupção do tráfego em épocas de enchentes. Durante a grande cheia do Rio Paraguai no primeiro semestre de 1959, por exemplo, a cidade de Corumbá ficou "completamente ilhada", tendo sido "interrompido o tráfego ferroviário pela destruição de aterros e submersão da linha férrea" (RMT59, p. 34).

A via permanente: outros aspectos

Edificações e seus equipamentos

Quando, em 1913, a comissão federal assumiu a direção da E. F. Itapura a Corumbá, era assim descrita a situação das instalações necessárias ao tráfego: "as poucas estações já construídas estavam desprovidas de

mobiliário e de tudo quanto era necessário ao serviço; as outras funcionavam em carros de mercadorias estacionados nos pontos indicados para esse fim". Foram então construídos novos prédios, mas ainda assim algumas novas estações, abertas ao tráfego já no período da administração federal, foram igualmente estabelecidas, provisoriamente, em vagões de carga. Além disso, algumas das estações já construídas eram "de madeira e de pequenas dimensões" e por isso teriam de ser, "dentro em pouco, substituídas por edifícios de alvenaria". Faltava ainda construir "grande número" de casas de turmas, sendo que em um trecho de 200 km, entre as estações de Mutum e Campo Grande, o pessoal se abrigava, à falta dessas casas, em "ranchos malfeitos". Em matéria de edifícios, enfim, faltava construir ainda muitos outros, seja destinados à residência de funcionários, seja para escritórios, depósitos, etc. (R14-15, p. 44-45, 25-26). No trecho correspondente à antiga Bauru-Itapura a situação não era menos desalentadora. Em Lins e Araçatuba, os operários habitavam "velhos ranchos improvisados de dormentes podres e algumas folhas de zinco"; das 19 estações existentes entre Bauru e Araçatuba, nove, construídas em madeira, "estavam em ruína"; enfim, também no lado de São Paulo era igualmente sentida a falta de instalações para armazéns, depósitos, serviços de administração, etc. (R21, p. 14, 16 e passim).

Em toda a estrada faltavam também oficinas e seus equipamentos. Certas instalações existentes em Três Lagoas, as quais "a Companhia Noroeste do Brasil qualificava de oficinas", assinala em 1916 o diretor da Itapura-Corumbá, "não mereciam semelhante designação" (R14-15, p. 29). Referindo-se a todo o trecho de Bauru a Porto Esperança, Arlindo Luz reitera: "não dispunha a Estrada de boas oficinas; as que existiam em Bauru e Aquidauana eram insuficientes mesmo para o pequeno material então existente e cuja reparação se vinha fazendo com auxílio das Companhias Paulista e Mogiana" (R21, p. 11). Desse modo, no decorrer do nosso período foram necessárias diversas providências visando a remediar tais carências.

Falta de cercas

Um problema particularmente sentido, na Noroeste era a ausência de cercas nos lados das linhas. Ainda em 1921, em toda a extensão da NOB havia apenas 635 km de cercas (R21, p. 32-33). Em 1922, ao considerar "inadiável" a construção desse melhoramento, tanto em Mato Grosso como em São Paulo, o diretor registra: "a Estrada atravessa zonas criadoras, e são constantes os desastres ocasionados pela entrada de animais, e até de indivíduos, no leito da linha, com graves responsabilidades e danos para a Administração" (R22, p. 9). De fato, era comum os relatórios anuais

dos diretores trazerem até mesmo quadros com dados sobre o "número de animais apanhados na linha pelos trens". Encontra-se mesmo, em 1926, um expresso registro de vítimas humanas, mencionando-se a morte de 6 "estranhos", isto é, não-trabalhadores da estrada (R26, p. 20).

O atropelamento de animais podia representar graves acidentes de tráfego. Covello, por exemplo, registrou em 1941 "um acidente com descarrilamento e tombamento de uma composição de lenha, determinado pelo atropelamento de um bovino". Essa causa aparentemente menor provocou, ainda segundo o relato, "a morte imediata de três trabalhadores e ferimentos em mais alguns, além de sérias danificações na locomotiva e no restante material rodante" (COVELLO, 1941, p. 15). Por outro lado, é interessante observar que as próprias cercas eram, às vezes, vítimas de "acidentes", isto é, incêndios. Em 1921, por exemplo, já se preconizava a substituição dos mourões de madeira (dormentes velhos) por outros, metálicos, porque a cerca de madeira, além de sua "pequena duração normal", acarretava elevadas despesas com a conservação dos azeiros — "o mais das vezes inócuos", aliás, visto ser "freqüentíssima" a destruição, pelo fogo, de "grandes trechos" de cercas (R21, p. 33).

Vale assinalar, a propósito, que incêndios eram ocorrências nada raras na Noroeste. Esses acidentes tinham duas causas principais: as fagulhas lançadas pelas próprias locomotivas e as *queimadas* promovidas pelos proprietários rurais ao longo da linha, particularmente no trecho mato-grossense. Além das cercas, costumavam ser vitimados pelo fogo também os postes das linhas telegráficas, com seus acessórios, além de carros, vagões e mercadorias; há ainda informações de que os próprios dormentes da linha eram às vezes destruídos por incêndios provocados por fagulhas (R51, p. 114).¹⁹

Sistemas de comunicação

Durante nosso período, os sistemas de comunicação da Noroeste eram constituídos por linhas e outros equipamentos telegráficos, telefones e, finalmente, equipamentos de radiotelegrafia e radiotelefonía. Como se sabe, desses sistemas depende, principalmente, a delicada operação de licenciamento de trens, vale dizer, o controle do tráfego das composições. Ao longo do período, tais sistemas parecem haver sido regularmente implementados na NOB, o que todavia não impediu que, em diversos momentos, fossem reclamadas melhorias nos respectivos serviços.

19. A vítima mais freqüente desses acidentes, contudo, parece haver sido a lenha — aquela, por suposto, armazenada à margem da linha, à disposição das locomotivas. Com efeito, a partir de 1924 os relatórios quando tratam do movimento de lenha durante o ano, registram sistematicamente o item "lenha incendiada".

Em 1918 a NOB dispunha de duas linhas telegráficas ao longo de toda a linha, de Bauru a Porto Esperança, e uma terceira linha foi construída entre 1918 e 1921, no trecho entre Bauru e Três Lagoas. Tratava-se, pelo que se pode deduzir, de linhas provisórias. Quanto aos telefones, informa-se que os trens corriam sempre "munidos de um aparelho [telefônico] portátil destinado a dar aviso imediato de qualquer acidente", e em 1924 a Estrada possuía também redes telefônicas em Bauru, Três Lagoas e Miranda (R21, p. 18-19; R24, p. 62).

Uma breve descrição da situação e funcionamento das diversas linhas telegráficas da Estrada, em 1925, permite entender melhor o sistema de comunicações da NOB – sistema esse que permaneceu, com modificações e ampliações, durante muito tempo. Assim, a 1ª e a 3ª linhas ligavam Bauru a Porto Esperança, porém de forma diferente: a primeira servia à comunicação da administração central (Bauru) com as demais 8 principais estações, diretamente ou com baldeações; a terceira linha era "intermediária", isto é, entre estações, e era utilizada para licença de trens. A 2ª linha comunicava diretamente a estação de Bauru com as principais estações no trecho até Três Lagoas. A 4ª linha, finalmente, com apenas 150 Km de extensão, permitia a comunicação de Bauru com estações do trecho até Lins.²⁰ Entretanto, segundo a avaliação do diretor, essa última linha, concluída em 1923, era a única que oferecia "absoluta segurança" (R25, p. 22-23).

De todo modo, ainda em 1925 o sistema de licenciamento de trens foi melhorado com o início da instalação de aparelhos de estafe (*staff*) elétrico nos primeiros segmentos da linha, a partir de Bauru (R25, p. 24). Nos anos seguintes o uso do estafe elétrico foi progressivamente ampliado, chegando até Três Lagoas (R38, p. 114). Estacionou, porém, nessa última cidade, de modo que é só depois do nosso período que aparecem notícias sobre sua expansão (RFFSA, 1958, p. 33).

Em 1939 os sistemas de comunicação da NOB parecem haver sido grandemente aperfeiçoados. Por um lado, a ferrovia passou a dispor de comunicações por rádio, para serviços de radiotelegrafia e radiotelefonía. Estavam instaladas 7 estações transmissoras: em Bauru, Araçatuba, Três Lagoas, Campo Grande, Porto Esperança e também no carro da administração (A-1) e no avião da Estrada. Além disso aparece um outro sistema de controle do tráfego de trens: o chamado "seletivo", instalado no trecho de Bauru a Araçatuba e inaugurado em julho de 1939 (R39, p. 111). Durante o nosso período o uso desse sistema foi estendido ao trecho mato-grossense, de modo que, em 1956, as linhas do seletivo alcançavam o km

20. É conveniente observar que as linhas telegráficas serviam também ao público (telegramas pagos).

1.256 da linha-tronco, já nas proximidades do Rio Paraguai (R56, p. 89). Enfim, com o tempo surgiram na NOB novos centros telefônicos, em Aquidauana, Campo Grande e Araçatuba. As estações de rádio, por sua vez, passaram a ser, em 1944, em número de 9 (R44, p. 76).

CONCLUSÃO E AMPLIAÇÃO DA FERROVIA

O prolongamento a Corumbá

Ademais das obras de retificação na linha primitiva, o "acabamento" da Noroeste implicaria também na efetivação de seu próprio projeto inicial, mediante o prolongamento até Corumbá. Essa efetiva conclusão da Noroeste constituiu, entretanto, uma novela incrivelmente longa. O Decreto nº 6.463 (25.4.07), que pela primeira vez tratou da mudança do traçado da NOB, estipulava claramente que a E. F. Bauru-Cuiabá teria seu traçado alterado "de modo a terminar em Corumbá" (cláusula 1). Todavia, o mesmo decreto, ao preconizar o início da construção também pelo lado de Mato Grosso, já determinava que fosse escolhido para tanto um ponto final *provisório* situado *aquém* daquela cidade, como se pode verificar pela seguinte redação, dada à cláusula 5:

o trecho de Bauru a Aquidauana ou a outro ponto mais conveniente no curso navegável do rio deste nome ou de afluente seu [deverá] ser entregue ao tráfego até junho de 1910. Os trabalhos de construção da parte compreendida entre este último ponto e Corumbá serão encetados logo que aquele trecho seja entregue ao tráfego [grifo meu].

Assim, até Corumbá estenderam-se, nessa época, apenas os estudos de reconhecimento do traçado, efetuados pela Comissão Schnoor (cf. ESQUERDO, 1908, p. 9). Já o decreto nº 6.899 (24.3.1908), que tornou efetiva a mudança do traçado, veio acrescentar uma inovação: tratava-se agora de uma estrada "de Itapura a Corumbá e daí à fronteira do Brasil com a Bolívia" (cláusula 2, grifo meu). Na verdade, segundo se informa, já a Comissão Schnoor chegara a efetuar reconhecimentos também no terreno além de Corumbá, ultrapassando mesmo a fronteira e chegando até a localidade boliviana de Puerto Suárez (CARVALHO, 1942, p. 23). Quanto ao ponto final provisório em Mato Grosso, esse decreto (com base, certamente, nas informações coligidas por Schnoor) torna mais precisas as determinações ainda um tanto vagas do anterior. Assim, ele agora estabelece claramente que os trabalhos de construção da Itapura-Corumbá seriam "iniciados a partir do Porto Esperança" (cláusula 16). Todo o trecho de Itapura a

Porto Esperança, dizia ainda o decreto (cláusula 17), deveria estar aberto ao tráfego provisório até o dia 30 de setembro de 1910, sendo que, para a conclusão da seção "de Esperança a Corumbá e daí à fronteira do Brasil com a Bolívia", ficava marcado um "prazo adicional" de 15 meses (que expiraria portanto, conforme se deduz, em 30 de dezembro de 1911).

Os estudos definitivos de toda a linha, até a fronteira da Bolívia, chegaram a ser elaborados e devidamente aprovados (Decreto nº 8.071, de 16.6.10). Todavia, o contrato da companhia construtora foi declarado caduco, a União assumiu a operação e o término da linha, mas a NOB permaneceu com seu ponto terminal em Porto Esperança. Há informações de que os empreiteiros chegaram a depositar trilhos em Corumbá, mas nada se acrescenta a esse respeito (R14-15, p. 13). O prolongamento a Corumbá era certamente lembrado aqui e ali: por ocasião da encampação da Bauru-Itapura, por exemplo, com sua subsequente incorporação à Itapura-Corumbá, manifestava-se a esperança de que, sendo arrendada a terceiros a operação da ferrovia unificada, o governo poderia exigir que ficassem "a cargo do arrendatário" as despesas com a conclusão da estrada, aí incluído o trecho final dirigido a Corumbá (cf. a exposição de motivos que acompanhou o Decreto nº 12.746, de 12.12.17, transcrita no extrato do relatório apresentado em 1918 pelo ministro da Viação e Obras Públicas, em LFE, v. 16, p. 11).²¹ A obra, de todo modo, permanecia suspensa.

É interessante observar que, ainda na época da construção, parecem haver surgido rumores no sentido de que a ferrovia não passaria de Porto Esperança. O engenheiro Clodomiro Pereira da Silva, um vigoroso crítico tanto da mudança do traçado da NOB como da ação dos empreiteiros da estrada, dá notícia desses rumores. Depois de ironizar a rigidez dos prazos fixados para a construção da ferrovia, em artigo escrito em 1910, Silva informa: "e agora já se fala, já se pensa, já se quer, dar por ponto terminal o porto Esperança, que fica a 93 quilômetros aquém de Corumbá" — isso porque, segundo o autor, "o orçamento desse trecho [Porto Esperança a Corumbá] é duplo do dos outros correspondentes, e os empreiteiros só podem gastar até quarenta contos, ouro, por quilômetro". Sabe-se, de fato, que o trecho de Porto Esperança a Corumbá, cruzando o maciço do Urucum, era de construção particularmente difícil, exigindo, em larga extensão, profundos cortes em rocha viva. De acordo com Silva, todavia, o contrato dos empreiteiros não era oneroso: "ele está dez vezes coberto pelos lucros das restantes seções da linha..."; mesmo assim, sentencia o autor, "a estrada de ferro ficará em Porto Esperança para

21. Além disso, ainda em 1917 as instruções regulamentares expedidas para a E. F. Itapura a Corumbá consignavam expressamente, entre os serviços a cargo da diretoria da Estrada, a construção desse prolongamento (cf. Portaria de 26.4.1917, em LFE, v. 15, p. 688).

que o empreiteiro não despenda nesse trecho lucros que auferir na construção das seções para trás" (SILVA, 1910, p. 124-125).²²

A parte eventual das manobras de empreiteiros, parece possível que a falta de maior empenho na conclusão da ferrovia, nessa época, encontrasse respaldo na sensação de uma virtual desnecessidade, se assim podemos dizer, do segmento ferroviário de Porto Esperança a Corumbá, que poderia ser julgado dispensável em vista da fácil ligação fluvial entre essas duas localidades. De fato, o ex-geólogo da Comissão Schnoor afirma claramente, em 1918, que esse segmento "não foi concluído por não haver utilidade até ao presente" (LISBOA, 1918, p. 75). Essa ideia seria aliás reforçada, vários anos depois, pelo próprio Oscar T. Guimarães, importante engenheiro da NOB: enumerando, em 1933, as medidas necessárias para a complementação da ferrovia, Guimarães defende ou o prolongamento de sua linha até Corumbá ou o "estabelecimento de uma navegação fluvial própria e eficiente entre aquela cidade e Porto Esperança" (GUIMARÃES, 1933, p. 101).

A questão, de todo modo, reaparece em nosso período já no relatório de Luz, segundo o qual "urge" levar as linhas da NOB até Corumbá e daí a Puerto Suárez (Bolívia), visando a uma futura ligação transcontinental (R21, p. 46). Nos relatórios da NOB, todavia, esse tema voltaria a aparecer apenas em 1927, quando se informa que se haviam iniciado novos estudos para construção do trecho restante (R27, p. 36). Tais estudos, chefiados pelo engenheiro Gaston Sarahiba de Athayde, foram de fato concluídos no ano seguinte, quando foram elaborados o projeto definitivo e o respectivo orçamento; por esse projeto, o prolongamento teria a extensão total de 92,7 km (R28, p. 14, 15; R43, p. 37).²³ É relevante notar que, nessa época, interesses corumbaenses, que se mostravam agastados com o abandono da obra, pareciam movimentar-se em favor da construção do prolongamento. De fato, em 1929 o presidente da Associação Comercial de Corumbá informava: "o governo da República vetou, no orçamento para o ano passado, a verba de três mil contos que a nossa representação conseguiu para o início dos trabalhos de prolongamento, prometendo entretanto mandar continuar a obra tão logo as finanças públicas o permitam. Nós ficamos sempre com a promessa..." (MACIEL, 1929, p. 22-23).

Nada foi implementado, de fato, e o assunto volta a ser deixado em segundo plano. Nos anos seguintes, os relatórios — quando mencionam o

22. As previsões de Silva eram ainda mais aziagas, duvidando mesmo de que se fizesse a ligação entre os dois trechos da ferrovia, a saber, aqueles construídos a partir das duas frentes de trabalho, estabelecidas uma em Porto Esperança e a outra ainda em território paulista (cf. p. 125-126).

23. Guimarães (1933) fornece detalhes sobre os estudos de Athayde (p. 31-32).

prolongamento, como nos anos de 1931 a 1933 – limitam-se a reiterar a “necessidade” da obra. Assim, o tema só retorna aos relatórios da NOB em 1939, quando surge um crédito especial para a construção do segmento faltante e essa obra aparece já vinculada à construção da ponte sobre o Rio Paraguai, considerada como o efetivo início do prolongamento a Corumbá (R39, p. 7, 28). Como veremos a seguir, essa ponte começou efetivamente a ser construída ainda em 1939. Já no que respeita ao prolongamento propriamente dito, os serviços parecem haver-se atrasado um tanto, visto que a locação começou apenas em novembro de 1941 e a terraplenagem, a partir de Corumbá, em janeiro de 1942 (R41, p. 31; R42, p. 35). É interessante observar que, segundo se informa, a equipe da locação conseguiu nessa ocasião melhorar o traçado do projeto antigo, encurtando-o para 77,8 km (R43, p. 37).

O prosseguimento dos trabalhos, porém, ocorreu em meio a dificuldades de toda ordem. Já para a locação fora preciso, por exemplo, reavivitar a trilha da exploração realizada em 1927-28 (R42, p. 35; R43, p. 37). Por outro lado, o traçado do prolongamento cruzava inicialmente um pequeno trecho de pantanal, logo depois do Rio Paraguai, onde as condições ambientais eram “desfavoráveis à constância do trabalhador nos serviços” (R44, p. 31). Faltava, de fato, mão-de-obra, e além disso os aterros feitos no pantanal eram freqüentemente destruídos ou danificados pelas enchentes, as quais obrigavam à paralisação dos trabalhos durante “4 a 6 meses por ano” (R45, p. 32-33; R46, p. 35). Foi apenas em 1947 que as obras receberam, pela primeira vez, o reforço de máquinas mecânicas (um *escraper* e um *buldozer*), de modo que, no ano seguinte, pelo menos em um dos trechos do prolongamento os serviços estavam “inteiramente mecanizados”; mesmo assim ocorriam interrupções no trabalho, devido a “desarranjos nas máquinas e dificuldades na obtenção de peças para a sua reparação” (R47, p. 33; R48, p. 35). Nessas circunstâncias, apenas em 1948 puderam ser assentados os primeiros trilhos do prolongamento, a partir de cada um de seus extremos; do mesmo modo, apenas em 1949 ficaram totalmente concluídos os serviços de terraplenagem (R48, p. 37; R49, p. 46).

Todavia, a conservação dos aterros continuava a exigir “sistemáticos trabalhos de reconstrução”. Não apenas as enchentes atacavam as obras; a falta de cercas, também o gado das fazendas vizinhas, fugindo às águas, pernoitava sobre os aterros, “concorrendo para a sua demolição” (R49, p. 47). A morosidade no andamento dos trabalhos produzia portanto, nesse particular, um círculo vicioso: quanto mais se demorava o assentamento dos trilhos e, assim, o avanço da linha definitiva, mais se deterioravam os aterros, os quais precisavam ser virtualmente reconstruídos quando, finalmente, parecia chegado o momento de lançar os trilhos (v., por exemplo, R50, p. 41).

Os trabalhos do prolongamento, como foi mencionado, desenvolviam-se em duas seções, a partir de cada um dos extremos. Assim, enquanto não fossem ligadas as duas pontas de trilhos, de modo a permitir pelo menos um tráfego de serviço, todos os materiais necessários à frente aberta em Corumbá precisavam ser transportados pelo Rio Paraguai, de Porto Esperança ao porto de Ladário, situado junto a Corumbá (R49, p. 55). Essa medida, além de acarretar “pesada despesa” com fretes, agravava a crônica carência de mão-de-obra: os operários tinham de ser desviados do serviço para cuidarem da carga e descarga do material despachado por via fluvial (R50, p. 40-41).

De todo modo, em 1951 praticamente completou-se o assentamento de trilhos; ficaram faltando apenas 500 m, os quais foram assentados nos primeiros dias do ano seguinte (R51, p. 35). Assim, em 23 de janeiro de 1952 já podiam circular em toda a linha os trens de serviço, e em 15 de dezembro do mesmo ano o prolongamento pôde ser aberto ao tráfego de trens de carga; para possibilitar o tráfego de mercadorias, foram executadas na esplanada de Corumbá algumas “obras de emergência”, como um armazém provisório. O tráfego de trens de passageiros, todavia, só foi aberto em 12 de março de 1953 (R52, p. 38, 42; R53, p. 34).

Vale mencionar que, oficialmente, o prolongamento começava no km 1.268, isto é, o ponto, ainda a leste do Rio Paraguai, em que a linha se bifurcava: a antiga linha-tronco, agora convertida em um pequeno ramal, dirigia-se ao Porto Esperança, enquanto a nova seguia para a ponte. Nota-se também que todo o prolongamento foi construído com trilhos usados, retirados de outras seções da ferrovia, nas quais se haviam assentado trilhos mais pesados (R53, p. 34).

A ponte sobre o Rio Paraguai

É curioso notar que o primeiro decreto que se refere à mudança do ponto final da ferrovia, de Cuiabá para Corumbá (Decreto nº 6.463, de 1907), nem sequer menciona essa ponte. Já o Decreto nº 6.899, de março de 1908, é mais explícito, referindo-se a ela em mais de uma ocasião. Esse decreto determinava por exemplo que, em atenção às necessidades da navegação, a ponte definitiva sobre o Rio Paraguai tivesse um “vão móvel”; por outro lado, embora autorizasse a construção de uma ponte provisória ou uma “ponte flutuante de transbordo”, estabelecia um prazo para a apresentação do projeto definitivo (cláusulas 6 e 10).

Não disponho, porém, de informações sobre a eventual elaboração desse projeto. Assim, o que parece é que a ponte sobre o Rio Paraguai veio a ser, nessa época, envolvida no mesmo processo que deixou no olvido a extensão da linha até Corumbá. Surpreendentemente, aliás, os próprios relatórios da NOB são muito lacônicos acerca dessa obra. Arlin-

do Luz, que em 1921 coloca forte ênfase na necessidade de a Noroeste atingir finalmente Corumbá, nada diz sobre o meio de transposição do Rio Paraguai. Ainda mais surpreendente é o mesmo silêncio nos relatórios de 1927 e 1928, ao tratarem precisamente do projeto, então elaborado, visando ao prolongamento a Corumbá. Assim, é apenas Oscar Guimarães quem, comentando o projeto desse prolongamento, elaborado em 1928 pelo engenheiro Athayde, assinala que a ponte fora estudada “de modo a dar passagem à navegação fluvial” (GUIMARÃES, 1933, p. 32); nos relatórios dos diretores, a primeira referência à obra aparece apenas no momento mesmo em que ela se inicia (R38, p. 9 e 30); esse início teria ocorrido no mês de outubro de 1939 (cf. R47, p. 37).

Segundo se pode deduzir de uma observação efetuada por Covello, o mencionado silêncio, durante a década de 20, poderia talvez indicar uma tendência a considerar desnecessária a construção da ponte. De fato, ainda em 1941 o citado autor critica severamente essa construção, julgando-a “perfeitamente dispensável” enquanto a região servida não estivesse em “pleno florescimento econômico”; na situação então existente, avaliava Covello, “a instalação de um *ferry boat* satisfaria perfeitamente as exigências de tráfego, principalmente porque o regime de escoamento do Rio Paraguai é perfeitamente favorável a esse tipo de instalação”. (COVELLO, 1941, p. 8).

É curioso, mesmo assim, que ainda na época do início da obra os relatórios não indiquem detalhes do projeto. Sabe-se de todo modo que a ponte, com 2.009 m de comprimento, foi construída cerca de dois quilômetros acima da estação de Porto Esperança (VIEIRA, 1953, p. 261). Sabe-se igualmente que, à diferença da ponte do Paraná, esta seria agora construída em concreto armado. Nota-se enfim que o projeto definitivo não levou em conta a determinação referente a um “vão móvel”, constante no Decreto nº 6.899. Como informa Lima Figueiredo, entre as duas alternativas capazes de evitar que a ponte impedisse a navegação – isto é, “uma ponte fixa e alta, ou uma ponte baixa com uma parte móvel no vão do canal” – acabou sendo escolhida a primeira. De acordo com Figueiredo, a segunda alternativa foi descartada porque exigiria “aparelhagem mecânica delicada e complexa para a região”, obras complementares para instalação da força acionadora dessa aparelhagem e pessoal especializado para efetuar essas operações – pessoal esse que, “além de receber bons salários, não se conformaria a viver permanentemente em [Porto] Esperança” (FIGUEIREDO, 1946a, p. 351).

A ponte era considerada, nessa época, “a obra mais importante em execução na Noroeste” (R40, p. 33). De fato, em contraponto ao laconismo dos relatórios oficiais, a *Revista Ferroviária*, editada no Rio de Janeiro, dava amplo destaque à obra, acentuando sua monumentalidade e o fato

de a firma empreiteira (Leão Ribeiro & Cia., do Rio de Janeiro) trabalhar com “pessoal técnico e operariado todo brasileiro” (cf. A ESTRADA de Ferro Noroeste do Brasil e a ponte sobre o Rio Paraguai, 1941). No referido periódico aparecem, ao longo de vários anos, a partir de 1940, inúmeras fotografias e pequenas notas acerca dos serviços.

A obra foi inaugurada, contudo, apenas em setembro de 1947, em solene cerimônia oficial (R47, p. 4; NEVES, 1958, p. 125). Sobre ela foram assentados os trilhos; mas ficaram faltando a balaustrada, também de concreto armado, e a linha telegráfica, serviços que só foram concluídos em 1948 – quando se instalou também a sinalização noturna do canal de navegação, com energia elétrica produzida pela própria NOB em Porto Esperança (R47, p. 36; R48, p. 37).

O ramal de Ponta Porã

Ademais dessa efetiva *conclusão* da NOB, com seu prolongamento a Corumbá, resta referir a mais importante obra de *ampliação* da ferrovia, ao longo do nosso período, a saber, o ramal dirigido às fronteiras com a República do Paraguai. Segundo afirma Neves, tal ramal já havia sido sugerido, para o futuro, pelo engenheiro Emílio Schnoor, e, de fato, em 1914 outro autor mencionava um plano segundo o qual partiriam de Campo Grande dois ramos da Noroeste, um para o norte, em demanda de Cuiabá, e outro para o sul, em direção à fronteira paraguaia (NEVES, 1958, p. 129; MACHADO, 1914a, p. 412). Em 1921 Arlindo Luz defendia também a construção do ramal a Ponta Porã, considerando-o “a mais fácil e mais pronta solução para a ligação da nossa rede ferroviária à da República do Paraguai” (R21, p. 46-47). Dez anos, porém, passaram-se antes que esse assunto voltasse a frequentar os relatórios dos diretores da NOB: apenas em 1931 é de novo mencionada a necessidade desse ramal, menção essa repetida nos dois anos seguintes (R31, p. 9; R32, p. 135; R33, p. 135). Sabe-se que a extensão da Noroeste à fronteira com a República do Paraguai foi também prevista pela comissão que elaborou o Plano Geral de Viação de 1934; nessa fronteira, segundo a comissão, “dois pontos, ao menos, deveriam ser alcançados”, visando a futuras ligações com a rede de comunicações do Paraguai: tratava-se das localidades de Ponta Porã e Bela Vista (apud MARTINS, 1995, p. 107-108).

Nos relatórios dos diretores, todavia, nenhuma outra referência aparece até 1938, quando já tem início a obra. Agora se noticia, de fato, que em janeiro desse ano foi organizada uma “comissão de estudos” do ramal, diretamente subordinada à Diretoria da Estrada, a qual instalou seu escritório técnico em Campo Grande e, em 15 de fevereiro seguinte, iniciou seus trabalhos. Duas turmas de exploração foram organizadas, e a

construção do leito foi iniciada em 16 de julho de 1938 (R38, p. 28-29, 35). De modo semelhante ao caso da ponte sobre o Rio Paraguai, também aqui os relatórios são lacônicos, omitindo informações mais detalhadas acerca do projeto.

De todo modo, segundo informa um memorialista, foram estudados para o ramal três diferentes traçados. O primeiro seguiria pelo divisor de águas das Bacias do Paraná e Paraguai (vale dizer, o alto da Serra de Maracaju), onde já havia uma estrada de terra. Esse traçado, contudo, embora oferecesse melhores condições para a construção, foi descartado por ser "o mais vulnerável, sob o aspecto estratégico", visto que acompanharia, em boa extensão, a linha da divisa com a República do Paraguai. O segundo, afastando-se do divisor de águas, passaria pela cidade de Rio Brilhante, mas foi também descartado porque "alongaria" a distância a ser percorrida. Assim é que veio a ser adotado o terceiro, passando por Maracaju, aproximadamente intermediário entre os dois primeiros (MARTINS, Demóstenes, [19--], p. 169-170).

A obra dispunha, em 1938, de um vultoso crédito orçamentário, que montava a 10 mil contos de réis, de tal modo que, dentre os materiais adquiridos com a verba do ramal, incluiu-se até mesmo um avião (R38, p. 8-29). Os trabalhos, todavia, não se caracterizaram pela celeridade, nem puderam contar sempre com a abundância de recursos que se prenunciava no início. Assim, em 1940 a ponta dos trilhos estava apenas no quilômetro 50 (R40, p. 34), e o primeiro trecho, da estação de Indubrasil²⁴ a Maracaju (154 km), foi inaugurado apenas em 19 de abril de 1944. Mesmo assim, não se mencionam dificuldades até esse ano, quando se registra que os serviços prosseguiam com "certa morosidade, em virtude da dificuldade em se conseguir pessoal" (R44, p. 3, 34). Obstáculos voltam a ser mencionados em 1945, assinalando-se que as "dificuldades" da região eram "enormes, especialmente em mão-de-obra" (R45, p. 3). Nesse ano a ponta dos trilhos chegou ao km 181 e no ano seguinte progrediu apenas até o km 192; em 1946, segundo se informa, o desenvolvimento dos trabalhos "teve que ser restringido devido à insuficiência da verba concedida" (R46, p. 38-39). Em 1947, do mesmo modo, várias obras do ramal foram paralisadas ou não foram iniciadas por "falta de recursos", e a ponta dos trilhos não avançou além do km 200 (R47, p. 42-43). No ano seguinte, diz o relatório, o ramal pôde dispor de recursos "maiores do que nos anos anteriores", mas "ainda insuficientes" para que a conclusão pudesse ser "abreviada" (R48, p. 38).

24. É curioso notar que, inicialmente, a estação de Campo Grande era considerada o ponto de partida do ramal (R39, p. 27). Apenas em 1943 se indica como seu quilômetro zero a estação de Indubrasil, situada alguns quilômetros a oeste de Campo Grande e de onde efetivamente parte o ramal (R43, p. 42).

De todo modo, um segundo trecho, até a estação de Itaum (km 225), foi inaugurado em 18 de maio de 1949. Nesse ano os trilhos foram assentados até as margens do Rio Dourados, no km 243, e o serviço passou a contar com máquinas mecânicas – ao que parece, conjuntos Tournapull e um trator Caterpillar D-8 (R49, p. 43; R48, p. 53). Em 1950 informava-se que estavam concluídas todas as obras-de-arte que restavam, até a estação final (Ponta Porã, no km 304), tendo os trilhos atingido o km 260 (R50, p. 44-45). Todavia, apenas em 19 de abril de 1953 foi o último trecho, de Itaum a Ponta Porã, aberto ao tráfego em geral, e ainda assim em "instalações provisórias" (R53, p. 4). Um certo caráter provisório remanesceu, enfim, ainda em 1956, quando se registram obras nas esplanadas de Maracaju e Ponta Porã e se informa que essa última estação ainda se encontrava "em fase de acabamento" (R56, p. 145-146).

VICISSITUDES ADMINISTRATIVAS

A ferrovia que veio a ser denominada "Noroeste do Brasil" surgiu oficialmente apenas em 1918, pois antes dela, como vimos, existiram a E. F. Bauru-Cuiabá e, em seguida, duas estradas independentes: a Bauru-Itapura e a Itapura-Corumbá. Até 1913 confundiam-se, na prática, a construção e a operação dessas duas ferrovias, na medida em que ambas – ainda que sob estatutos diferentes – subordinavam-se, como foi dito, à ação da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil. Nesse ano, entretanto, tendo a União declarado caduco seu contrato com a Companhia Noroeste, referente à construção e operação da Itapura-Corumbá, esta Estrada adquire uma individualidade própria, distinta da Bauru-Itapura, e passa a ter uma existência efetivamente independente, como uma ferrovia pertencente ao governo federal e por ele administrada.

De fato, ainda em 1913 o Ministério da Viação e Obras Públicas expediu as instruções para a administração da Estrada (Portaria de 28.10.13, em LFF, v. 13, p. 896-898), segundo as quais a conclusão da ferrovia, bem como a operação de seus trechos em tráfego, era confiada a uma comissão constituída de um engenheiro-chefe, três engenheiros ajudantes e outros 5 funcionários administrativos. O engenheiro-chefe então nomeado, Carlos Euler, e seus três ajudantes foram buscados nos quadros de outras ferrovias federais (a *Central do Brasil* e a *Oeste de Minas*), cabendo frisar que, nessa ocasião, o escritório central da Itapura-Corumbá foi instalado na cidade do Rio de Janeiro, e não em qualquer localidade mais diretamente relacionada com as obras (R14-15, p. 62).

No momento em que a comissão assumiu seus encargos, em fins de 1913, os trilhos da Estrada estavam assentados em dois trechos distintos e separados, os quais já se encontravam abertos ao tráfego provisório: um trecho de 220 km, de Itapura à estação de Rio Verde (atual Água Clara, em Mato Grosso), e outro de 336 km, entre Porto Esperança e a localidade de Olhos d'Água (proximidades de Terenos). Essas duas "pontas de trilhos" estavam separadas por uma extensão de 284 km, e por isso os trabalhos de construção foram organizados em duas Seções independentes, uma para cada trecho em tráfego (R14-15, p. 11, p. 14-16).

A ligação entre os dois trechos foi efetuada em 31 de agosto de 1914 e, no final desse ano, o engenheiro Carlos Euler deixou a chefia da comissão, sendo seu lugar ocupado pelo engenheiro Firmo Ribeiro Dutra. Essas circunstâncias propiciaram uma reorganização do aparato administrativo da Estrada. Assim, em fevereiro de 1915 as mencionadas Seções foram suprimidas, sendo estabelecida em Três Lagoas a sede da administração de todos os serviços – mantendo-se, porém, o escritório central na capital federal. No mês seguinte foi fixado pelo Ministério o quadro de pessoal da Estrada, sendo estabelecidas as habituais divisões responsáveis pelos serviços de uma ferrovia (Tráfego, Linha e Locomoção). A linha foi enfim dividida em três Residências, com sedes em Três Lagoas, Campo Grande e Miranda (R14-15, p. 13, 19, 62-63).

Por outro lado, já em setembro de 1914 haviam sido aprovadas as bases das tarifas a serem cobradas pela Itapura-Corumbá (Decreto nº 11.179, de 30.9.14, em EEF, v. 1914), e em junho do ano seguinte o engenheiro-chefe era autorizado pelo Ministério a estabelecer acordos de tráfego mútuo com a E. F. Bauru-Itapura, a Sorocabana, a Paulista e a S. Paulo Railway (Aviso nº 10, de 9.6.15, em EEF, v. 1914). Um novo quadro de pessoal para a Estrada, com a respectiva tabela de vencimentos, foi aprovado pelo Ministério em janeiro de 1917, e em abril do mesmo ano editaram-se as "instruções regulamentares" para o funcionamento da ferrovia (EEF, v. 1915; LFF, v. 15, p. 687 et seq.).

Enquanto isso, no tocante à E. F. Bauru-Itapura, já no início de 1915 a lei orçamentária da União incluía um dispositivo autorizando o Presidente da República a encampá-la, "incorporá-la à Itapura a Corumbá e arrendá-la a quem mais vantagens oferecer" (Lei nº 2.924, de 5.1.15, art. 30, inciso 17; de acordo com uma informação de Correia das Neves, essa encampação havia sido sugerida ao governo federal, já em novembro de 1914, pelo engenheiro Carlos Euler, cf. NEVES, 1958, p. 91). A citada autorização seria ainda repetida nas leis orçamentárias dos dois anos seguintes, e a encampação foi enfim resolvida pelo Decreto nº 12.746 (12.12.17), o qual determinou que, para tanto, o governo federal pagaria

à Companhia Noroeste o equivalente a cerca de 14,7 mil contos de réis, ouro (art. 2º, alínea a, cf. LFF, v. 15).²⁵

É interessante assinalar que, por essa época, parecia já generalizado o costume de designar a Bauru-Itapura com o nome de "Noroeste do Brasil". De fato, desde meados da segunda década do século os documentos oficiais parecem hesitar entre as duas denominações, utilizando ora uma, ora outra, de tal modo que o próprio decreto da encampação optou por estampar, lado a lado, os dois nomes. Diz, por exemplo, a ementa desse decreto: "resolve encampar a Estrada de Ferro Bauru a Itapura (Noroeste do Brasil) e incorporá-la", etc.

A encampação foi efetivada mediante escritura lavrada em presença de um tabelião, no Rio de Janeiro, em maio de 1918 (cf. *Escritura de encampação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, em DOSSIÊ histórico da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, nº 2). No mês de julho seguinte, já em Bauru, ocorreu o ato formal pelo qual o representante da Companhia Noroeste entregou, ao representante do governo federal, a linha Bauru-Itapura, com todos os seus "edifícios, dependências, materiais, móveis e utensílios". No mesmo ato, a linha foi transferida, pelo representante do governo, ao representante do diretor da Itapura-Corumbá, quem então declarou formalmente que recebia a estrada e "assumia imediatamente a sua direção" (cf. o *Térmo de entrega da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, em DOSSIÊ histórico..., cit.)²⁶ Nesse meio tempo, a Itapura-Corumbá vinha sendo preparada para incorporar a linha de Bauru a Itapura. Assim, a lei orçamentária para 1918 autorizava o poder executivo federal a rever o quadro de pessoal daquela Estrada, "para ocorrer ao serviço acrescido pela incorporação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil [sic]", abrindo inclusive os "necessários créditos" (Lei nº 3.454, de 6.1.18, art. 130, inciso 38, em LFF).

Em junho de 1918 um decreto federal determinava entre outras coisas que a E. F. Itapura-Corumbá, em virtude da incorporação da linha

25. Abstenho-me aqui de tratar das complexas, tumultuadas e às vezes tensas relações entre a Companhia Noroeste e o governo federal brasileiro, as quais levaram à declaração da caducidade do contrato referente à construção da Itapura-Corumbá e culminaram com a encampação da Bauru-Itapura. A elucidação desses temas constituiria, em verdade, um trabalho à parte – fugindo, portanto, aos objetivos do presente livro. De todo modo, cabe dizer que se tratou aí de um processo cercado de suspeitas de ilicitudes e permeado por acusações mútuas entre a Companhia e o governo. Sobre esse assunto, há algumas indicações em PELEGRINA, 2000 (p. 61 e 67-73) e em PALLAMIN, 2001 (p. 96-105).

26. É interessante notar que, nos dois documentos anteriormente citados (escritura e termo de entrega), a linha Bauru-Itapura é sempre mencionada como "Estrada de Ferro Noroeste do Brasil".

de Bauru a Itapura, passaria a denominar-se "Estrada de Ferro Bauru a Corumbá" (Decreto nº 13.077, de 20.6.18, em LFF). Contudo, a despeito dessa disposição a ferrovia passou a chamar-se, depois da fusão, "Estrada de Ferro Bauru a Porto Esperança". Esse é, de fato, o nome pelo qual ela é designada em textos legais datados de fins de 1918 (cf. LFF, v. 16, p. 400 e 432). Logo, porém, impôs-se a denominação pela qual a ferrovia viria a ser conhecida nas décadas seguintes. De fato, já a lei orçamentária referente ao ano de 1919, ao tratar da ferrovia em questão, assim se expressava: "Estrada de Ferro *Noroeste do Brasil*, compreendendo toda a linha em tráfego, *entre Bauru e Porto Esperança*" (Lei nº 3.674, de 7.1.19, art. 99, inciso 38, em LFF; grifo meu). Ao longo do ano de 1919, enfim, essa denominação se consolida nos textos legais referentes à Estrada.

A superintendência do processo de efetiva fusão das duas ferrovias coube ao engenheiro Arlindo Ribeiro da Luz, que foi nomeado diretor da Itapura-Corumbá [sic] em outubro de 1918 (R21, p. 4; NEVES, 1958, p. 140).²⁷ Como, ainda nessa época, os escritórios da diretoria e da contabilidade da Itapura-Corumbá funcionassem na cidade do Rio de Janeiro, o novo diretor providenciou sua transferência para Bauru, onde aliás já funcionavam os escritórios da Companhia Noroeste. Também por indicação de Luz, os regulamentos da Itapura-Corumbá, com algumas modificações, foram aplicados à ferrovia unificada, até que uma nova versão dessas instruções fosse instituída, o que ocorreu em janeiro de 1920 (R21, p. 4-5).

Propostas alternativas para a NOB: arrendamento ou venda

A *intenção de arrendamento* marca toda a fase inicial da ferrovia aqui estudada. No tocante à E. F. Itapura-Corumbá, uma de suas partes constitutivas, essa intenção existia *ab ovo*, conforme mencionei, de passagem, na Introdução. De fato, o decreto nº 6.899, de março de 1908, estipulava: "a estrada de ferro de Itapura a Corumbá e daí à fronteira do Brasil com a Bolívia será arrendada à Companhia Estradas de Ferro Noroeste do Brasil pelo prazo de 60 anos, contados de 30 de setembro de 1910" (cláusula 24). Nesse caso, todavia – como a data citada era a mesma estipulada para a abertura ao tráfego de todo o trecho de Bauru a Porto Esperança – acredito que o regime de arrendamento não tenha chegado a configurar-se, uma vez que, como foi visto, a companhia não conseguiu jamais cumprir o referido prazo (o que aliás deu causa à declaração da caducidade do respectivo contrato).

27. Antes de Luz, exercera esse cargo, por poucos meses, o engenheiro José Palhano de Jesus, que em junho de 1918 sucedera ao engenheiro Firmo Ribeiro Dutra, exonerado a pedido (cf. NEVES, 1958, p. 93).

Com relação à futura ferrovia unificada, vale notar que já o primeiro dispositivo legal a autorizar a encampação da Bauru-Itapura mencionava expressamente, como vimos, a intenção do arrendamento (Lei nº 2.924, de 1915, há pouco citada). A mesma intenção seria reiterada nos posteriores dispositivos referentes à encampação, constantes nas leis orçamentárias para os anos de 1916 e 1917 (Leis nº 3.089 e nº 3.232). Curiosamente, o decreto que efetivou a encampação (Decreto nº 12.746, de 1917) silencia a respeito de um possível arrendamento da ferrovia unificada. Esse detalhe é particularmente curioso porque tal solução é expressamente preconizada na própria exposição de motivos que acompanha o citado decreto, a exposição salienta que o arrendamento daria margem a "reduções sensíveis nos encargos do Tesouro" (cf. o extrato do relatório apresentado em 1918 pelo Ministro da Viação e Obras Públicas, em LFF, v. 16, p. 3-13). De todo modo, as leis orçamentárias para os anos de 1918 e 1919 continuam a autorizar o arrendamento (cf. Leis nº 3.454 e 3.674, em LFF). Essa última lei, aliás, refere-se à questão de forma extensa e pormenorizada, autorizando o presidente da República a arrendar a NOB e a estipular, para o arrendatário, a obrigação de "executar todas as obras para a reparação e acabamento da linha" e "fazer a renovação e aquisição do material fixo e rodante necessários" (art. 99, inciso 38).

Nessas circunstâncias, o que fica claro é que, nessa época, a União, pelo menos oficialmente, encarava sua administração à frente da NOB como algo *provisório*. Tal estado de ânimo transparece, por exemplo, na própria Lei nº 3.674, de 1919: enquanto não fosse efetuado o arrendamento, dizia a lei, o presidente da República ficava autorizado a "fazer *provisoriamente* a administração da estrada" e "abrir os créditos necessários" para execução de obras e para "renovação e aquisição do material mais urgente" (art. 99, inciso 39; grifo meu). A mesma disposição é reiterada nas próprias Instruções que regulamentaram o funcionamento da NOB, em janeiro de 1920 – as quais estatuíam claramente, já em seu artigo 1º, que a Estrada "será regida por este regulamento, *enquanto* for administrada diretamente pelo Governo Federal" (INSTRUÇÕES regulamentares..., 1920, p. 3; grifo meu).

O arrendamento era a medida preconizada, em 1918, também por Pandiá Calógeras, no relatório confidencial sobre os problemas nacionais, por ele elaborado a pedido do presidente eleito da República, Rodrigues Alves. Calógeras defende a aplicação desse regime a todas as ferrovias federais e inclui a NOB entre aquelas que "oferecem condições que facilitam a operação" – notando contudo que, sendo essa ferrovia de "importância sem par para o Brasil", seu arrendamento, embora "relativamente fácil", era "negócio muito sério"; como candidatos naturais à condição de arrendatários, o autor cita as ferrovias Paulista, *São Paulo Railway* (Santos,

a Jundiá) e Sorocabana, tendo todavia o cuidado de ressaltar que “talvez a última seja inconveniente” (CALÓGERAS, 1933, p. 156-157).

Nada resultou, de momento, dessas intenções manifestadas pelo governo federal. Mas a discussão sobre o arrendamento da NOB teria ainda um outro estágio, que parece haver começado em meados da década de 20. Como a Noroeste se conectava em Bauru com a Sorocabana (pertencente ao Estado de São Paulo) e a Paulista (privada),²⁸ seu movimento era, inevitavelmente, tributário dessas duas outras estradas – as quais, evidentemente, competiam entre si pelos transportes procedentes da Noroeste ou a ela dirigidos, no trajeto entre Bauru e o porto de Santos.

No início da década de 20, havia poucos anos que a operação da Sorocabana fora retomada pelo governo do Estado, depois de uma mal-sucedida experiência de arrendamento a uma empresa privada (aliás uma empresa estrangeira, pertencente ao assim chamado “Sindicato Farquhar”). Esse arrendamento havia vigorado entre 1907 e 1919,²⁹ tendo sido nesse ano rescindido o respectivo contrato pelo fato de a empresa arrendatária não se haver mostrado capaz de aparelhar convenientemente a ferrovia, a qual se apresentava, ao ser retomada pelo Estado, com inúmeras deficiências. Dadas essas circunstâncias, segundo informa o engenheiro Gaspar Ricardo Júnior (que foi, por longos anos, diretor da Sorocabana), o governo paulista resolveu em 1924 dotar a ferrovia de “todos os melhoramentos de que carecia para atender com eficiência às solicitações progressivas dos transportes exigidos pela região atravessada”, para tanto o citado governo dispendeu grandes quantias, a maior parte por meio de empréstimos externos, os quais desde então vinham “onerando” as finanças do Estado (RICARDO JÚNIOR, 1933, p. 19).

Além disso, em 1927 o governo paulista resolveu também construir, sob a forma de um ramal da Sorocabana, uma nova ligação entre o planalto paulista e o porto de Santos. Essa nova ligação (que ficaria conhecida como *linha Mayrink-Santos*) era justificada pelo fato de que, até então, havia uma única ferrovia que ligava o citado porto ao planalto: a linha da empresa inglesa *São Paulo Railway*, que conectava Santos à cidade de Jundiá, passando pela capital do Estado. É bastante conhecida, de fato, a longa polémica acerca das periódicas e recorrentes crises de transporte provocadas, desde a década de 1890, pela incapacidade da companhia inglesa em dar plena vazão aos transportes que procuravam sua li-

28. Cabe assinalar que a Sorocabana utilizava a bitola de 1 metro, idêntica à da NOB, enquanto a Paulista mantinha sua linha na bitola de 1 metro no trecho entre Bauru e Itapina, mas daí em diante, até sua ligação com a *São Paulo Railway*, utilizava a bitola de 1,60 m.

29. Por essa circunstância, talvez, é que Calógeras tenha considerado, em 1918, “inconveniente” o arrendamento da NOB à Sorocabana.

nha – caracterizada como um autêntico “gargalo” por onde tinha forçosamente de passar todo o movimento de importação e exportação não apenas do Estado de São Paulo como de Estados vizinhos que utilizavam a rede ferroviária paulista, como era o caso de Mato Grosso, Goiás e partes de Minas Gerais e do Paraná (a esse respeito, ver por exemplo SAES, 1981 e 1986; DUNCAN, 1932, p. 168-171). Como é fácil imaginar, a construção da Mayrink-Santos implicou em novos e pesados encargos financeiros, assumidos pelo Estado de São Paulo através da Sorocabana. Desse modo, diz ainda Ricardo Jr., era preciso pensar em meios de “minorar” tais encargos – sendo que, dentre tais meios, o mais “natural” consistiria em “encaminhar, desde logo, pela nova via férrea [Mayrink-Santos], o maior volume possível de tráfego, de modo a torná-la rendosa” (RICARDO JÚNIOR, 1933, p. 1). Como se deduz, para semelhante objetivo parecia admiravelmente talhada a absorção do tráfego da Noroeste, o que poderia ser obtido mediante o arrendamento dessa estrada e sua consequente incorporação à rede da Sorocabana.

Esse interesse parece haver-se manifestado bem cedo – embora limitado, inicialmente, ao trecho paulista da NOB. De fato, segundo Fernando de Azevedo, já em janeiro de 1925 uma lei autorizava o governo federal a “arrendar ao Estado de São Paulo o trecho de Bauru a Itapura ou à barranca leste do Rio Paraná” (AZEVEDO, [1958], p. 141). Ricardo Jr. confirma que ainda na década de 20 se efetuaram conversações a esse respeito entre os governos de São Paulo e da União, embora não se esclareça se tais entendimentos se referiam apenas à seção paulista ou a toda a linha da NOB. Essas tratativas teriam sido interrompidas em 1930, com a derrocada da República Velha,³⁰ mas o assunto renasceu logo em seguida, sendo tratado já pelo primeiro interventor no Estado de São Paulo, João Albertão. Sob o interventor seguinte (Laudo de Camargo) as negociações foram reiniciadas – imprimindo-se à questão, porém, “uma nova orientação”: cogitava-se agora de arrendar a NOB a uma *sociedade* que seria constituída “pelo Estado [de São Paulo] e pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro” (RICARDO JÚNIOR, 1933, p. 2-3).

Ricardo Jr. demonstra franco desagrado ante esse “novo aspecto”, de que se revestia agora a questão, o qual era “inteiramente diferente daquele de que sempre se houvera cogitado” (RICARDO JÚNIOR, 1933, p. 3). Não obstante, parece perfeitamente previsível que a Companhia Paulista viesse a manifestar, no tocante à absorção do tráfego da Noroeste, objetivos e interesses idênticos aos da Sorocabana. Aliás, a julgar pelo que

30. Um artigo publicado na revista *Brazil Ferro Carril* confirma que o arrendamento ou venda da NOB ao governo de São Paulo “só não foi realizado em consequência da vitória da revolução de 1930” (nº 779, p. 76, 28 fev. 1933).

noticiava a imprensa especializada da época, tais interesses, por parte da Paulista, não eram recentes. Uma nota publicada na revista *Brazil Ferro Carril* em janeiro de 1933 (sob o sugestivo título “A venda da Noroeste do Brazil”) refere que “há anos” vinha a Paulista “envidando esforços” para arrendar a NOB do Governo Federal: a julgar ainda pela mesma nota, durante a interventoria de Manoel Rabello (sucessor de Laudo de Camargo) a situação teria chegado a ficar bastante desfavorável para a Sorocabana: nessa época, diz o texto, a operação com a Paulista “esteve em vias de ser realizada, para o que aquela companhia chegou a aumentar os seus capitais” (*Brazil Ferro Carril*, n. 777, p. 38-39, 31 jan. 1933).³¹

Seja como for, aquela “nova orientação” (que buscava claramente efetuar uma acomodação entre os interesses concorrentes da Sorocabana e da Paulista) parece haver sido sobrestada pelas mudanças subseqüentes na interventoria do Estado, e desde então, ao que se deduz, esse órgão passou a favorecer a posição defendida pelos dirigentes da Sorocabana, a saber: o “arrendamento da Noroeste, mediante a sua anexação pura e simples à Sorocabana exclusivamente” (RICARDO JÚNIOR, 1933, p. 3). Vale notar que, agora, a proposta da Sorocabana (detalhadamente exposta por Gaspar Ricardo Júnior, então diretor daquela Estrada, no trabalho que tenho citado) inclui expressamente toda a linha da NOB, inclusive a seção mato-grossense. O ponto culminante desse processo parece haver sido atingido em fevereiro de 1933, quando o próprio interventor em São Paulo, general Waldomiro de Castilho Lima, faz publicar o texto da proposta oficial então enviada pelo Estado ao governo da União, versando sobre o arrendamento da NOB, proposta essa que incluía até mesmo uma minuta do respectivo contrato (cf. O MAIOR plano..., 1933).

A propósito, é conveniente observar que o próprio título da nota de *Brazil Ferro Carril*, anteriormente citada, parece significar que as negociações então em curso referiam-se, indistintamente, tanto ao arrendamento como à venda da NOB, por parte do governo federal: o mesmo, aliás, transparecia em outra nota, publicada em fevereiro de 1933, na qual *Brazil Ferro Carril* transcrevia palavras do general Waldomiro Lima, segundo as quais o Estado de São Paulo visava a obter o arrendamento da NOB “com cláusulas de opção de compra” (*Brazil Ferro Carril*, n. 778, p. 63, 15 fev. 1933). Com efeito, nota-se que, na minuta de contrato acima referida, a última cláusula estatua que, caso resolvesse a União, ao fim

31. Outro autor refere também a “batalha” travada por Francisco Monlevade, dirigente da Cia. Paulista, visando a “adquirir a Noroeste”, em época que parece ser a mesma de que se trata aqui, de acordo com esse autor, tão grande foi a frustração de Monlevade, com o fracasso de seu intento, que ele renunciou ao cargo que havia muito tempo ocupava na Paulista (CASTRO, H., 1981, p. 76-77).

do arrendamento, vender a Noroeste, deveria “dar ao Arrendatário preferência para a compra em igualdade de condições com a proposta mais vantajosa” (O MAIOR plano..., p. 39).

Conforme registrou Fernando de Azevedo, a idéia de arrendamento da NOB pela Sorocabana provocou “largo movimento de opinião, na imprensa e no círculo dos engenheiros” (AZEVEDO, [1958], p. 142). Essa ampla e acalorada discussão, travada pelas páginas da grande imprensa, pode ser parcialmente acompanhada através de uma coletânea de artigos escritos entre março e junho de 1933, publicada, no mesmo ano, pelos defensores da tese da Sorocabana (O ARRENDAMENTO..., 1933). Cabe notar que, desafortunadamente, não pude encontrar, em minha limitada pesquisa a respeito dessa polêmica, escritos que traduzissem a opinião de representantes da própria Noroeste. Os relatórios dos diretores são completamente omissos a esse respeito. Uma interessante obra de um importante engenheiro da NOB, Oscar Teixeira Guimarães, publicada precisamente em 1933, igualmente silencia sobre o assunto – embora se deva notar que, nessa obra, o engenheiro defende o alargamento da bitola da Noroeste (mantendo-se todavia a bitola métrica, de modo a coexistirem ambas uma ao lado da outra), o que à primeira vista poderia ser entendido como um ponto favorável à ligação com a Paulista (GUIMARÃES, 1933, p. 89-90).

A intrincada questão sofreria ainda, contudo, uma nova reviravolta. Com efeito, a NOB não foi arrendada à Sorocabana; segundo Azevedo, essa idéia deixou de ser acolhida pelo governo federal (p. 142). Ao invés disso produziu-se um arranjo um tanto enigmático, o qual reintroduziu em cena a Companhia Paulista: refiro-me à constituição e posteriores atividades de uma certa “Sociedade Melhoramentos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil”, sociedade essa constituída em 1934 pelo Estado de São Paulo e pela Companhia Paulista.

A NOB e a “Sociedade Melhoramentos”

O surgimento dessa entidade nos remete claramente àquele projeto que teria surgido na época de Laudo de Camargo, como noticiado por Ricardo Jr. – com a diferença de que no citado projeto falava-se em arrendar a NOB a uma semelhante sociedade bipartite, o que não veio a ocorrer no caso. De todo modo, o que parece claro é que o aparecimento desse novo personagem indica que teriam surtido efeito as pressões provenientes da Companhia Paulista (e provavelmente também da *São Paulo Railway*) contra a simples entrega da NOB à Sorocabana, isto é, ao Estado de São Paulo.

Assim, em julho de 1934 um decreto federal foi editado para autorizar o Ministério da Viação e Obras Públicas a “contratar com o Estado

de S. Paulo e a Companhia Paulista de Estradas de Ferro, ou sociedade que por estes for organizada, a realização de serviços, obras e melhoramentos na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil" (Decreto. n.º 24.620, de 9.7.34). Como justificativas, o decreto afirma a "necessidade urgente" da realização dos citados serviços e melhoramentos, "para maior eficiência e segurança no tráfego"; argumenta que a melhoria das condições da Noroeste, com o "conseqüente aumento da tonelagem a transportar", interessava não apenas à União como ao Estado de São Paulo, proprietário da Sorocabana, e também à Companhia Paulista; por fim, acrescenta que dessa "conjugação de esforços" entre os três atores resultaria um "aumento da renda dos transportes nas três estradas". Parece tratar-se enfim, como se vê, de uma solução verdadeiramente salomônica.

A Sociedade foi efetivamente constituída em 10 de agosto de 1934 e já a 18 do mesmo mês celebrou, com a União, um contrato cujos termos reproduzem as cláusulas editadas juntamente com o decreto acima referido (cf. *Térmo de contrato entre o Governo Federal e a Sociedade Melhoramentos Estrada de Ferro Noroeste do Brasil* [...] para a execução de serviços, obras e melhoramentos na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Diário Oficial da União, p. 17.421-17.423, 23 ago. 1934). Mediante o exame desse contrato, o que parece possível verificar é que o governo federal obtinha da Sociedade um financiamento para a implementação de melhorias na NOB, ao mesmo tempo em que praticava uma espécie de *terceirização* de serviços, na medida em que a mesma Sociedade se incumbiria de executar ditas melhorias. De fato, por meio de um crédito de 40 mil contos de réis, que abria ao governo (cláusula 10), a Sociedade obrigava-se a terminar a construção da variante de Araçatuba a Jupia, a executar as obras necessárias no Pantanal de Mato Grosso, a substituir pontes provisórias, a adquirir material rodante, de tração e de oficina, a construir variantes destinadas a melhorar as condições técnicas da linha, a efetuar o empedramento no trecho de tráfego mais intenso e, finalmente, a fornecer trilhos, acessórios e superestruturas metálicas – sendo todas as obras executadas somente depois de aprovadas pelo executivo federal (cláusula 1). A Sociedade obrigava-se ainda a submeter-se, em seus serviços, à fiscalização do governo (cláusula 3); ela poderia também "subempreitar, independentemente de autorização, a execução de quaisquer obras", desde que mantida a sua responsabilidade perante o governo da União (cláusula 9).

A Sociedade, entretanto, não trabalharia de graça. As quantias despendidas por conta do crédito aberto ao governo venceriam juros anuais de 6% e seriam amortizadas em um prazo máximo de 20 anos (cláusula 10); além disso, a cláusula 6 dispunha que na composição dos preços seria "computada, a favor da sociedade, a percentagem de dez por cento sobre a mão de obra e material fornecido, a título de indenização pelas des-

pesas de administração". Enfim, estabelece-se que, para o pagamento dos juros e do principal do financiamento, o governo federal incluiria "anualmente na verba da despesa a importância correspondente a 20% da receita orçada para a estrada" (cláusula 12).

Os relatórios dos diretores da NOB são um tanto lacônicos a respeito das questões relativas à Sociedade. De todo modo, registra-se pelo menos a assinatura do contrato, acrescentando-se que desde fevereiro de 1935 os trabalhos da variante Araçatuba-Jupia já estavam sendo executados pela Sociedade (R34, p. 21-22). Em 1935 informa-se que essa estava de fato subempreitando as obras a seu cargo, e a partir desse ano os relatórios registram, sistematicamente, tanto o andamento do contrato como as quantias anualmente pagas à Sociedade a título de juros e amortização; cabe notar que, provavelmente em virtude das disposições desse contrato, foi criado na NOB um novo departamento: o de "fiscalização", subordinado diretamente à Diretoria (R35, p. 48). Informa-se enfim que em novembro de 1936 um novo acordo foi assinado com a Sociedade para a concessão de um crédito adicional de 12.750 contos, por se haver verificado que o crédito inicial seria "insuficiente" (R36, p. 18).

O financiamento ficou integralmente pago depois de apenas dez anos, em 1944, tendo a Sociedade recebido ao longo desse período, em valores nominais, cerca de 62,7 milhões de cruzeiros, ou seja, cerca de 62,7 mil contos; somente a título de juros e comissão de 10% foram pagos cerca de Cr\$ 14,7 milhões, ou 14,7 mil contos (R44, p. 24). De todo modo, mesmo com essa despesa adicional com juros e comissões não é impossível que haja sido favorável à NOB o contrato com a Sociedade, tais pareciam ser os obstáculos opostos à aquisição de materiais e execução de obras pela rígida estrutura em que se enquadrava a Noroeste, no âmbito da administração federal.³²

O regime autárquico

Eram antigas, de fato, as queixas dos diretores quanto ao regime administrativo da Noroeste – a qual praticamente assumira em 1918, sob

32. Se o contrato com a Sociedade foi benéfico ou não para a Noroeste é uma questão em aberto. Para a Paulista, porém, o negócio parece ter sido bastante vantajoso, conforme avalia um artigo, baseado no relatório dessa Companhia, publicado na *Revista Ferroviária* em junho de 1942. Segundo a matéria, a Sociedade havia sido "organizada pela Companhia Paulista" e seus trabalhos se desenvolviam "em conjugação com os interesses" da mesma Companhia. Informa-se também que essa "empreitada" havia dado, em 1941, "um lucro líquido de Rs. 923.860\$200, ficando a Companhia Paulista com um crédito de Rs. 14.101.360\$200 na Sociedade" (*Revista Ferroviária*, v. 3, n. 6, p. 224, jun. 1942).

a administração federal, a condição de uma repartição pública como outra qualquer, entregando ao Tesouro Nacional suas rendas e dele recebendo, através do orçamento federal, os recursos de que necessitava. Assim, já no início do nosso período Arlindo Luz lastimava o "morosíssimo processo de compras oficiais, incompatível com a urgência dos serviços ferroviários" (R21, p. 16-17), e críticas como essas reapareceriam aqui e ali, em anos posteriores, embora de forma um tanto velada.

Dado esse contexto, no início da década de 30 encontram-se informações de que o governo estaria efetuando estudos visando a dar "autonomia administrativa e financeira" às ferrovias da União. — estudos esses elogiados por *Brazil Ferro Carril* (n. 802, p. 74, 15 fev. 1934). Todavia, seria preciso esperar ainda o fim dessa década para se verificar a ocorrência de mudanças no regime administrativo das estradas da União, pois ainda em maio de 1940 um engenheiro da E. F. Central do Brasil criticava o burocratismo e pedia maior autonomia para estas ferrovias (*Revista Ferroviária*, p. 141-148, maio 1940). Parece, entretanto, que já nessa ocasião a idéia estava amadurecida, pois não se passou muito tempo para que a mesma Central do Brasil obtivesse a desejada autonomia, sob a forma do *regime autárquico* — implantado nessa ferrovia pelo Decreto-lei n.º 3.306, de 24.5.41.

O exemplo da Central logo frutificou: já em julho de 1941 o diretor da NOB, Marinho Lutz, solicitava formalmente ao governo federal, como condição para a Noroeste "bem servir" à sua zona, sua transformação em autarquia, "parece chegado o momento de libertá-la [a Estrada] de certas normas burocráticas, que já não se harmonizam com o grau de desenvolvimento de seus serviços e com as necessidades da época que atravessamos", escreve o diretor — que, previsivelmente, invoca a esse propósito o recente precedente da Central (R40, p. 185-186). Assim, o citado regime foi efetivamente estendido à NOB no início de 1942, quando a Estrada foi instituída com "personalidade própria de natureza autárquica", "sob a jurisdição do Ministério da Viação e Obras Públicas" (Decreto-lei n.º 4.176, de 13.3.42).³³

O novo regime conferia de fato maior autonomia à direção da ferrovia, embora, ao mesmo tempo, lhe cominasse maiores responsabilidades. O citado decreto-lei rezava, por exemplo, que passavam ao patrimônio da Noroeste "todos os bens, inclusive os imóveis e as obrigações de terceiros que, nesta data, se integram no seu ativo, assim como, a sua responsabilidade direta, os encargos do seu passivo" — embora se mantives-

33. Os termos desse Decreto-lei são aqui citados segundo a publicação constante no *Boletim do Ministério da Agricultura*, ano 31, n. 3, p. 93-98, mar. 1942.

sem ainda sob a responsabilidade da União alguns dos referidos encargos, entre os quais aqueles decorrentes do contrato com a Sociedade Melhoramentos (art. 2º). A autonomia parece evidente nas novas atribuições do diretor, que incluíam, entre outras: "autorizar a execução de serviços e obras por administração direta ou a realização de concorrência para serem levadas a efeito mediante a administração contratada, tarefa ou empreitada"; "autorizar a aquisição direta de materiais e artigos de consumo, no caso de exclusividade, ou as providências para fazê-la, nos demais casos, mediante concorrência ou coleta de preços"; e também "admitir, melhorar o salário, licenciar, designar substitutos, punir e dispensar" empregados, nos termos da legislação (art. 6º). A direção da NOB devia, porém, submeter à aprovação do Presidente da República os "orçamentos industriais da Estrada, assim como os programas, projetos e orçamentos de obras novas e aquisições que importem em aumento de valor patrimonial" (art. 8º). Esse mesmo artigo deixava subentendido que as despesas de custeio da Estrada deveriam ser cobertas pelas receitas por ela mesma arrecadadas; os saldos da receita seriam empregados, ademais, no pagamento das despesas de capital (ou seja, as obras e aquisições que importassem em aumento de valor patrimonial, conforme acima referido) — abrindo-se todavia a possibilidade de que, sendo esses saldos insuficientes para atender às despesas de capital, a União providenciasse os recursos necessários para tanto (parágrafos 1º e 2º).

A Estrada ficaria ainda sob a "fiscalização legal, técnica e contábil" do Ministério "e, especialmente, de uma Delegação de Controle", composta de um engenheiro do Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF), um contador da Contadoria Geral da República e um funcionário do Corpo Instrutivo do Tribunal de Contas, "designados todos pelo Presidente da República" (art. 21); a referida Delegação deveria apresentar anualmente ao Ministério um "relatório circunstanciado", à vista do qual o ministro proporia ao presidente da República "a aprovação da gestão administrativa" da Estrada ou "a responsabilidade de seu diretor pelas irregularidades comprovadas" (art. 23 e 24).

A mudança de regime foi entusiasticamente acolhida por Lutz, que proclamou: "o regime autárquico assegurou à administração mais liberdade de ação" (R42, p. 3). Ainda em 1942 foi nomeada a Delegação de Controle, sendo extinta a antiga Contadoria Seccional (órgão até então mantido, junto à Estrada, pela Contadoria Geral da República), e já em março do mesmo ano foi criado na NOB um novo órgão: o "Serviço do Material", que tinha como uma de suas repartições a "Seção Comercial", encarregada das compras (R42, p. 24-25, 43-45). No ano seguinte permanece o entusiasmo do diretor. Os resultados econômicos da Noroeste em 1943, diz Lutz, "são um atestado eloquente do seguro desen-

volvimento dos serviços e das vantagens que o novo regime pode assegurar à administração da coisa pública”: o diretor enfatiza que, para suas despesas de custeio, a NOB não havia necessitado, nesse ano, de “qualquer auxílio ou subvenção do Tesouro Nacional” (R43, p. 3-4, 174). Informa-se enfim que em 1944 a Estrada efetuou a “importação direta de diversos materiais para o seu consumo normal”, e em 1946 contratou com a Caixa Econômica Federal um empréstimo no valor de 80 milhões de cruzeiros, todo ele gasto em “encomendas de materiais no exterior” (R44, p. 44; R46, p. 27).

Críticas ao regime autárquico, todavia, começam a aparecer com o fim do Estado Novo, quando Marinho Lutz é substituído, na direção da NOB, por Lima Figueiredo. Já em 1946, nas páginas da *Revista Ferroviária*, o novo diretor efetua suas primeiras críticas, ao lamentar seus apuros com a remuneração dos trabalhadores – os quais precisavam ter seus vencimentos majorados, sem que a ferrovia estivesse em condições de arcar com as necessárias despesas (FIGUEIREDO, 1946b, p. 482); conforme adiante veremos em detalhe, trata-se aqui da diferença de salários entre os trabalhadores *titulados* e os chamados *extranumerários*. Nos relatórios oficiais as críticas demoram um pouco mais, aparecendo apenas em 1948 – coincidentemente ou não, o ano em que, pela primeira vez nesse novo regime, a NOB recebeu do Tesouro Nacional subvenção para seu *custeio*, e não apenas para investimento (R48, p. 8).

Nesse ano, de fato, uma lei federal (Lei nº 470, de 5.11.48) veio autorizar a inclusão, no orçamento da União, da quantia necessária para o pagamento das diferenças salariais aos extranumerários (R49, p. 195). Tal disposição constituía, certamente, uma transgressão dos princípios inerentes ao regime autárquico – circunstância que era, aliás, não apenas admitida como explicitamente reivindicada pelo diretor. Segundo seu próprio relato, Figueiredo já havia sugerido que o governo federal ficasse responsável pelo pagamento do pessoal da Noroeste, de modo similar ao caso das estradas não-autárquicas; o diretor assevera mesmo que, para resolver o problema das diferenças salariais, chegara a pedir ao ministro a “extinção” do regime autárquico (R48, p. 147).³⁴

A partir dessa época, de fato, o panorama parece mudar, voltando-se a falar em mudanças administrativas na empresa. Em 1949 Figueiredo defende, sem entrar em detalhes, “reforma fundamental” na “vida administrativa” da Estrada, e em 1950 o novo diretor (mais uma vez Marinho Lutz) fala em “reforma burocrática necessária ao aperfeiçoamento

34. Segundo registra Margareth Martins, o deputado Douzel de Andrade, “sensibilizado” pelas queixas de Lima Figueiredo, chegou nessa época a apresentar ao Congresso um projeto de lei que visava a revogar o regime autárquico implantado na Noroeste (MARTINS, 1995, p. 350-351).

do serviço” (R49, p. 195; R50, p. 3). O tema da reforma não mais seria mencionado pelos diretores, mas desde 1948 até o final de nosso período os relatórios registram expressamente que a NOB precisou de subvenção do Tesouro para seu custeio – o que confirma, na prática, a negação do regime autárquico.

De todo modo, o desfecho do problema administrativo, não só da NOB como das demais ferrovias federais, acabou ocorrendo, como se sabe, por meio da subordinação de tais ferrovias a uma empresa *holding*, isto é, a Rede Ferroviária Federal,³⁵ criada em 1957 e à qual também a Noroeste foi incorporada, nos termos da Lei nº 3.115, de 16.3.57. Em 11 de outubro desse ano uma Resolução da RFFSA considerava a NOB como “rede regional, passando a ser administrada por uma diretoria composta de três membros”; a mesma resolução indicou essa nova diretoria, que assumiu a ferrovia em 19 de outubro – inaugurando-se assim, portanto, uma outra fase da história da Estrada (cf. a ata da reunião de posse da diretoria em 19.10.57, LIVRO de atas das reuniões da Diretoria da NOB, 1957).

Continuidade e interrupções na administração

Ao longo do período estudado ocorreram breves interrupções da rotina administrativa da NOB, por ocasião de movimentos ditos “revolucionários”, isto é, as rebeliões tenentistas de 1922 e 1924 e a revolta constitucionalista de 1932. Em Mato Grosso, entre os dias 7 e 14 de julho de 1922, a ferrovia foi ocupada por tropas revoltosas da 1ª Circunscrição Militar, e em agosto de 1924 os insurretos tomaram a sede da NOB, em Bauru, forçando a demissão de seu diretor (R22, p. 18; NEVES, 1958, p. 110). Já em 1932 a Estrada foi militarmente ocupada, em toda a sua extensão, pelos rebeldes constitucionalistas, entre 10 de julho e o início de outubro (R32, p. 1-13).

Talvez não seja ocioso, por outro lado, efetuar-se uma avaliação, ainda que superficial, da continuidade administrativa na Noroeste, com base no exame da lista de diretores da ferrovia. Tomando-se como marco inicial a gestão de Arlindo Luz (iniciada em outubro de 1918) e como marco final a incorporação à RFFSA (outubro de 1957), observa-se que, nesses exatos 39 anos, passaram pela NOB 18 diretores (desconsiderando-se os interinos e os diretores “revolucionários”, cujas gestões somaram nesse período um total de cerca de 17 meses). Tem-se assim, para os períodos de gestão, uma média que pode ser considerada baixa: apenas 2,2

35. Para uma discussão acerca da criação da RFFSA, v. MARTINS, 1995, p. 354 et seq.

anos, ou 26 meses, por diretor. Há, todavia, outro dado a ser levado em conta, e que pode matizar um pouco tal constatação: trata-se do tempo relativamente longo que alguns diretores passaram à frente da ferrovia. De fato, Luz, por exemplo, ficou 4 anos; Alfredo de Castilho ficou 3 anos e meio (ininterruptos, sem contar seu retorno após uma licença nem uma segunda e curta gestão); Henrique Eduardo Couto Fernandes ficou pouco mais de 3 anos (entre os quais se inclui uma interrupção de 3 meses, por ocasião da Revolução de 32); Lima Figueiredo ficou perto de 5 anos, e Marinho Lutz, por fim, dirigiu a Estrada por 9 anos ininterruptos, numa primeira gestão, e mais 3 anos e meio numa segunda. Como se vê, a soma dos períodos dessas seis gestões, minimamente capazes de permitir certa continuidade administrativa, corresponde aproximadamente a 28 anos, ou 72% dos 39 aqui referidos.

Detalhes da organização operacional

Para concluir este item, julgo conveniente expor, ainda que brevemente, os principais traços da organização operacional da Noroeste, no período aqui considerado. As instruções expedidas para o funcionamento da E. F. Itapura-Corumbá, em 1917, já faziam repousar a estrutura operacional da ferrovia nas quatro Divisões tradicionalmente presentes nas ferrovias brasileiras: a 1ª Divisão (Administração Central, incluindo os serviços de contabilidade e almoxarifado); a 2ª (Tráfego, movimento de trens, iluminação e telégrafo); a 3ª (Via permanente e edifícios) e a 4ª (Locomoção) [cf. LFF, v. 15, p. 687 et seq.].

As instruções expedidas já para a NOB, em 1920, mantêm essa estrutura, conferindo todavia à segunda e à terceira divisões as denominações usuais do jargão próprio das ferrovias, isto é, simplesmente *Tráfego* (2ª) e *Linha* (3ª) – cabendo notar que, no citado jargão, a 4ª divisão é também às vezes qualificada como *Tração* (cf. INSTRUÇÕES regulamentares..., 1920). A primeira Divisão era chefiada pelo próprio Diretor da Estrada, e as demais eram dirigidas, cada uma, por um chefe de divisão, considerados estes “auxiliares imediatos do diretor”. As citadas instruções (art. 7º) assim especificavam as atribuições de cada Divisão:

A 1ª divisão compreenderá o expediente relativo a todos os serviços de exclusiva competência do diretor; o movimento financeiro e a sua escrituração; a aquisição de materiais e sua distribuição; a estatística geral e todo o expediente concernente a tais serviços.

A 2ª divisão compreenderá os serviços de tráfego, de movimento de trens, de inspeção de linhas telegráficas e telefônicas e de iluminação.

A 3ª divisão terá a seu cargo os serviços de conservação da via permanente e dos edifícios [...].

A 4ª divisão compreenderá os serviços de tração e de conservação e reparação do material rodante, construção desse material e fabricação de artigos diversos para os serviços da estrada.

As diversas divisões, por sua vez, distribuíam seus serviços em determinados segmentos, ao longo da linha férrea. Assim, para efeitos do Tráfego a linha repartia-se em *distritos*, para os serviços da Linha dividia-se em *residências* e para os fins da Locomoção repartia-se em seções usualmente chamadas *trechos* ou *inspetorias*. Em 1921 havia na NOB três Inspetorias de Tração, correspondendo cada uma a cerca de 400 km, enquanto a Linha operava por meio de cinco Residências (R21, p. 12, 16; não são especificados, todavia, os distritos de tráfego).

Para as décadas de 20 e 30 há informações esparsas sobre as subdivisões operacionais da NOB, mas só para o ano de 1942 pude encontrar, sobretudo no livro de Sá Carvalho, uma descrição mais detalhada dessa organização. Nessa época a 3ª Divisão compreendia seis Residências, a saber: a 1ª, de Bauru até o km 112, com sede em Bauru; a 2ª, do km 112 ao 279, com sede em Cafelândia; a 3ª, do km 279 ao 460, com sede em Araçatuba (e abrangendo também o ramal de Lussanvira); a 4ª, do km 460 ao 768 (Rio Pardo), com sede em Três Lagoas; a 5ª, do km 768 ao 1.035, com sede em Campo Grande, e a 6ª, do km 1.035 ao 1.273 (Porto Esperança), com sede em Miranda. Com relação à Locomoção, indicam-se, nesse mesmo ano, os seguintes Trechos: primeiro, de Bauru a Araçatuba; segundo, de Araçatuba a Água Clara, e terceiro, de Água Clara a Porto Esperança.³⁶ Finalmente, segundo Carvalho, as subdivisões do Tráfego (distritos) coincidiam com os trechos da Locomoção (CARVALHO, 1942, p. 53-55; R42, p. 177).

Uma nova Residência (a 7ª) apareceria em 1946, correspondendo ao ramal de Ponta Porã, e em 1954 seria criada uma nova Inspetoria de Tração, com sede em Campo Grande, mediante o desmembramento do antigo terceiro trecho (considerado demasiado longo) – mantendo-se Aquidauana como sede do agora quarto trecho (R46, p. 92; R54, p. 115).

Cabe recordar que, em sua situação peculiar de estrada “inacabada”, a NOB viu-se na contingência de empreender, ao longo de nosso período, diversas obras novas, de conclusão ou ampliação de suas linhas – circunstâncias essas que determinaram, por vezes, a adaptação de sua estrutura administrativa. Assim, já no início de 1919 foram alteradas as instruções regulamentares aplicadas à NOB, com a finalidade de criar-se uma 5ª Divisão, chamada *Provisória*, encarregada dos “estudos, projetos, orçamentos e direção ou fiscalização de todas as obras de reparação e acabamentos” (Portaria

36. Em época pouco posterior informa-se que as sedes das Inspetorias de Tração eram Bauru, Três Lagoas e Aquidauana (v., por exemplo, R50, p. 151).

de 6.2.19, do Ministério da Viação e Obras Públicas, in LFF, v. 16, p. 546). Nas palavras de Luz, essa divisão provisória era necessária porque as “vultosas obras de acabamento” da Estrada não poderiam ser assumidas pela 3ª Divisão (Linha), “já sobrecarregada” com as tarefas normais a seu cargo (R21, p. 6). Esse órgão foi todavia extinto em 1925 (antes mesmo de se concluir a ponte sobre o Rio Paraná), sendo substituído por uma “Comissão Provisória de Obras Novas e Melhoramentos” – a qual foi, por seu turno, suprimida em fins de 1930, passando à 3ª Divisão os serviços de construção e melhoramentos até então sob seu encargo (R25, p. 7-8; R31, p. 76). Já no final do nosso período, curiosamente, volta a aparecer uma repartição nos moldes dessas já mencionadas; de fato, em 1954 extingue-se o departamento dos Serviços de Fiscalização, subordinado à 1ª Divisão, sendo criada, para substituí-lo, uma “5ª Divisão – Obras Novas” (R54, p. 31, 138).

Por fim, resta mencionar a mais notável alteração na estrutura administrativa básica da Noroeste, em nosso período, que ocorreu em abril de 1951: trata-se da fusão da 2ª e da 4ª divisões, as quais passaram a constituir uma nova 2ª Divisão, intitulada *Transportes*. Essa mudança foi efetuada pelo próprio diretor (Marinho Lutz), com base no argumento de que o “encargo de manter e efetuar os transportes”, sendo na Estrada o “setor dinâmico por excelência”, devia subordinar-se a um “comando único”. Embora o diretor afirmasse que a mudança vinha demonstrando-se acertada, muito pouco tempo durou a experiência, pois a estrutura anterior foi restabelecida pelo próprio Lutz a partir de 1º de novembro de 1953 – sem quaisquer explicações, aliás. (R51, p. 86; R53, p. 84).

A SITUAÇÃO DOS TRABALHADORES

Não constitui objeto deste livro a análise da história dos trabalhadores da Noroeste, uma vez que tal estudo, como é evidente, exigiria na verdade um trabalho à parte. Assim sendo, limito-me, no presente item, a indicar alguns aspectos dessa história, necessários para o entendimento da situação geral da ferrovia em estudo.

Aspectos formais do quadro de pessoal da NOB

De acordo com as instruções regulamentares estabelecidas para a E. F. Itapura-Corumbá, em abril de 1917, o pessoal da Estrada era constituído de “titulados”, que recebiam *vencimentos*, e “jornaleiros”, que recebiam *diárias* (LFF, v. 15, p. 687 et seq.). Conforme se deduz pelo quadro do pessoal, publicado juntamente com as citadas instruções, os titulados

seriam os empregados encarregados de funções técnicas ou de direção, enquanto os jornaleiros ocupavam-se de trabalhos caracteristicamente manuais. Aparentemente, porém, eram iguais os direitos das duas categorias. “Todos os empregados, titulados ou não, serão demissíveis *ad nutum*”, rezava por exemplo o art. 89. Do mesmo modo, todos, “quer titulados, quer jornaleiros”, tinham também direito a férias remuneradas anuais de 15 dias (artigos 49 e 59). A jornada de trabalho máxima era fixada em 8 oito horas por dia ou 48 horas por semana (art. 58).

Com as instruções regulamentares expedidas já para a Noroeste do Brasil, em janeiro de 1920, mantém-se o direito dos empregados, “quer titulados, quer jornaleiros”, a 15 dias de férias anuais remuneradas (INSTRUÇÕES... 1920, art. 130). Entretanto, uma significativa mudança aparece no que respeita à estabilidade funcional. De fato, permanece a afirmação de que “todo o pessoal, quer titulado, quer jornaleiro”, era demissível *ad nutum* (art. 97); todavia, o mesmo artigo prevê a aplicação de legislação especial aos casos de “empregados titulados que contarem mais de 10 anos de serviço público federal efetivo”. É particularmente interessante notar que essas instruções abrem expressamente um espaço, embora limitado, para o trabalho das mulheres: “para os cargos de datilógrafo, escriturário e telegrafista poderão ser nomeadas indiferentemente pessoas de um e outro sexo, desde que preencham as exigências” (art. 83); as mulheres empregadas, quando grávidas, seriam dispensadas do trabalho “no mês antecedente e no mês subsequente ao parto”, recebendo nesse período 2/3 dos vencimentos normais (art. 131).³⁷ Estabelecia-se ainda que “em caso algum” seria admitido o trabalho de menores de 14 anos (art. 84). Enfim, as instruções referem-se expressamente às obrigações da Estrada em caso de acidentes de trabalho (artigos 76 e 140 a 142).

A situação formal dos empregados da Noroeste parece haver-se mantido mais ou menos essa até o início da década de 30, quando o diretor Henrique Couto Fernandes vem ponderar que o quadro da Estrada reclamava uma “revisão geral”. De fato, já em 1931 o diretor toca num problema que se tornaria cada vez mais grave, na história da nossa ferrovia: as contradições entre titulados e não-titulados. Fernandes explica que as necessidades de ampliação do número de empregados, desde 1918, não haviam sido acompanhadas por uma correspondente ampliação do quadro formal, “sendo assim preciso, constantemente, suprir com diaristas a falta de titulados do quadro”. Assim, em razão dessa senectude do quadro, “ao lado dos funcionários titulados, que são em número por demais reduzido, servem empregados diaristas, já hoje em grande número, nos escritórios centrais, nas estações, na tração e nos trens, gravando, irremediavelmen-

37. Com relação às mulheres ferroviárias, os estudiosos da NOB dispõem agora do belo trabalho de Lidia Possas (2001).

te, a verba de "Pessoal Jornaleiro". Nessas circunstâncias, Fernandes informa que já havia estudado a organização de um novo quadro, o qual não imporá "novos ônus" a União: "o aumento de titulados vai ser compensado pela redução correspondente na verba que vem sendo despendida com o pagamento dos empregados diaristas" (R31, p. 2).

Esse novo quadro parece haver sido aprovado, todavia, apenas em 1934, já sob um novo diretor (Alfredo de Castilho). Castilho, de fato, refere-se ao "novo quadro do pessoal" da Estrada, aprovado pelo Decreto nº 24.754 (de 14.7.34), explicando:

Fez-se o reajustamento do quadro de titulados e nele ingressaram os empregados diaristas, que funcionavam nos diversos departamentos da Estrada. Como complemento, foi também reajustado o quadro do pessoal jornaleiro [...]. Em razão do aproveitamento, no quadro de titulados, de todos os diaristas de escritório, pessoal de máquinas, de estações e de trens, o quadro da Noroeste veio satisfazer o anseio da classe. Como diaristas, temos, atualmente, na Estrada, exclusivamente o pessoal operário e jornaleiro (R34, p. 20-21).

Conforme se pode deduzir pelas informações de Fernandes e de Castilho, o problema, com o velho quadro, era que havia *diaristas* executando os mesmos trabalhos que os *titulados* mas, possivelmente, com salários mais baixos – o que devia gerar tensão entre o pessoal. Com a mudança, os relatórios passam a consignar, no referente à pessoal, as seguintes divisões: "pessoal do quadro" e "pessoal diarista". Essa terminologia mudaria, contudo, em 1938: passa-se a falar em "pessoal fixo" ou "permanente", por um lado, e "pessoal extranumerário" (formado por mensalistas e diaristas), por outro (R34, p. 36; R38, p. 8, 45).

A partir de 1942 registram-se alterações decorrentes do novo regime em que se enquadrava a NOB. O decreto que instituiu o regime autárquico determinava, por exemplo, a elaboração de um novo regimento, em substituição às instruções que haviam sido postas a vigorar em 1920 (art. 7º). O mesmo decreto determinava ainda a *extinção* do quadro do pessoal *titulado* (os *funcionários*) da NOB, que constituía o chamado "Quadro IV" do Ministério da Viação e Obras Públicas; tal extinção, todavia, seria progressiva: "o pessoal da E. F. N. B. será constituído por contratados, mensalistas, diaristas e tarefeiros, sem prejuízo do exercício regular e direitos dos atuais funcionários, cujos cargos de menor vencimento, quando de carreira, e os isolados, irão sendo suprimidos à medida que vagarem" (art. 9º). Para os mensalistas e diaristas haveria "tabelas numéricas", sendo que a tabela de mensalistas conteria "funções vagas cujo preenchimento ficará condicionado à supressão prévia dos cargos dos atuais funcionários" (art. 11). Pelo que se deduz, os antigos *funcionários*

(os *titulados*) seriam substituídos por *mensalistas* – prevendo-se, inclusive, a possibilidade de esses funcionários optarem, desde logo, pela sua inclusão no novo quadro, "com o salário equivalente aos seus vencimentos, perdendo, porém, definitivamente, sua qualidade de funcionário" (art. 15). Desse ano em diante, os relatórios registram sistematicamente a marcha do processo de extinção dos cargos do quadro de funcionários da NOB, notando-se que os trabalhadores mensalistas e diaristas continuavam, como antes, a serem designados como *extranumerários*.

No tocante à situação dos diferentes segmentos do pessoal da NOB, nessa época, são interessantes as observações de Gabriel Ruiz Pelegrina, que ingressou no serviço da Estrada, como diarista, em 1940. Esse autor nota que os funcionários antigos, da época da constituição da Noroeste como ferrovia federal, "estavam classificados numa faixa de elite": esses eram os "titulados", como "engenheiros, oficiais administrativos, escriturários, chefes de estação e chefes de trem", que gozavam de situação privilegiada face aos demais, diaristas e mensalistas. "Os funcionários titulados eram, no serviço, como se fossem os oficiais e, os mensalistas, soldados", escreve o autor, acrescentando que os titulados "gozavam de inúmeras regalias que os outros não tinham", como férias anuais, licença-prêmio, jornada de seis horas e diversos tipos de licença. Segundo Pelegrina, os titulados "sempre se consideravam de um nível superior aos mensalistas e diaristas", e deles se diferenciavam até pela cor dos galões fixados nos bonés: "se dourados, era porque se tratava de um funcionário titulado, se prateados, era mensalista" (PELEGRINA, 2000, p. 31-32).

A partir da segunda metade da década de 40, as disparidades salariais entre essas categorias, bem como entre o pessoal da NOB e o de outras ferrovias da União, iriam ainda constituir motivo de lutas e discussões, como veremos adiante. Por ora cabe apenas registrar que, até o final de nosso período, o processo de extinção do antigo quadro de titulados ainda não havia terminado (cf. R56, p. 38). Em 1956, a propósito, o diretor, visando provavelmente à redução das despesas com pessoal, sugere o que parece ser uma modalidade de *terceirização* dos serviços em "determinados setores", mediante "contrato de prestação de serviços com empresas particulares, tomando-se por base o salário mínimo e sem que caiba à Estrada encargo algum de natureza social ou administrativa, a não ser a fiscalização" (R56, p. 6).

A partir de 1938 o gerenciamento do pessoal da NOB passou a ser efetuado por um órgão específico: o Serviço Regional do Pessoal (SRP), que iniciou a publicação regular do *Boletim do Pessoal*, com detalhadas informações sobre a vida funcional dos empregados (R38, p. 35-36). Cabiam também ao SRP dois interessantes trabalhos: promover processos de naturalização dos empregados de nacionalidade estrangeira e proceder ao

alistamento de eleitores entre os empregados da Estrada; esse alistamento será efetuado, aliás, *ex officio*, isto é, independentemente de requerimento dos interessados, e foi executado de 1945 a 1950 (v. por exemplo R45, p. 41 e R50, p. 56).

Condições de trabalho e lutas reivindicatórias

Como se sabe, as condições em que se desenvolveu a construção da Bauru-Itapura e da Itapura-Corumbá foram particularmente duras e, sob certos aspectos, verdadeiramente desumanas. Os trabalhadores eram atacados pelas febres malignas em diversos pontos ao longo da linha, particularmente no trecho em que a estrada se acercava do Rio Tietê, e eram vitimados também pela leishmaniose. Na Bauru-Itapura, a construção defrontou-se ainda, como vimos, com a resistência indígena, de modo que, na inglória luta então travada, perderam a vida não apenas muitos índios como também trabalhadores e engenheiros da ferrovia. Enfim, havia o problema da inospitalidade das áreas atravessadas pelas duas estradas: tanto em São Paulo como em Mato Grosso a construção avançava por áreas distantes de recursos necessários à vida e à saúde humanas, de tal modo que tanto a alimentação como a assistência médica, necessárias aos trabalhadores, deveriam ser providas pelos responsáveis pelas obras.

Nessas circunstâncias, não são de estranhar as constantes queixas dos empreiteiros com relação à falta de trabalhadores e à pouca produtividade do trabalho, mesmo pagando-se salários considerados avultados. O engenheiro Saint Martin, por exemplo, queixa-se de que os trabalhos de construção haviam sido iniciados em Porto Esperança com um pessoal que "exigia elevados ordenados, quando entretanto sua produção é diminutíssima — menos da metade que em outros serviços semelhantes" (SAINT MARTIN, 1914, p. 156). Essas condições de trabalho foram já vividamente descritas por Castro, quem assim resume a situação:

O intenso processo de exploração imposto pela empresa construtora, aliado às condições naturais adversas, tornaram dramáticos o trabalho e a vida daqueles que se engajaram na construção da estrada. Florestas a serem derrubadas, grande variedade de insetos, o temor de animais selvagens como onças e porcos do mato, epidemias e doenças tropicais, ataques de índios, um rígido controle sobre os trabalhadores — estes foram alguns dos problemas vivenciados em toda a construção da estrada de ferro (CASTRO, Maria Inês Malta, 1993, p. 179).

A mesma autora informa que os trabalhadores eram explorados nos armazéns mantidos pelo empreiteiro, onde eram obrigados a suprirem-se; assim, muitos acabavam "presos à companhia pelas dívidas contraídas no ar-

mazém e eram impedidos, pelos capatazes, de fugir". Além disso, parte dos trabalhadores era obtida nas grandes cidades brasileiras, mediante um infame artifício: aqueles que "tiveram a má sorte de cair nas mãos da polícia do Rio de Janeiro e de São Paulo", diz Castro, eram "enviados para a região da Noroeste como deportados e postos, à força, para trabalhar na estrada de ferro". Por outro lado, a autora observa que "pouco foi feito", pela empresa construtora, para combater as moléstias que atacavam o pessoal. O saldo da construção da estrada, desse modo, foram grandes contingentes de trabalhadores mortos em serviço (CASTRO, Maria Inês Malta, 1993, p. 185-200).

Além desses problemas, os trabalhadores passaram também a enfrentar, a partir de um determinado momento, atrasos no pagamento dos salários. Devido a isso ocorreu a primeira greve na Noroeste, em agosto de 1913, "quando havia mais de sete meses que os salários não eram pagos", e a ela iriam seguir-se ainda mais duas, em 1914 e 1915 (CASTRO, Maria Inês Malta, 1993, p. 217, 220-224). De acordo com o então diretor da Itapura-Corumbá, os problemas de atraso nos pagamentos teriam cessado depois que o governo federal assumiu a construção dessa estrada (R14-15, p. 9). Com efeito, ao iniciar-se o nosso período, com a configuração da Noroeste como uma ferrovia estatal, parecem amenizar-se um pouco os problemas, mas eles continuam existindo; as condições em que os trabalhos se desenvolviam continuavam difíceis, e persistiam as queixas acerca da falta de pessoal.

No que respeita às condições de trabalho, merece particular atenção a ocorrência de acidentes, muito frequentes tanto em razão das deficiências estruturais da via como também de fatores naturais. Nos relatórios dos diretores, é só em 1924 que aparece pela primeira vez um item dedicado a esses acidentes — no qual, entretanto, parecem registrar-se apenas os casos com vítimas fatais. "Deram-se durante o ano oito acidentes de trabalho", informa o texto, que traz os nomes das oito vítimas, todos operários (R24, p. 153). Mortes de trabalhadores em acidentes são também expressamente registradas em 1927 (R27, p. 20). No início da década de 40, um acidente particularmente grave foi aquele registrado por Covello, causado pelo atropelamento de um animal, conforme mencionei. Em 1948 relatam-se dois acidentes com mortos e feridos, em dois tombamentos de locomotivas, ambos no trecho paulista; neles perderam a vida dois maquinistas, um foguista e um graxeiro, sendo que pela primeira vez, desde 1924, indicam-se os nomes dos mortos e feridos (R48, p. 85). Nessa época os relatórios não trazem dados numéricos sobre os acidentes, e a partir de 1951 eles consignam apenas o número de "licenças por acidente do trabalho" — número que, provavelmente, deve ser menor que o de vítimas, uma vez que não inclui os casos de acidentes leves, não-suficientes para determinar o afastamento do trabalhador do

serviço.³⁸ Cabe assinalar ainda que, conforme veremos em detalhe no próximo subitem, os trabalhadores continuavam a ser afetados pelas febres palustres e pela leishmaniose.

Enfim, a respeito das condições gerais de trabalho na Noroeste dispomos do interessante depoimento de um velho ferroviário, colhido por Tânia da Costa Garcia: trata-se de Ovídeo Pinto Nogueira, cujas memórias remontam, ao que parece, pelo menos à década de 40. Nogueira relembra, segundo a autora, "as enchentes que isolavam as estações, o perigo dos animais que rondavam as habitações, a quantidade enorme de mosquitos devido às áreas alagadas do pantanal"; menciona também a condição dos trabalhadores responsáveis pela conservação da linha, que "viviam com suas famílias numa ausência total de infraestrutura" (GARCIA, Tânia da Costa, 1993, p. 91-92). Para falar da dureza do trabalho, Garcia dá a palavra ao próprio entrevistado:

Entrei na NOB e comigo mais trinta e sete. Só ficaram quatro. Entrava às sete e trabalhava até as catorze, aí voltava às seis e trabalhava a noite toda. E trabalhava mesmo [...]. Tinha de andar, que amanhecer limpo o depósito e se não cumprisse as determinações era mandado embora de imediato [...]. Antigamente na máquina a vapor morria no fim do ano três, quatro, cinco maquinistas. Vontade de chegar em casa para passar o natal. [...] Perigo quando esta locomotiva tombava cheia de fogo e água quente, matava todo mundo. (Ovídeo P. Nogueira, apud GARCIA, Tânia da Costa, 1993, p. 92).

Num interessante registro, Nogueira fala sobre certas tendências ao alcoolismo, relacionadas com as circunstâncias do trabalho: "um dos diretores perguntou uma vez para mim por que bebem tanto o maquinista e o foguista. Porque não dá, é uma fornalha que leva seis, sete metros de lenha e chovendo torrencialmente não se tem proteção. E você na boca da fornalha jogando lenha e o outro lá jogando pra cá".³⁹ Merece destaque outra observação de Nogueira, referente ao regime disciplinar dos "generais" da Noroeste: "isso aqui sempre foi comandado por militares. Dois militares, Lima Figueiredo e Marinho Lutz, generais. Era um regime militar. Não se cumprimentava ninguém sentado, só de pé" (GARCIA, Tânia da Costa, 1993, p. 92).⁴⁰

38. É interessante registrar que, do início da década de 50 até o final do nosso período, há constantes menções a "despesas forenses", decorrentes do pagamento da "maioria" das indenizações por acidentes de trabalho "em juízo" (cf., por exemplo, R53, p. 64).

39. Com relação ainda ao cotidiano dos trabalhadores, cabe ser lembrado o romance de Tito Batini (1941).

40. Na verdade, a julgar pelas informações constantes nos relatórios, apenas Marinho Lutz chegou a general enquanto foi diretor da NOB; Lima Figueiredo era coronel, na época em que dirigiu a Estrada.

No tocante à disciplina, são interessantes também certas determinações da administração "revolucionária" do engenheiro Abrahão Leite, que ocupou o cargo de diretor da Estrada durante o movimento constitucionalista de 1932. Leite determinou por exemplo que o trabalhador que se atrasasse mais de quinze minutos não poderia mais assinar o ponto, "qualquer que seja o motivo que apresente para justificar o atraso", e voltou-se também contra certas "palestras" entre os funcionários: "alguns funcionários têm o hábito de formar, em horas de expediente, grupos em salas dos escritórios e no pátio destes, mantendo palestras sobre assuntos que não dizem respeito aos serviços que lhes estão afetos", escreve Leite, recomendando aos chefes: "providências no sentido de ser impedida a continuação dessa prática prejudicial aos interesses da Estrada e perturbadora da ordem que deve reinar em todos os seus departamentos" (Circulares nº 385, de 8.8.32, e nº 386, de 10.8.32).

A carência de pessoal, por outro lado, continua a ser mencionada ao longo de todo o período aqui analisado, sendo frequentemente relacionada aos baixos padrões salariais vigentes na NOB. Em 1924 o próprio diretor (o interino Oscar Guimarães), com uma franqueza assaz atípica, efetua críticas às condições de trabalho na ferrovia e aponta a falta de pessoal, atribuindo-a em parte aos baixos salários: "a obtenção de bons elementos para os postos de agentes, conferentes, telegrafistas e chefes de trens é atualmente muito difícil", diz Guimarães, "em consequência dos vencimentos baixos que a Estrada paga". A descrição prossegue, tão longa quanto interessante:

Atravessando além disso a Noroeste, no trecho paulista, uma zonia das mais produtivas conhecidas, são os seus empregados, até de categoria e com longos anos de serviço público, e quase sempre os mais aptos, atraídos por mais remuneradora atividade, exonerando-se dos cargos que ocupam, que passam a ser preenchidos por elementos de acesso, nem sempre os mais capazes [...]. Tudo isso vem produzindo no quadro de pessoal da II Divisão uma verdadeira seleção ao contrário, de efeitos prejudiciais ao serviço. Para evitá-la torna-se preciso modificar o dispositivo regulamentar sobre promoções [...]; aumentar os vencimentos de todo pessoal de acordo com o índice atual de vida e oferecer-lhes conforto, construindo casas para sua moradia. Só assim poderá esta Estrada elevar o nível dos seus serviços à altura do exemplo que nos oferecem as estradas Paulista e Sorocabana, [...] que, oferecendo melhores condições de vida aos seus empregados, atraem frequentemente bons elementos desta Estrada. (R24, p. 26).

Já no período imediatamente posterior à Revolução de 30, certos salários na NOB chegaram a ser rebaixados. Em tom compungido, o diretor Waldemiro Pereira da Cunha relata que, a despeito de seus esforços, não havia conseguido obter, dos órgãos superiores, os recursos necessá-

rios para o pagamento do "pessoal jornalheiro", havendo a respectiva verba sido reduzida em relação ao ano anterior. Assim, informa que, para evitar maior número de demissões, resolvera *reduzir*, ainda que de forma escalonada, os vencimentos que percebiam os jornalheiros: a maior taxa de redução seria 25%, para o pessoal de escritório e estações, enquanto para os demais a taxa variaria de 2% a 4%. É interessante assinalar que, depois de pedir a "compreensão" do pessoal atingido, o diretor comunica que ele próprio, bem como os chefes de divisão e o secretário da Estrada, "voluntariamente participam do sacrifício atual dispondo, em benefício da verba de jornalheiros, da importância correspondente a 5% de seus vencimentos líquidos" (Circular nº 359, de 15.4.31).

Por outro lado, em 1934 os documentos dão algumas notícias da movimentação operária na Noroeste. "Circulam, de há vários dias, rumores relativos a um movimento grevista com pretensões à solidariedade dos que servem na Noroeste", informava aos chefes o diretor Henrique Couto Fernandes. Fernandes advertia que, aceitando as "sugestões" da Polícia, iria "guarnecer de força" as instalações da Estrada. Para ele, não havia "nenhuma causa justa" para o movimento, visto que os quadros de pessoal "vêm de merecer o mais cuidadoso exame, para dar ao pessoal uma retribuição melhor"; advertia enfim que a administração agiria "contra todos aqueles que, mal compreendendo a alta responsabilidade daquele movimento, inspirado e orientado por elementos estranhos, trouxeram para o serviço qualquer dano moral ou material" (Circular nº 404, de 18.1.34).

O movimento grevista irrompeu na Noroeste, de fato, no dia seguinte, isto é, 19 de janeiro de 1934. Entretanto, segundo afirma o diretor, não atingira dimensões apreciáveis: "verificou-se, na manhã de hoje, nas oficinas de Bauru, um pequeno e inexpressivo movimento de fomentação grevista", diz Fernandes, acrescentando que a intervenção da Diretoria e da Polícia "repôs, desde logo, as coisas em seus devidos lugares, de sorte a permanecer no trabalho quase a totalidade dos operários ali destacados"; informa-se também que desde o dia anterior a Polícia mantinha presos alguns empregados da Estrada, supostos líderes do movimento; o diretor insiste, assim, em que a greve "se anunciou" mas "não existe", e que, tanto em São Paulo como em Mato Grosso, todos os serviços corriam "normalmente" (Circular nº 405, de 19.1.34).

Nota-se que, logo depois desses fatos, o diretor buscou manter boas relações com o sindicato existente, isto é, o *Sindicato dos Empregados e Operários da Estrada de Ferro, Noroeste do Brasil*, por ele qualificado como "instituição oficialmente reconhecida pelo poder público competente". Assim, entre outras franquias concedidas ao sindicato (versando sobre recebimento de mensalidades, distribuição de boletins, etc.), o diretor reservava aos seus dirigentes em Bauru uma "audiência ordinária, todas as se-

gundas-feiras, às treze horas", além das "audiências extraordinárias que a relevância de qualquer caso reclamar" (Circular nº 408, de 3.3.34); o diretor seguinte, Alfredo de Castilho, manteve essa audiência das segundas-feiras (cf. Circular nº 431, de 20.11.35).

Entretanto, o que é especialmente interessante, em todos esses episódios, é a flagrante contradição presente nos discursos de Fernandes. De fato, embora houvesse dito que não existia qualquer "causa justa" para o movimento grevista, o próprio diretor, ao anunciar alguns meses depois a aprovação, pelo Ministério, dos novos quadros de pessoal da Estrada, escreve que com isso se atendia a uma "aspiração justíssima" dos trabalhadores: "congratulo-me com todos os empregados", acrescenta, "por ver coroado de êxito o seu anseio de melhoria, que esta Diretoria sempre julgou oportuno e necessário e para o qual trabalhou com o mais vivo e particular interesse" (Circular nº 411, de 8.6.34). A mesma contradição é reiterada pelos relatórios (os quais, aliás, silenciam a respeito das lutas operárias): em 1935 registra-se que, "atendendo a reclamos justíssimos", os vencimentos do pessoal da Estrada haviam sido aumentados, e no ano seguinte assinala-se que esse aumento ocorrera em razão do "encarecimento geral da vida" (R35, p. 21; R36, p. 11).

Vale registrar que também à Noroeste estendeu-se a intensa caça a supostos subversivos, desencadeada em todo o Brasil após o fracasso da insurreição comunista de novembro de 1935. De fato, em atendimento às leis repressivas da época, o diretor Alfredo de Castilho mandava aos chefes que revissem seus arquivos para "indicar a esta Diretoria, em exposição fundamentada e documentada, os nomes dos funcionários, empregados ou operários que, há menos de 10 anos, hajam, porventura, praticado qualquer dos atos definidos como crime nas mesmas leis"; com tal exposição deveria vir também uma cópia da fé de ofício do apontado, a fim de que o diretor pudesse, "à vista da conduta revelada em serviço, decidir como for de justiça" (Circular nº 434, de 4.1.36).

Ainda a década de 30 pertence um episódio que parece ligar-se ao problema da falta de mão-de-obra para os trabalhos da Noroeste, e que vale a pena ser aqui mencionado pelos seus contornos particularmente dramáticos. Refiro-me ao emprego nas obras da variante Araçatuba-Jupia, em 1932, de "algumas centenas de flagelados do Nordeste", os quais teriam emigrado para São Paulo graças ao "patriotismo" do ministro da Viação e Obras Públicas. O ministro, no caso, era José Américo de Almeida, e o diretor Henrique Fernandes mostrava-se jubiloso pelo fato de as obras da variante poderem "ocupar grande número de patricios fortes, que a desolação do Nordeste estava a sacrificar" (R32, p. 60). Tal iniciativa, todavia, parece haver tido um desfecho desagradável, uma vez que, já no início do ano seguinte (1933), foram cortadas as verbas para o prosse-

guimento das obras da variante. Fernandes aparenta desconcerto e surpresa com esse corte – não apenas, segundo ele, pela importância da variante em si mas também “pela obrigação moral de mantermos o pessoal em trabalho”. O diretor assim esclarece a situação: “tínhamos em serviço, nesta ocasião, cerca de 400 nordestinos mandados vir especialmente pelo Exmo. Sr. Ministro da Viação e era doloroso dispensar em massa esses homens completamente desprovidos de recursos e, ainda mais, muitos deles atacados de leishmaniose, impossibilitados, portanto, de prover a sua manutenção”. Fernandes refere enfim que, depois de insistir pela concessão das verbas necessárias, sem obter sucesso, “fomos forçados a dispensar o pessoal, o que fizemos, colocando-o, aos poucos, a serviço das fazendas de café” (R33, p. 46).

Novas referências à dificuldade de obtenção de pessoal voltam a aparecer no início da década de 40 – cabendo registrar que nessa época, segundo as regras do regime autárquico, era “vedada a sindicalização a todo o pessoal” da Noroeste (Decreto nº 4.176, art. 17). Em 1942 menciona-se “grande instabilidade no serviço dos trabalhadores braçais da Estrada” e “sérias dificuldades para recrutar pessoal para preencher os claros verificados nas tabelas de extranumerários”; de fato, os dados mostram que, no ano, as admissões haviam sido em número de 1.781, mas as dispensas haviam chegado a 1.296 (R42, p. 39). A mesma queixa é repetida no ano seguinte e em muitos dos posteriores. Em 1944 menciona-se especificamente, como vimos, a dificuldade de obtenção de trabalhadores para a construção do ramal de Ponta Porã, e igual dificuldade é relatada nas obras de levantamento do *grade* no Pantanal – sendo que, a esse respeito, há uma nota adicional tão interessante quanto enigmática: “na admissão do pessoal trabalhador, que dificilmente se encontra naquelas paragens”, diz o relatório, “teve a Estrada que prescindir de certas formalidades frente ao imperativo de executar os serviços” (R44, p. 41; grifo meu).⁴¹

Os problemas, todavia, não se limitavam aos trabalhadores braçais. Em 1946 reclama-se da “falta de pessoal especializado” nas oficinas, e no ano seguinte se informa que, dentre 10 funções destinadas a engenheiros, em uma determinada tabela, “só 4 estão providas”; o diretor comenta: “os salários dessas funções, considerados pequenos pelos interessados, não têm permitido que a Estrada consiga engenheiros para os seus serviços” (R46, p. 108; R47, p. 49-50). Essa situação é enfaticamente confirmada por Fernando de Azevedo, segundo o qual a história dos engenhei-

41. Talvez se tenha tratado, aí, de algo como a contratação irregular de estrangeiros (paraguaios ou bolivianos) ou de índios; entretanto, tão insólita informação não deixa de sugerir alternativas piores: ter-se-ia, por exemplo, mantido o pessoal sob vigilância, para evitar sua deserção?

ros da Noroeste era “a história de um abandono, injusto e contínuo, a que não escaparam os pioneiros da ferrovia”. O autor acrescenta:

não podendo, com seus salários atuais, “manter um padrão de vida decente, dia a dia (o depoimento é de Lima Figueiredo), engenheiros novos deixam a Noroeste e vão procurar melhores proventos em outras empresas”. Em vez de serem atraídos para a instituição e nela fixados, a maior parte dos que têm passado pela Estrada – engenheiros ilustres ou vocações preciosas, têm sido obrigados a desertar, abrindo claros que raramente se preenchem com valores novos na medida das necessidades (AZEVEDO, [1958], p. 159).

As mesmas queixas eram apresentadas pelos médicos empregados na Estrada, a julgar pelo depoimento de Jary Gomes (que, além de médico da NOB, foi também político atuante no Estado de Mato Grosso). Escrevendo na segunda metade da década de 40, diz Gomes: “é clamorosa a desigualdade reinante entre os vencimentos dos médicos da NOB e os dos médicos de outras organizações assistenciais” (GOMES, [19--], p. 54).

A partir de 1946, por outro lado, verifica-se na NOB um outro grave problema de natureza salarial: a diferença de ganhos entre *titulados* e *extranumerários*. A pendência começou porque um decreto-lei de dezembro de 1945 concedeu aumento de vencimentos aos funcionários da União – o que incluía os titulados da NOB (que eram então menos de 10% do total do pessoal da Estrada) mas não os seus extranumerários (R47, p. 145, 50-51). Jary Gomes pronunciou-se sobre esse problema, manifestando grande indignação:

Ninguém conseguiu, até hoje, explicar os fundamentos da seleção estabelecida na classificação de funcionário titulado e extranumerário [...]. As leis que regem o assunto são penosamente confusas [...]. Consideram essas leis funcionários públicos os cidadãos que exerçam uma atividade pública remunerada pelo Tesouro Nacional [...]. Ora, a exuberante classe dos extranumerários [...] é paga pelos cofres públicos e não é, paradoxalmente, considerada funcionária pública. Assim é que encontramos dezenas de milhares de extranumerários trabalhando [...] sem direito às vantagens e às prerrogativas oferecidas aos chamados funcionários titulados [...]. O extranumerário [...] é extra-número: não pertence ao número dos felizardos – apesar de desempenhar função idêntica, em responsabilidade, arte, ciência ou técnica, àquela atribuída ao seu colega (GOMES, [19--], p. 38-39).

Tal situação, como era previsível, motivou uma intensa mobilização dos trabalhadores da ferrovia. Em face dessas questões, a atitude da diretoria (então ocupada pelo coronel Lima Figueiredo) caracterizou-se por marcante contradição: ao mesmo tempo em que reconhecia a injustiça da desigualdade salarial, desclassificava o movimento operário, enca-

rado como simples "agitação comunista" e pintado com cores dramáticas. De fato, Figueiredo reconhece que se havia criado uma situação "profundamente injusta": "extranumerários que executam serviços idênticos a titulados e que sempre tiveram salários iguais aos vencimentos daqueles, estão hoje recebendo menos que os titulados"; assim, para o diretor era "indispensável que os extranumerários da Noroeste tenham seus salários à altura das condições de vida do momento que passa" (R47, p. 150). No entanto, segundo a avaliação de Figueiredo, tal injustiça "proporcionou ambiente aos inimigos da ordem, que se infiltram de mil maneiras no seio da massa trabalhadora com o fito de estabelecer a confusão, jogar os operários contra os chefes e fazer cair a produção, de acordo com as instruções que recebem do governo de Moscou". "Os comunistas usam mil estratégias para perturbar a ordem", acusa Figueiredo: "seus jornais caluniam e injuriam os administradores, de maneira que essa atitude provoque reações violentas [...]. Organizam comissões de mulheres para falar em nome de seus maridos, filhos e pais, porque com elas os administradores têm de usar de brandura, apesar de muitas vezes ofendidos por palavras" (R48, p. 147-148).

Finalmente, o diretor coloca-se como o campeão da luta em defesa dos interesses dos trabalhadores da ferrovia, enfatizando seus próprios esforços visando a solucionar o problema. Relata por exemplo uma sua proposta, segundo a qual, sendo a NOB uma ferrovia estratégica e estando em "condições precárias" para atender às suas funções, o governo federal devia responsabilizar-se pelo pagamento do pessoal, como ocorria com as estradas não-autárquicas, "a fim de que a injustiça verificada desde 1945 fosse reparada" (R48, p. 147). Desse modo, Figueiredo se coloca como o responsável pela solução do problema, quando ela finalmente chega: "depois de quase três anos de lutas", diz ele, o presidente da República, "atendendo às solicitações que lhe vínhamos fazendo", aceitara conceder à NOB uma subvenção destinada a igualar os salários dos extranumerários aos dos titulados, subvenção essa já incluída no orçamento da União para 1949 (R48, p. 146). Posteriormente, em outra obra, Lima Figueiredo mostra-se particularmente orgulhoso por haver supostamente vencido a "agitação comunista" na Noroeste:

Quando assumimos a direção da Noroeste, Bauriú era citada como um perigoso centro comunista. Tomamos contato com o pessoal e, em pouco tempo, chegamos à conclusão de que havia mais desajustados do que adeptos do credo vermelho. A diferença de vencimentos entre os funcionários titulados e os servidores extranumerários era magnífico caldo de cultura para agitação contínua e enervante. [...] Batemo-nos desassombadamente pela equiparação dos salários [...]. O número de comunistas caiu de maneira notável. Uns eram recalcados, outros desesperados e, final-

mente, terceiros incompreendidos. Com amizade, com conforto nas horas amargas, com uma assistência social bem eficiente conseguimos um resultado esplendente — o número de comunistas tanto em Bauriú como ao longo da linha pode ser contado pelos dedos e, quando os maiorais dos soviéticos desejam agitação terão que fazê-la com elementos vindos de fora (FIGUEIREDO, 1950, p. 61-63).

É interessante notar que, tratando da questão da diferença de vencimentos, Figueiredo terminaria por contradizer-se, negando as dificuldades de obtenção de pessoal por parte da NOB, tantas vezes mencionadas nos seus próprios relatórios. Figueiredo de fato afirma que, se não houvesse as diferenças salariais na ferrovia, "tudo estaria muito bem, pois, em São Paulo e Mato Grosso, os empregados do comércio, da pecuária e indústria, vencem verdadeiros salários de fome, resultando disso bater às portas da Noroeste uma quantidade enorme de cidadãos desejosos de nela ingressarem" (R48, p. 147). Entretanto, tanto em 1947 como em 1948 o mesmo diretor assinala que prosseguia a "instabilidade" do pessoal, a qual na verdade, segundo ele, "se acentua cada vez mais", produzindo desagradáveis conseqüências: "sem o treino indispensável, os novos elementos não podem fazer, desde logo, trabalho perfeito e, quando se tornam conhecedores do serviço, deixam a Estrada. Muitos acidentes de tráfego têm sua causa na execução de serviços de chaves, manobras, etc. por empregados novos", escreve Figueiredo, acrescentando: "essa instabilidade tem sua explicação no fato de outras empresas oferecerem vantagens e salários maiores que os da Estrada" (R47, p. 150).

Na verdade, a instabilidade dos diaristas e mensalistas continuaria a ser registrada nos primeiros anos da década seguinte, e a carência de pessoal era mencionada ainda em 1956. Nesse ano, ao comentar as possibilidades de compressão de despesas salariais, o diretor assinala que, na Noroeste, "onde já se verifica a existência de 705 vagas, maior redução de pessoal terá efeito nocivo". "Pode-se reduzir o pessoal dos escritórios", avalia, "mas a redução daquele empregado na conservação das linhas, edifícios, nos serviços de tráfego e de locomoção, tem um limite e este já foi atingido" (R56, p. 6).

Continuava a ser igualmente apontado o problema dos baixos salários. É certo que, em 1949, Lima Figueiredo afirma que, com a correção das disparidades entre titulados e extranumerários, o salário médio se havia elevado, equiparando-se ao das "grandes ferrovias brasileiras" (R49, p. 196). Já no início da década seguinte, todavia, o próprio diretor — agora Marinho Lutz — voltava a apontar a existência de descontentamentos entre o pessoal da Estrada, os quais seriam, agora, motivados pela situação de inferioridade dos padrões salariais da NOB, em comparação com outras empresas congêneres. A esse respeito, assim se expressa o diretor:

“os vencimentos e salários do pessoal da Estrada são inferiores aos de seus colegas de outras estradas de ferro de propriedade da União. É tempo de se reparar essa desigualdade. Nesse sentido há um anseio geral da classe e é justo dispensar-lhe a acolhida necessária” (R51, p. 160).

Os relatórios não mais fariam menção ao citado “anseio” dos ferroviários da NOB. Outra fonte, porém, apresenta um interessante relato sobre os problemas salariais na Estrada, nessa época: Trata-se do ex-deputado federal pelo PSD de Mato Grosso, Philadelpho Garcia, que fez sua carreira política tendo como base a cidade de Três Lagoas, com apoio de Filinto Müller e dos ferroviários da NOB. Garcia foi eleito para seu primeiro mandato como deputado federal em 1950, e nessa época havia, segundo ele, uma grande disparidade entre o pessoal da Central do Brasil e o da Noroeste, no tocante a salários e direitos trabalhistas (GARCIA, P., 1994, p. 105, 147).

De fato, em 1950 a E. F. Central do Brasil parece haver “re-pactua-do” os termos de seu regime autárquico, através da Lei nº 1.163, de 22.7.50.⁴² Tudo indica que tais mudanças representaram significativas vantagens para seus trabalhadores, visto que, segundo Garcia, seu primeiro projeto na Câmara Federal, apresentado em julho de 1951, estendia aos servidores das estradas de ferro autárquicas da União “os mesmos direitos, as mesmas vantagens” concedidas ao pessoal da Central pela citada lei nº 1.163. Esse projeto veio a ser aprovado pelo Legislativo federal, transformando-se na Lei nº 1.636, de 11.7.52 – a qual ficaria conhecida, segundo seu autor, como “Lei Philadelpho Garcia”. Enfim, a julgar ainda pelas palavras de Garcia, a nova lei foi efusivamente saudada pelos ferroviários da Noroeste, a tal ponto que a partir dessa época seu autor teria passado a ser conhecido como “deputado ferroviário” (GARCIA, P., 1994, p. 151, 155-157).

O problema da insalubridade e as práticas assistenciais

Dadas as circunstâncias do meio em que se implantou a Noroeste (atravessando, como foi dito, regiões geralmente desprovidas de recursos e caracterizadas pela virulência de certas moléstias), desde cedo colocou-se para os responsáveis pela empresa a necessidade de certas ações assistenciais – subordinadas, antes de tudo, ao imperativo de facilitar o recrutamento de trabalhadores e garantir sua permanência em serviço. No que concerne à época da construção do trecho de Bauru a Porto Esperança, todavia, ditas ações não parecem haver adquirido grande significação. De acordo com Castro, existem “alguns registros de campanhas promovidas

42. Cf. LEX: coletânea de legislação. São Paulo: Ed. Lex, [19--], v. 1950.

pela empresa para prevenir as doenças, mas são sempre referências apressadas e superficiais”: o combate à malária, diz a autora, limitava-se ao atendimento aos trabalhadores já contaminados, “largados” em um “hospital de campanha”.

As normas mais elementares de saneamento, já conhecidas naquela época, foram ignoradas. A comissão sanitária quase nada realizou no sentido de estabelecer medidas eficazes para impedir que os trabalhadores fossem acometidos dos inúmeros males que infestavam a região. Os médicos encarregados do serviço de profilaxia pouco podiam fazer por não dispor de medicamentos e recursos adequados. Sua atuação restringia-se a mitigar o sofrimento dos doentes, sem uma ação preventiva (CASTRO, Maria Inês Malta, 1993, p. 199-200).

No tocante ao descaso dos empreiteiros com relação aos trabalhadores adoecidos em serviço dispomos de pelo menos um registro oficial, referente, ao que parece, ao trecho mato-grossense. De fato, em 1910 o ministro da Viação e Obras Públicas comunicava ao engenheiro fiscal do governo junto à Companhia Noroeste que, segundo lhe havia informado o próprio Ministério das Relações Exteriores, a companhia construtora “faz transportar para a cidade de Assunção [Paraguai], sem os necessários recursos, todos os trabalhadores que adoecem no serviço da mesma estrada”; assim, uma vez que cabia à empresa “zelar pela saúde de seus empregados”, o ministro recomendava que fosse ela notificada, a fim de “providenciar para evitar a reprodução de fatos tão lamentáveis” (Decisão nº 2, de 1º.2.10).⁴³

Além disso, as instruções regulamentares de 1920 continham uma determinação especial referente às zonas insalubres atravessadas pela Estrada: o diretor deveria estabelecer um “serviço de profilaxia”, não só para o pessoal da ferrovia como para a “população trabalhadora” dessas zonas – o que dá a entender que tal serviço, efetivamente, não existia na fase anterior (INSTRUÇÕES..., 1920, art. 143). Segundo Arlindo Luz, o Serviço Sanitário da Noroeste começou a funcionar ainda em 1919, tendo sido para tanto remodelado um hospital “que antigamente existira em Aquidauana” e construído outro hospital em Araçatuba (esse inaugurado em 1921); informa-se que fora construído ainda um posto médico em Três Lagoas, e havia também um médico em Bauru e em cada uma das residências da Estrada. Previsivelmente, Luz invoca, a propósito, não apenas razões de solidariedade humana mas também as conveniências da

43. Ato publicado na coleção intitulada *Decisões do Governo da República dos Estados Unidos do Brasil*, nessa época regularmente editada, em volumes anuais, pela Imprensa Nacional.

empresa: sem assistência adequada aos trabalhadores, afirma, "impossível seria manter a marcha regular dos serviços da Estrada, pela dificuldade de se obter o pessoal necessário" (R21, p. 33-34).

De acordo com a avaliação de Luz, o programa de ação do serviço sanitário atendia ao que dele se deveria esperar: mensalmente, os médicos visitavam "todas as casas da Residência em que servem", verificando "suas condições de higiene e ministrando a seus moradores conselhos e cuidados" – sendo que "as consultas e visitas médicas para os operários e suas famílias, bem como a assistência hospitalar aos operários", eram "inteiramente gratuitas". Ademais, o serviço efetuado pela NOB tendia a adquirir contornos mais amplos: segundo se informa, o atendimento prestado pelos postos médicos situados em Bauru, Lins e Campo Grande estendia-se "aos operários doentes ou vítimas de acidentes" (R21, p. 34-35).

No decorrer ainda da década de 20 a organização do serviço sanitário parece haver sofrido certas modificações. Em 1925 propunha-se a uniformização e fiscalização dos serviços mediante a subordinação dos postos e hospitais a um "diretor geral médico" (R25, p. 7), e já no ano seguinte se faz menção à figura desse Diretor do Serviço Sanitário, estabelecido em Bauru; menciona-se também, como "recém-estabelecida", uma "seção de cirurgia". O Serviço continuava cuidando da profilaxia das doenças endêmicas, como a malária e as "moléstias do grupo tífico", distribuindo "sais de quinino e vacinas"; devido às "visitas periódicas da varíola", fora também estabelecido, nos hospitais e postos médicos da Estrada, um "serviço permanente de vacinação antivariólica" (R26, p. 7).

Por outro lado, ao que parece, ainda nessa década a Estrada buscou transferir os encargos do Serviço Sanitário para a recém-criada Caixa de Aposentadoria e Pensões dos trabalhadores da ferrovia. De fato, já em 1926 o diretor observava: "se bem que conviesse aparelhar melhor os hospitais, ainda desprovidos de instalações das mais rudimentares, a provável criação da Caixa dos Ferroviários nos aconselha a aguardar sua definitiva organização, visto que ela absorverá todas as obrigações do Serviço Sanitário atual, de cujos ônus ficará isenta a Estrada" (R26, p. 8).

A Caixa de Aposentadoria e Pensões dos trabalhadores da Noroeste foi efetivamente criada em seguida (no início de 1928, segundo se deduz de informação contida em R28, p. 6). Não parece, todavia, haver sido extinto o Serviço mantido pela Estrada, pois o diretor escreve que a organização dessa Caixa "veio coadjuvar, melhorando consideravelmente a ação do Serviço Sanitário" (R28, p. 11; grifo meu). De fato, tudo indica que a NOB passou a repartir com a Caixa o atendimento médico-hospitalar aos empregados da estrada e seus familiares, sendo que tal atendimento referia-se não apenas às endemias mas também a outras enfermidades, além dos acidentes de trabalho. Assim, em 1935 informa-se que

"os serviços médicos prestados pela Caixa de Aposentadorias e Pensões auxiliaram consideravelmente a ação do Serviço Sanitário da Estrada", acrescentando-se que a referida Caixa "tem, em Bauru e ao longo da linha, o seu aparelhamento médico e farmacêutico para atender aos associados, empregados da Estrada e suas famílias, quando atingidos de qualquer enfermidade" (R35, p. 31).

É interessante assinalar todavia que, logo depois, desaparecem as menções a essa cooperação. Já em 1938, com efeito, registra-se apenas que "a Estrada mantém em Bauru e ao longo da linha um serviço de assistência aos empregados, para socorrê-los nos casos de acidentes de trabalho"; mencionam-se, como sempre, os dois hospitais e os postos médicos, mas não há mais a referência à Caixa (R38, p. 40; grifo meu). Finalmente, uma última reorganização dos serviços parece haver ocorrido em meados de 1947. Pelo que se informa, a antiga "Seção de Assistência Social" se tornara um "órgão autônomo", destacado do Serviço Regional do Pessoal, devido à "necessidade de dar maior amplitude aos serviços". A direção desse novo órgão, denominado Departamento de Assistência Social, foi então "confiada a um médico" (R47, p. 4, 53).

Os primeiros hospitais da Estrada localizavam-se, como foi dito, em Aquidauana (Hospital *Adolpho Lutz*) e em Araçatuba (Hospital *Dr. Francisco Barbosa*), e sua capacidade era, em 1956, de 49 e 60 leitos, respectivamente (R56, p. 50). Um outro hospital, agora em Bauru (altos do Jardim Bela-Vista), começou a ser construído em 1940, destinado especificamente ao tratamento da tuberculose – visto que, segundo o diretor, "a Estrada tem sofrido inúmeras baixas no pessoal de seu quadro, notadamente do pessoal jornalheiro, vítima daquele mal"; esse hospital, denominado *Sanatório Sales Gomes*, foi inaugurado em outubro de 1941 (R40, p. 31; R41, p. 41). Também em 1940 foi iniciada a construção de um novo edifício para o hospital de Aquidauana, o qual até então funcionava em instalações construídas em madeira e cobertas de zinco; justificava-se assim a necessidade de novo prédio, "dotado das exigências modernas" e apto a "acolher os empregados doentes de todo o extremo de nossa linha" (R40, p. 31). Note-se que, de acordo com uma informação de 1946, os hospitais da NOB dispunham de "moderno aparelhamento cirúrgico" (R46, p. 47).

Um quarto hospital, denominado *Sanatório Noroeste*, começou a ser construído em Bauru no final da década de 40. Todavia, ao que parece, esse estabelecimento não pertencia propriamente à Estrada, como os demais, tendo sido construído, em um terreno pertencente à NOB, pelo Serviço Nacional da Tuberculose (R49, p. 75). A partir de 1952 essa nova instituição parece haver assumido as funções antes cumpridas pelo *Sales Gomes*, a saber, "a assistência aos servidores e às pessoas de suas famílias, portadores de tuberculose pulmonar", sendo tal assistência "custeada

pelo Serviço de Saúde do Estado" (R52, p. 64). O antigo *Sales Gomes*, por sua vez, passou por várias modificações. Depois de ser até mesmo declarado "extinto", em 1952 (R52, p. 64), no final do nosso período ele estava passando por uma "readaptação", a qual deveria transformá-lo em "moderno e bem equipado hospital para clínica geral, alta cirurgia e perfeito serviço de acidentes do trabalho", com inauguração prevista para 1957 (R56, p. 50).

Também a partir da década de 40 registra-se a expansão da rede de postos médicos, sendo instalados postos em diversas localidades de Mato Grosso: Três Lagoas (1943), Porto Esperança (1950), Maracaju (1951), Corumbá (1953), Ponta Porã (1954) e Água Clara (1956). Em 1952 eram em número de 17 os médicos pertencentes ao quadro de pessoal da Noroeste; além desses, havia profissionais contratados, "pagos pela verba Serviço de Terceiros" e incumbidos dos "socorros e tratamentos de emergência aos acidentados do trabalho" em localidades onde não houvesse hospital ou posto médico da própria NOB (R52, p. 64-65).

A assistência odontológica, por seu turno, teve início na NOB em 1945, quando entraram em atividade três gabinetes dentários, em Bauru, Aquidauana e Campo Grande (R45, p. 42). Nos anos seguintes foi ampliando-se o número dessas instituições, sendo que, junto a algumas delas, foram instaladas também oficinas de prótese. Assim, em 1954 os gabinetes dentários eram 14, e havia 6 oficinas de prótese funcionando "anexas" aos gabinetes de Bauru, Araçatuba, Lins, Três Lagoas, Campo Grande e Aquidauana (R54, p. 45). É interessante notar que já na década de 40 se falava em fazer correr ao longo da linha "um carro com Gabinete Dentário", e em 1953 foi efetivamente criado um gabinete "volante", destinado a assistir os residentes em "zonas desprovidas de recursos" (R47, p. 5; R53, p. 61); outro gabinete volante seria criado no ano seguinte (cf. R54, p. 45). Cabe registrar, por outro lado, que os empregados pagavam pelos serviços executados pelos gabinetes da Estrada; segundo os dados apresentados, esses serviços custavam aos beneficiados cerca de 27% do preço cobrado pelos particulares (R53, p. 61-62).

Segundo as informações, os pacientes que necessitavam de tratamentos especializados eram enviados para "São Paulo e outros centros de maiores recursos" (R52, p. 65). Informa-se por exemplo, em 1953, que dez doentes mentais, "não amparados pelo Regulamento da Caixa de Aposentadoria e Pensões dos Ferroviários", haviam sido internados "no Hospital Central do Juqueri, em Franco da Rocha, no Sanatório Santa Izabel, em Campinas, e no Hospital Espírita, de Marília" (R53, p. 59). Informa-se, por fim, que o Departamento de Assistência Social da NOB fornecia óculos, aparelhos para surdez e aparelhos ortopédicos (v., por exemplo, R53, p. 59).

Ainda com relação às atividades de assistência à saúde, resta a ser abordado precisamente o aspecto que motivou originalmente a criação dos serviços sanitários na NOB: o combate às endemias, particularmente a malária. É curioso notar que, durante muitos anos, não mais se encontram, nos relatórios da Estrada, referências específicas aos problemas causados pelas endemias – o que chega a induzir o leitor a pensar que elas estivessem controladas.⁴⁴ Contudo, o que parece mais provável é que as ações de combate às endemias tenham, elas sim, se não desaparecido de todo, ao menos diminuído muito de intensidade. O que é certo, de todo modo, é que, depois dos anos iniciais de nosso período, é apenas em 1946 que os relatórios voltam a tratar expressamente da mais grave das moléstias da área da NOB: a malária.

Nesse ano, de fato, noticia-se que essa doença, longe de haver desaparecido, continuava, "todos os anos", a causar à Estrada "prejuízos de grande monta", obrigando ao "afastamento de empregados dos serviços". As informações prosseguem, referindo-se ao passado recente ("o ano de 1946 ou os meses iniciais de 1947): "a endemia teve surtos maiores e numerosos servidores da Estrada foram afetados por aquela moléstia e obrigados a deixar o local de trabalho"; em razão da doença fora necessário fechar a estação de Alegre, em Mato Grosso, "e na zona de Lussanvira ficaram desfalcadas as turmas de tiradores de lenha, refletindo-se esse inconveniente na própria circulação de trens" (R46, p. 45-46). É importante registrar que, segundo reiteradas informações, os "trechos malarígenos" correspondiam a nada menos que 1/3 da extensão da NOB (v., por exemplo, R50, p. 69).

Nessas circunstâncias, o diretor declara ser necessário "iniciar-se um plano objetivo e permanente de combate à malária e outras endemias", e informa haver solicitado ao Ministério da Educação e Saúde o envio de pessoal especializado. Assim, ainda em 1946 teria vindo à região um médico sanitário, o qual efetuou "estudos preliminares nos pontos atacados pela doença". Desses estudos resultara "o início de uma campanha de saneamento e de combate intenso às endemias, com assistência domiciliar aos enfermos e profilaxia dos locais de trabalho e das residências dos servidores não afetados" – sendo que, para tanto, a Estrada admitiu 4 guardas-chefes e 11 guardas sanitários (R46, p. 45; grifo meu).

44. Menciona-se ocasionalmente, em 1925, a insalubridade das margens do Rio Paraná como causa da "dificuldade de angariar pessoal" para as obras da grande ponte (R25, p. 12). Com relação às obras da variante Araçatuba-Jupiá, registra-se que em 1926, nos trabalhos de exploração, dois trabalhadores haviam falecido, vitimados pelo impaludismo (R26, p. 35), e que em 1934 a leishmaniose "grassou com o caráter epidêmico, atacando a muitos trabalhadores" (R34, p. 45).

Pelo que se informa, essa "intensiva campanha contra a malária", que prosseguiu pelos anos seguintes, era efetuada com a colaboração do Serviço Nacional da Malária e apresentou, desde logo, "resultados animadores" segundo o diretor, "estações que em anos anteriores tiveram que ser fechadas e acampamentos que tiveram que ser mudados em face da ameaça da malária, em 1947 funcionaram normalmente" (R47, p. 53). Esclarece-se, a propósito, que a assistência era prestada não apenas aos ferroviários mas também à população que habitava às margens da linha (R50, p. 69). De acordo com as informações, a sede dos serviços de combate às endemias fora estabelecida em Araçatuba, sendo os serviços dirigidos por um "malariologista" do Serviço Nacional da Malária (R51, p. 58).⁴⁵ Enfim, ao término de nosso período o problema da malária parecia dado como resolvido: graças aos métodos empregados no combate a essa endemia, escreve o então diretor, "a Estrada desenvolve, hoje, as suas atividades sem o problema que antes comprometia os seus serviços" (R55, p. 46).

Duas outras modalidades de assistência eram também praticadas na Noroeste: a construção de casas para os trabalhadores e o fornecimento de alimentação ao pessoal volante. "A Estrada não poderá ter pessoal bom e estável para seus serviços", dizia já o relatório de 1921, "enquanto não lhe puder oferecer [...] boas instalações para residência, dotadas de relativo conforto e toda a higiene". Assim, fora já então iniciada a construção de "casas operárias", sob padrões "em que se procuraram harmonizar as exigências estéticas, econômicas e higiênicas" (R21, p. 15-16), e nos anos seguintes a construção de casas para os trabalhadores constituiu também na Noroeste, a exemplo das demais ferrovias brasileiras, uma prática habitual, amplamente referida nos relatórios da empresa.

A segunda providência mencionada parece ter tido início em 1946. Tratava-se, segundo o então diretor (Lima Figueiredo), de "resolver o grave e complexo problema da alimentação do pessoal de trens e tração e das turmas volantes", mediante o estabelecimento, em diferentes pontos da Estrada, de Postos de Alimentação, destinados a fornecer a esse pessoal refeições gratuitas. São interessantes as considerações efetuadas a esse respeito por Figueiredo. O objetivo, diz ele, era "abolir a marmita, que traz a refeição feita na véspera, às vezes pela madrugada", e da qual o trabalhador se serve no almoço, por vezes fria, e no jantar quase sempre

45. Convém registrar que o ano de 1946 é reconhecido como um marco importante no combate à malária, na NOB, pelo próprio Marinho Lutz, que antecedeu e depois sucedeu a Lima Figueiredo na direção da Estrada. De fato, em 1952 Lutz comenta que "a malária deixou de ser, para a Noroeste do Brasil, como o foi até 1946, um grande problema" (R52, p. 68).

azedada"; "o homem que trabalha", prossegue Figueiredo, "deve sentar-se para comer e deve ter o prazer de se alimentar, palestrando, ao redor da mesa, como ocorre universalmente" (R46, p. 46). A medida tinha também, por certo, além de seu claro significado político, uma dimensão eminentemente prática, do ponto de vista empresarial, visto que, segundo se informa, eram comuns as "intoxicações alimentares", que traziam à Estrada "o duplo prejuízo do afastamento do servidor e da concessão de licença para o seu tratamento" (R47, p. 54).

Desse modo, em 1947 já haviam sido instalados 15 dos citados postos, dos quais nove se localizavam em Mato Grosso (R47, p. 54). O citado método, todavia, parece haver sido restringido a partir de fins de 1951, quando o pessoal em serviço nos trens passou a alimentar-se nos próprios carros restaurantes, sendo essas refeições "custeadas pela Estrada, que indeniza o respectivo concessionário" (R51, p. 61). De toda maneira, ainda no decorrer do nosso período prosseguiu ampliando-se a rede de unidades de alimentação gratuita, tendo sido instaladas mais quatro delas, todas em Mato Grosso (R52, p. 69; R53, p. 63).

Para completar estas considerações acerca das atividades assistenciais na Noroeste, passo a um rápido exame da atuação da cooperativa de consumo dos empregados da Estrada, uma entidade a meio caminho entre uma ação assistencial da empresa e uma organização autônoma dos trabalhadores. De fato, embora possuindo autonomia formal, a citada cooperativa parece haver-se mantido sempre vinculada à administração da Estrada – o que é facilmente compreensível, pois suas finalidades coincidem em grande medida com os interesses dessa administração. Tratava-se aí, com efeito, do problema do fornecimento de gêneros alimentícios e artigos diversos aos empregados da ferrovia, espalhados ao longo de centenas de quilômetros e "longe muita vez de qualquer recurso", conforme assinalou Arlindo Luz – quem acrescenta, com razão, que a adequada solução desse problema viria "contribuir para a facilidade do engajamento de trabalhadores e para a regularidade dos serviços pela permanência dos mesmos" (R21, p. 35).

No início de nosso período a NOB possuía em Bauru um armazém, o qual servira aos empregados da Estrada antes da encampação e, em virtude desta, fora incorporado à Noroeste juntamente com o antigo almoxarifado, adquirido pelo governo dos particulares que antes atendiam à Companhia Noroeste. A Estrada, segundo a opinião de Luz, não deveria envolver-se diretamente com a organização de armazéns; por outro lado, pondera o mesmo diretor, era conhecida a história, "frequentemente dolorosa", dos armazéns particulares, "estabelecidos para darem lucros, e de cujos débitos os trabalhadores raramente se libertam" (R21, p. 35-36); essa, de fato, parece haver sido a história dos trabalhadores da própria NOB, conforme vimos pelos registros de Maria Inês Castro.

Nessas circunstâncias, a Diretoria optou por uma solução intermediária: "patrocinou" a formação, pelos próprios empregados, de uma "Sociedade Cooperativa para o fornecimento de gêneros alimentícios e de uso comum" – o que se deu no início de 1919, tendo a Cooperativa entrado em funcionamento a 1º de maio do mesmo ano (R21, p. 36). A instituição atenderia a seus associados através de dois armazéns: aquele já existente em Bauru (adquirido pela sociedade) e outro em Aquidauana (instalado no mesmo dia 1º de maio), destinados, respectivamente, a servir os associados residentes nos trechos Bauru-Jupia e Jupia-Porto Esperança (Circular nº 55, de 25.4.19). O armazém de Bauru foi comprado em prestações que ficaram liquidadas em agosto de 1920; desse modo, segundo a avaliação de Luz, a Cooperativa já atingira em 1921 "um alto grau de prosperidade" e vinha "correspondendo plenamente ao que dela se esperava"; sendo administrada por diretores "diretamente eleitos por seus associados" (R21, p. 36).

Contudo, cedo parecem haver mudado as possibilidades de abastecimento dos empregados, nas diferentes seções da linha, havendo ainda indicações de que a Cooperativa não logrou manter a eficiência inicialmente apontada. Com efeito, no início da década de 30 encontram-se menções à circulação, na NOB, de "trens de abastecimento de víveres"; em fins de 1931 editam-se normas já com vistas a *reorganizar* tal serviço – sendo importante notar que, nessa ocasião, o diretor afirma que tais trens eram necessários apenas no trecho de Araçatuba a Porto Esperança, "onde, à exceção das cidades, que são servidas de comércio, não há armazéns ou negócios para o trabalhador fazer as suas compras". Por outro lado, deduz-se que esse esquema de "trens de abastecimento" nada tinha a ver com a Cooperativa. De fato, segundo as detalhadas instruções então expedidas pelo diretor (Henrique Fernandes), essa modalidade de abastecimento seria efetuada por "comerciantes idôneos da zona", escolhidos em concorrência a ser realizada a cada trimestre, e todo o processo seria dirigido por uma comissão, "de caráter permanente", composta por engenheiros da Estrada, sem qualquer menção à atuação da Cooperativa (Circular nº 371, de 8.12.31).

Não se encontram mais referências acerca desse método dos trens de abastecimento, mas o suprimento dos trabalhadores parece haver continuado problemático, de modo a suscitar novas intervenções da administração. Com efeito, no início da década seguinte informa-se que, por não lhe ser facultado efetuar descontos em folhas de pagamento, a Cooperativa "não satisfazia, senão em limitada parte", às necessidades de abastecimento do pessoal. Por essa razão, prossegue o documento, a Estrada havia criado em 1942 um serviço próprio para essa finalidade, denominado "Serviço de Subsistência Reembolsável" – o qual, entre março e agosto do citado

ano, efetuou "o suprimento de víveres a todo o pessoal trabalhador, em boas condições de qualidade e preço". Nesse meio tempo, porém, como a legislação federal passara a autorizar as consignações em folhas de pagamento, em favor de cooperativas de consumo, a Estrada acabou por transferir o citado Serviço à Cooperativa dos ferroviários, mediante contrato assinado em julho de 1942. Segundo se informa, nessas novas condições a entidade passara a satisfazer "inteiramente" a seus objetivos (R42, p. 25).

Vale notar que, pelo menos nos primeiros anos a partir de então, a Estrada adota a prática de conceder à Cooperativa "adiantamentos" em dinheiro, como forma de "facilitar a expansão dos negócios da sociedade" (R43, p. 31). Nesse contexto, uma importante rodada de acertos entre a Cooperativa e a Estrada ocorreu em agosto de 1945. Nessa época informa-se que, mediante "nova operação de financiamento", a dívida da entidade com a NOB fora ampliada, com um prazo de dez anos para o pagamento (sendo que sobre esse financiamento a NOB não cobrava juros, cf. R46, p. 29). Ao mesmo tempo convençionava-se que, enquanto não fosse normalizada a situação econômica criada pela guerra, a empresa se obrigava a conceder à Cooperativa os seguintes auxílios: "a) transporte nas estradas estranhas,⁴⁶ dos gêneros destinados à Cooperativa; b) auxílio para as despesas de adaptação dos prédios da sede e dos armazéns ao longo da linha; c) pagamento dos ordenados do pessoal da Cooperativa". Em contrapartida, esta última obrigava-se a "fazer o suprimento aos seus associados, que são, exclusivamente, empregados da Estrada, com a margem de lucro apenas para atender às Despesas Gerais e manutenção dos serviços que não sejam custeados pela Noroeste". Em decorrência de tais acertos, prossegue a informação, verificaram-se "benéficos resultados, pois a percentagem do lucro bruto sobre o custo das mercadorias, que antes era de 13,39%, caiu, depois, para 4,3%" (R45, p. 27).

Nos anos seguintes, até o final do nosso período, os diretores afirmam que a NOB continuou a apoiar os trabalhos da Cooperativa. Ao mesmo tempo, asseguram invariavelmente que ela cumpria o objetivo de "defender a economia de seus associados, fornecendo-lhes gêneros alimentícios, artigos de vestuário, medicamentos e artigos de uso pessoal e doméstico, nas melhores condições de qualidade e preço" (R56, p. 32). Cabe registrar que, em 1942, a Cooperativa mantinha armazéns em

46. Com esse curioso apelativo eram designadas, no jargão da época, as ferrovias com as quais a Noroeste mantinha tráfego mútuo – como, especialmente, a Sorocabana e a Paulista, que se ligavam diretamente com a NOB em Bauru. Do mesmo modo, eram designados como "estranhos" os veículos (vagões, etc.) pertencentes a tais ferrovias que trafegassem pelas linhas da Noroeste.

Bauri, Três Lagoas, Campo Grande e Aquidauana. Posteriormente um armazém foi estabelecido em Araçatuba, e em 1949 menciona-se um segundo armazém em Bauri (na Vila Falcão) e ainda um "Vagão Loja" (R46, p. 29; R49, p. 31).

Em minha limitada pesquisa acerca dos temas aqui tratados, não cheguei a encontrar avaliações dos próprios trabalhadores, acerca da qualidade e do nível de eficiência dos serviços assistenciais prestados pela Noroeste ou por ela apoiados. A avaliação de terceiros, por outro lado, parece ser invariavelmente positiva – cabendo todavia registrar que tais fontes podem não ser totalmente isentas, pois vinculam-se, em diferentes graus, aos círculos dirigentes da empresa. Refiro-me aqui, por exemplo, ao depoimento do médico Jary Gomes – o qual, em um texto escrito provavelmente em 1944 ou 1945, desdobra-se em elogios à obra assistencial desenvolvida, na Noroeste, pelo diretor Marinho Lutz (que dirigia a Estrada desde 1936). "Em matéria de conquistas sociais", diz Gomes, a NOB, "sob a direção patriótica, inteligente e realizadora de Marinho Lutz, atingiu um grau de eficiência assaz considerável". Para realçar o desempenho de Lutz, nosso autor pinta com cores sombrias a situação existente no passado – em épocas que ele, infelizmente, não especifica:

Era deplorável ver-se, como vimos, em outras épocas, as ruínas tapadas dos zeladores e trabalhadores das turmas. Albergues infectos, ameaçando a saúde e a vida do ferroviário – esquecido pelas leis e pelos chefes – constituíam o abrigo do heróico obreiro [...]. Subnutrido, mal-agasalhado, pagando, a preços extorsivos, a assistência médica de que necessitava, o ferroviário sucumbia ao peso de um escravagismo inominável (GOMES, [19--], p. 77).

Voltando ao presente, Gomes menciona as "agráveis, limpas e arejadas residências" dos trabalhadores estacionados ao longo da via. A saúde do operário, prossegue, "é de ferro porque ele come bem", e ele come bem "porque ganha mais, porque gasta menos com remédios e paga pouquíssimo pelos mantimentos da sua Cooperativa". Em caso de doença, continua o médico, "há hospitais eficientes para atendê-lo e à sua família", e, se é ferido em serviço, conta com os postos médicos mantidos pela Estrada, "aparelhados para satisfazer as mais urgentes necessidades terapêuticas, correndo todas as despesas por sua conta" (GOMES, [19--], p. 78).

Convém assinalar, na avaliação de Gomes, um certo viés muito encontrado em autores dessa época, a saber, o elogio do "disciplinamento" imposto aos trabalhadores pelo Estado e pelas organizações empresariais – imposições disciplinares essas que, como se sabe, não raro se estendiam, através de métodos autoritários e coercitivos, até mesmo à vida doméstica, à existência privada do operário, no tocante a práticas de higiene, hábitos de temperança, etc. Esse viés fica bastante claro, por exemplo, quan-

do Gomes avalia que o "trabalhador braçal" da NOB se mostrava "radiante com o bem-estar que desfruta, com a limpeza que lhe exigem, com a moral doméstica que lhe impõem..." (GOMES, [19--], p. 78).

Uma avaliação mais cautelosa e equilibrada dos êxitos assistenciais da Noroeste pode ser encontrada em Fernando de Azevedo – quem, escrevendo no final da década de 40, assim se expressa: "já se organizou e se acha em via de desenvolvimento, na Noroeste, todo um sistema, ainda muito imperfeito sem dúvida, de medidas e instituições acauteladoras, em defesa da saúde". É certo que Azevedo avalia positivamente o trabalho do diretor Lima Figueiredo, notando que sua administração "entrou com empenho ao estudo e à solução de problemas que dizem respeito mais à parte profilática ou à higiene do que à parte curativa" – e menciona, assim, os cuidados com a "habitação do operário", a criação dos postos de alimentação e a "luta sanitária contra as moléstias endêmicas" (AZEVEDO, [1958], p. 167-168). Mesmo assim, nosso autor vislumbra possibilidades alternativas: "essa obra", diz ele, "ainda em começo",

podará tomar, no entanto, maior impulso se a Estrada se dispuser a completá-la com a socialização dos serviços médico-sanitários, mediante uma organização, coordenada, administrada e amparada pela via férrea, e em que "todos os associados contribuam para a caixa comum pagando cada qual na proporção de sua renda, e seja assegurado o direito de todos à assistência médico-sanitária, recebendo-a cada um na proporção de suas necessidades" (AZEVEDO, [1958], p. 168).

É importante assinalar por fim que, em franco contraste com os propósitos disciplinadores esposados por Gomes, Fernando de Azevedo sublinha a importância da participação consciente dos trabalhadores em todas as dimensões do ambiente das organizações industriais. Assim, ele se refere ao "esforço" que a Estrada deveria desenvolver para que o trabalhador, "triunfando do meio hostil, das moléstias endêmicas", pudesse ser "um elemento cada vez mais eficaz" – desde logo notando, contudo, que tal esforço não poderia limitar-se à "obra de assistência social". Na sequência, critica expressamente as "concepções mecanicistas" de Taylor, para dizer que a função de qualquer empresa deveria ser "produzir satisfações humanas tanto quanto mercadorias materiais". Enfim, numa formulação que soa como um eco à crítica marxista da alienação do trabalho, Azevedo afirma que o bom sucesso de qualquer empreendimento depende de o operário deixar de sentir-se "o objeto num meio de constrangimento" para perceber-se "sujeito num meio de organização" (AZEVEDO, [1958], p. 168-170; grifos do original).

✻ “ATRAVessar A BOLÍVIA ATÉ ONDE FOR POLITICAMENTE CONVENIENTE”

o SENTIDO POLÍTICO DA NOROESTE

“Não há geógrafo, sociólogo ou historiador”, notou Fernando de Azevedo, “que, analisando os fatos de circulação ou estudando a origem e o desenvolvimento dos Estados, não tenha realçado o papel, ‘necessário e de primeira ordem’, que desempenham os caminhos na vida das unidades políticas”. Azevedo cita, a esse propósito, Lucien Febvre, segundo o qual os “caminhos políticos” formam sempre um “sistema”, destinado a “permitir ao Estado o livre e fácil emprego de todos os seus recursos e de todos os seus poderes e a conservação de relações fáceis com os países vizinhos que importam à sua vida” (AZEVEDO, [1958], p. 87). Febvre continua, na citação de nosso autor:

Isto é verdadeiro quanto à França, sem dúvida, e aos seus caminhos calculados para servir à política de centralização de sua monarquia. Era verdadeiro, anteriormente [...], em relação à rede sistemática das grandes vias romanas ou das estradas reais da Pérsia no tempo de Dario; é ainda verdadeiro para a rede de viação férrea da maior parte dos Estados modernos: um estudo atento permite distinguir nela facilmente as estradas estratégicas e militares das grandes vias de trânsito ou das linhas de tráfico material [...]. [Sobre tais redes] não é a geografia desde então, é a política e a história que se exprimem diretamente: trata-se de verdadeiras armaduras forjadas [...] por homens cuidadosos de manter e de conservar grupados os elementos constitutivos de uma formação nacional (apud AZEVEDO, [1958], p. 87-88).

Tratando da França e da Europa em geral, ainda na época pré-ferroviária, alguns autores destacam as iniciativas de Napoleão Bonaparte, que se mostrou “particularmente interessado na construção de estradas com propósitos estratégicos” (FORBES, 1958, p. 526). Assinala-se, de fato, que Bonaparte “construiu ou reparou um grande sistema de vias que se irradiavam de Paris para Antuérpia, Amsterdã e Hamburgo, para Metz e Mainz e para a Itália” – sendo que, mais tarde, o governo francês planejou uma rede ferroviária nacional que igualmente se irradiava de Paris, com algumas linhas transversais. Do mesmo modo, nos Estados alemães um dos primeiros entusiastas das ferrovias foi o economista F. List, um defensor da unificação do país, quem “concebeu uma vasta rede de linhas irradiadas de Berlim, a qual uniria as várias bacias fluviais”; assim,

as ferrovias representaram “um fator extremamente importante na unificação alemã, tanto política quanto econômica” (CLOUGH; COLE, 1941, p. 444, 452-454). Enfim, de modo geral, na Europa continental, o Estado, como resultado de dois “incentivos” – o político-estratégico e o econômico – “desempenhou um papel importantíssimo no desenvolvimento das estradas de ferro” (SUPPLE, 1983, p. 337).

Considerações similares a essas podem ser feitas com relação ao caso brasileiro. Um estudioso, por exemplo, observa, sinteticamente: “tudo indica que a instalação das ferrovias brasileiras foi um ato político, visando, desde o início, a considerações estratégicas, a par de previsões econômicas” (KATINSKY, 1994, p. 37). Flavio Saes, por seu turno, referindo-se à primeira lei ferroviária brasileira – a qual, em 1835, tratava da construção de ferrovias ligando o Rio de Janeiro às capitais das províncias de Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia – comenta que ela “indicava a preocupação com a unidade e a integração nacional” (SAES, 1986, p. 31).

De fato, não resta dúvida de que, desde a Independência, nossas conservadoras elites erigiram em ponto de doutrina a manutenção da unidade e da integridade dos domínios herdados dos portugueses; nem se duvida tampouco de que essa concepção orientou decisivamente as *políticas territoriais* postas em prática desde então, envolvendo, entre outros aspectos, o estabelecimento de vias de comunicação e as relações com outros países. A idéia de “conquista territorial”, como assinalou Antônio Carlos R. Moraes, funcionou sempre como um forte componente da *identidade* das classes dominantes brasileiras. O domínio do território constitui para essas classes uma importante fonte de legitimação de seu controle sobre a sociedade, e o dogma da unidade e da integridade serve frequentemente de pretexto para o esmagamento de movimentos de contestação a esse controle. Desse modo, o lema dessas elites parece muito bem delineado nesta expressão de Moraes: “tutelã do povo em nome da integridade do espaço”. A unidade territorial é mantida por meio de severa repressão, enquanto a população, longe de ser encarada como um conjunto de cidadãos, é vista como um *instrumento* para a conquista e consolidação do espaço (MORAES, 1988). Tais concepções, como se sabe, estiveram particularmente ativas por ocasião do período regencial, na primeira metade do século 19.

Por outro lado, essas elites compreendiam perfeitamente que os embaraços à unidade e à integridade do território relacionavam-se com duas outras ordens de ameaças, a saber: as provenientes das potências imperialistas e aquelas relacionadas com o complexo e instável jogo de poder na Bacia Platina. Assim, em face do enorme poderio dos países imperialistas os dirigentes brasileiros desenvolveram um grande esforço no sentido de evitar que a dependência *econômica*, em que o Brasil se encon-

trava frente a ditas potências, se traduzisse imediatamente em completa dependência *política*; concentraram-se, assim, na manutenção de algo que talvez pudéssemos denominar “projeto nacional mínimo”, ou seja, a defesa da soberania sobre o território e o resguardo da *honra* e da *dignidade* nacionais. Nesse sentido, seu êxito foi bastante notável, conforme assinala Celso Furtado ao interrogar-se sobre o modo como o Brasil, “com seu imenso e rico território desprotegido, atravessou incólume a era do imperialismo vitoriano”, forçando a França e a Inglaterra a renunciarem a certas pretensões e a aceitarem arbitragem em disputas territoriais: “o segredo desse voar sem asas”, escreve Furtado, “estava em não aceitar o protetorado de nenhuma grande potência” (FURTADO, 1979, p. 14-15).

Essa postura persistiu no período republicano, quando permanecia, como a grande preocupação dos estadistas brasileiros com relação ao imperialismo, o risco de sua “territorialização”. Nessa época, conforme registram diversos autores, destacou-se a longa gestão do ministro Rio Branco (1902-1912), com seu persistente esforço de evitar o “enfudamento” do Brasil a qualquer potência industrial. Conforme é amplamente noticiado pelos estudiosos, a política posta em prática por Rio Branco, em correspondência com os interesses das elites conservadoras que então dirigiam o país, buscava preservar boas relações com os Estados Unidos da América a fim de contrabalançar as pressões imperialistas de países europeus; ao mesmo tempo, procurava não se afastar demais da Europa a fim de não se converter em simples satélite dos EUA; enfim, como saldo desse complexo jogo, visava a manter a liberdade de ação do país no âmbito da política sul-americana (BUENO, 1977, p. 254; BANDEIRA, 1978, p. 169-170). Com Rio Branco e a “República dos Conselheiros”, de fato, delineia-se de modo bastante claro o projeto nacional das elites dominantes, centrado na *modernização conservadora* – um projeto que, ao mesmo tempo em que buscava integrar o país à modernidade, incorporando os símbolos usuais do progresso, visava a manter inalterados os padrões de dominação das classes subalternas, além de salvaguardar e ampliar o controle sobre o território, preservando a *soberania*, a *honra* e a *dignidade* nacionais.

Em face dos vizinhos platinos, por outro lado, a política do Império buscava acima de tudo impedir o “surgimento de hegemonias”, isto é, evitar que alguma das demais nações da região se fortalecesse a ponto de constituir uma ameaça política e militar e, conseqüentemente, territorial (CERVO; BUENO, 1986). Entretanto, à diferença do caso anterior, com relação ao Prata os dirigentes imperiais praticaram uma ativa política de intervenção, visto que, aqui, o Brasil é que se considerava a grande potência. A política imperial incluiu, com efeito, uma fase de aberta intervenção no Prata, inaugurada em 1851-52 na guerra contra Rosas (quem supostamente pretendia constituir um poderoso Estado mediante a re-

composição do antigo Vice-Reino do Prata, reunindo sob a autoridade de Buenos Aires a Argentina, o Uruguai e o Paraguai) e que culminou na guerra contra o Paraguai (1864-1870). Depois dessa guerra, e até o final do período imperial, o Estado brasileiro continuava a atribuir à Argentina a ambição de reconstruir, ao menos em parte, o antigo vice-reinado, de tal modo que persistia, nas relações entre os dois países, um clima de desentendimentos e desconfianças (CERVO, 1981).

Com a instauração da República houve um brevíssimo período em que o Estado brasileiro abandonou sua tradicional atitude em face da região platina – a qual, porém, logo retornou, mantendo-se assim a preocupação com a emergência de nações hegemônicas e continuando a *prevenção* no relacionamento com a Argentina (BUENO, 1984). Nos documentos dessa época, os países “menores” da região (Uruguai, Paraguai e Bolívia) apareciam freqüentemente como simplês peças no jogo de poder entre os vizinhos mais fortes (Argentina, Chile e Brasil), os quais buscavam aumentar sua *esfera de influência* “atraindo” aqueles países mediante diversos expedientes.

Já na época de Rio Branco, a política platina do Brasil, conquanto se mantenha em suas linhas gerais, apresenta algumas peculiaridades. Visando a aliviar as tensões existentes na região, o chanceler brasileiro pretendia que a liderança do Brasil na América do Sul fosse exercida em conjunto com a Argentina e o Chile, por meio de um “estreitamento da amizade” com esses países; com essa aliança se buscava, por exemplo, a manutenção da “ordem” nessa parte da América: “no caso de insurreição ou guerra civil em algum dos países limítrofes”, escreve Rio Branco, os três países mais fortes procurariam “concorrer, quanto possível, para o restabelecimento da ordem ou pacificação, sem desprestígio do governo legal, e impedir que do território das três Repúblicas sejam prestados auxílios aos revolucionários” (apud BUENO, 1977; v. tb. BANDEIRA, 1978). Tais propostas, entretanto, não frutificaram, e também nesse período o relacionamento Brasil-Argentina continuou marcado por uma intensa rivalidade, envolvendo uma competição pelo *prestígio* no contexto americano e mundial, desentendimentos no âmbito comercial e uma aguda polêmica em torno do reequipamento das respectivas forças navais (BUENO, 1977). Nesse contexto, parece haver efetivamente ocorrido uma séria escalada na tensão entre os dois vizinhos, a partir de fins de 1906. Essa escalada parece haver culminado em dezembro de 1908, quando o governo argentino anunciou que sua marinha de guerra faria “demonstrações nas costas do Brasil”, o que logo foi entendido pelo governo brasileiro como uma provocação. O conflito armado entre os dois países parecia então iminente, e, segundo um autor, apenas não explodiu devido ao apoio declarado dos EUA ao Brasil, circunstância que levou a Argentina a cancelar as manobras programadas (BANDEIRA, 1978).

Em todo o contexto aqui descrito, e particularmente no âmbito da citada política platina, tiveram sempre um peso destacado as preocupações do Estado brasileiro com a soberania sobre a excêntrica província de Mato Grosso, virtualmente isolada no interior do continente. A esse respeito, na verdade, pode-se dizer que o Estado independente brasileiro apenas continuou a política colonial portuguesa, visto que os espaços que hoje constituem Mato Grosso do Sul, bem como as porções mais ocidentais do atual Mato Grosso, já haviam sido objeto de longa disputa entre Espanha e Portugal. De fato, desde a descoberta de riquezas auríferas em Guiabá, na segunda década do século 18, a Coroa portuguesa voltou suas vistas para os citados territórios (ainda então formalmente incluídos no hemisfério espanhol, nos termos do velho Tratado de Tordesilhas). Assim, os Rios Paraguai, ao sul, e Guaporé, ao norte, terminaram por constituir, em linhas gerais, o extremo ocidental das possessões portuguesas nessa região, nos termos dos novos tratados então negociados (Tratados de Madrid, 1750, e de Santo Ildefonso, 1777). Tais possessões foram desde então defendidas por todos os meios, dentre os quais se incluiu, destacadamente, o recurso à força armada – de tal modo que as primeiras povoações luso-brasileiras permanentes, criadas no sul da então capitania de Mato Grosso, foram estabelecimentos militares: o Forte Coimbra e a povoação de Corumbá, no Rio Paraguai, e o fortim de Miranda, no rio do mesmo nome, todos fundados no último quartel do século 18.

Entretanto, como é sabido, os novos tratados acima mencionados foram sucessivamente anulados, de modo que as metrópoles ibéricas rivais jamais chegaram a estabelecer, de forma inequívoca, os limites de seus territórios sul-americanos. Dessa forma, as antigas pendências e lutas fronteiriças seriam retomadas pelos novos países surgidos com os processos de independência. No século 19, portanto, persistiam os temores brasileiros com relação à possibilidade de uma “absorção” de Mato Grosso, ou pelo menos de sua porção meridional, por algum vizinho poderoso. Assim, ao mesmo tempo em que procurava resolver seu litígio fronteiriço com a República do Paraguai, envolvendo precisamente territórios do extremo sul de Mato Grosso, o Império brasileiro empenhou-se particularmente na busca de um acesso mais rápido e cômodo a essa província – acesso esse que deveria ser provido pelos cursos inferiores dos Rios Paraná e Paraguai, a partir do estuário do Prata (dado que as vias internas então existentes eram virtualmente imprestáveis para a manutenção de um intercâmbio regular entre a província central e o litoral brasileiro).

Após a guerra de 1864 a 1870 o Império obteve finalmente o livre acesso fluvial a Mato Grosso, além do reconhecimento formal de sua soberania sobre o extremo sul dessa província. Isso todavia não significou, absolutamente, a dissipação dos velhos temores. Com efeito, a via platina de acesso a Mato Grosso, recém-conquistada, permanecia inteiramente

dependente do arbítrio de soberanias estranhas (sobretudo a Argentina, que controlava o estuário e o curso inferior do Paraná). Ademais, a liberdade de navegação, solenemente proclamada com relação ao Rio Paraguai, ao converter Corumbá em ponto extremo das correntes do comércio internacional, acabou por permitir que a província de Mato Grosso se colocasse em vinculação *direta* com o mercado mundial, de forma virtualmente independente do Rio de Janeiro, Santos ou São Paulo, e mais: em estreita vinculação com os centros do comércio platino. Nesse contexto, é sobretudo para a República Argentina que se voltam os temerosos olhos das elites dirigentes brasileiras: dado o crescente predomínio dos interesses políticos e econômicos argentinos na República do Paraguai, teme-se que o sul de Mato Grosso possa ser a próxima "vítima" dos supostos intentos dominadores daquele país.

Como a confirmar tais temores, ocorreu em Mato Grosso a chamada "Revolução de 1892", à qual foram atribuídas intenções separatistas que se teriam explicitado na tentativa de proclamar um *Estado Livre de Mato Grosso* ou *República Transatlântica*. Esse movimento, embora frustrado, teve a participação da "burguesia mercantil" de Corumbá, composta em grande parte por comerciantes estrangeiros¹ e, conforme notou Valmir Corrêa, "mais identificada com seus próprios interesses de classe, desfrutando dos contatos com cidades estrangeiras através do intercâmbio comercial, do que com a política e o jogo do poder estadual e federal" (Valmir B. CORRÊA, 1985, p. 18-20). A imprensa internacional da época, noticiando a "proclamação da independência" de Mato Grosso, chegou mesmo a vinculá-la a "maquinações" da Argentina (LEAL, 1988, p. 63, 70-71).

Já no início do século 20, as atenções dos dirigentes brasileiros continuavam voltadas para Mato Grosso em decorrência da persistente constatação da "fraqueza" do poder estatal ali estabelecido e da "anarquia" política ali reinante. De fato, nessa época as lutas armadas coronelistas grassaram violentamente em Mato Grosso, culminando na assim chamada "Revolução de 1906", quando a própria capital, Cuiabá, foi cercada e o presidente do Estado assassinado; nessa ocasião, um forte contingente de tropas federais, enviado por Rodrigues Alves em defesa do governo legal, não chegou a tempo de evitar a vitória dos insurretos.

Conforme assinalou Valmir Corrêa, em Mato Grosso a extensa fronteira facilitava a aquisição ilegal de armas, e o engajamento nos combates havia chegado a constituir um meio de vida para numerosos indivíduos (num contexto, aliás, em que se confundiam as lutas coronelistas

1. Segundo uma descrição do começo do século 20, a população de Corumbá era "acentuadamente cosmopolita", e nela "os nacionais se achavam decerto em minoria" (cf. BARRETO, 1907, p. 115-116).

e o simples banditismo). A esse cenário de convulsões acrescentou-se o aparecimento no sul do Estado, desde fins do século 19, de tendências divisionistas, como reação à hegemonia exercida pelas oligarquias nortistas, tendências essas que também se expressaram, às vezes, por via de lutas armadas. Verificava-se assim, em resumo, uma militarização das relações sociais e políticas, como contrapartida da relativa fraqueza do poder estabelecido no Estado, poder esse dependente de um instável equilíbrio entre belicosas facções oligárquicas (CORRÊA, 1995).

Do ponto de vista das elites dirigentes brasileiras, a esse quadro de convulsões internas, de "perturbação da ordem" e de um Estado "fraco" juntavam-se ainda as potenciais implicações decorrentes da presença estrangeira em Mato Grosso. Nesse caso incluía-se a presença de capitalistas belgas, que em 1895 haviam adquirido em Descalvados, no município de Cáceres, a maior charqueada do Estado (acompanhada de um latifúndio de proporções verdadeiramente gigantescas) e, em 1906, a concessão para a exploração das jazidas de manganês do maciço do Urucum (proximidades de Corumbá). É realmente dado como certo, por vários estudiosos, que grupos belgas alimentaram projetos de ocupação territorial em Mato Grosso nessa época (cf. STOLS, 1975; BUENO, 1977, p. 222, nota 587; ALBUQUERQUE, 1974, p. 19-20). Da mesma forma colocavam-se, por outro lado, as preocupações com a presença argentina. Em 1907, por exemplo, o próprio ministro Rio Branco pede ao presidente de Mato Grosso detalhes sobre algumas informações que lhe haviam chegado, as quais diziam que "diversos oficiais argentinos dirigem e instruem o exército paraguaio" e que "a Argentina está como um polvo dominando e absorvendo o Paraguai, e em particular comprando grandes zonas do Estado de Mato Grosso" (ofício reservado de 8.5.07 - Arquivo Histórico do Itamarati [AHI], 308/2/16). Sabe-se, de fato, que a empresa *Trust del Alto Paraguay* foi fundada em Buenos Aires em outubro de 1906 com a finalidade de adquirir no sul de Mato Grosso uma fazenda com perto de 400 mil ha (cf. Decreto nº 7.780, de 30.12.09).

Os efetivos contornos desse cenário parecem haver-se mostrado aos dirigentes brasileiros, com especial clareza, por ocasião da citada "revolução" de 1906. Nesse episódio, com efeito, patenteou-se a incapacidade, por parte do governo federal, de garantir o poder legal estabelecido em Mato Grosso - tantas foram as dificuldades que a força naval enviada por Rodrigues Alves, sob o comando do general Dantas Barreto, enfrentou para chegar a Corumbá e depois a Cuiabá. A esse respeito são muito interessantes as observações do próprio Barreto. O general, cuja esquadra ficara retida por várias horas no estuário do Prata, em decorrência do mau tempo, relata que essa demora o levava a pensar "sobre a necessidade imediata de uma estrada de ferro" que ligasse a capital da República

àquele "abandonado território nacional", isto é, Mato Grosso; e acrescenta: "é evidente a necessidade, agora mais acentuada, de nos comunicarmos com Mato Grosso por via que não dependa de qualquer capricho, da República Argentina, com quem não é difícil termos sérias divergências" – sendo que, em caso de tais divergências, nota Barreto, "o nosso desastre seria irremediável no primeiro momento". Do mesmo modo, certamente tocado pela percepção de que em Mato Grosso reinava a "anarquia" política, o general se expressa a esse respeito nos termos de uma oposição, muito comum na época, entre os conceitos de *civilização* e *barbárie*: "oxalá que o telégrafo e as vias rápidas de comunicação", escreve ele, "levem a esse despovoado território brasileiro todos os favores da civilização e da paz" (BARRETO, 1907, p. 78-80, 85).

Cabe lembrar que nessa mesma época pareciam muito consistentes os rumores sobre um virtual "estado de guerra" entre o Brasil e a República Argentina, e é portanto nesse contexto que a construção da Noroeste assume um caráter preponderantemente estratégico. Com efeito, os autores que já trataram desse assunto tendem sempre a enfatizar os objetivos políticos presentes na construção da estrada, os quais poderiam ser assim resumidos: a) prevenir um eventual bloqueio da via fluvial (platina) para Mato Grosso, já que essa passava por territórios da Argentina e do Paraguai; b) fazer face a eventuais movimentos separatistas ou de "perturbação da ordem" em Mato Grosso; c) atrair para a "órbita" brasileira os países mediterrâneos vizinhos, Paraguai e Bolívia (contrapondo-se, no caso, às ações da Argentina, cujas ferrovias visavam a manter aqueles países em sua "órbita" particular). Essas interpretações acentuam, assim, a "vocação internacional" da ferrovia brasileira que se destinasse a Mato Grosso, vinculando-a inclusive a projetos de uma estrada de ferro transcontinental (v., por exemplo, AZEVEDO, [1958]; CUNHA, 1946; CARVALHO, 1942; NEVES, 1958).

É certo que, negando à NOB tal caráter político, outro autor (ALVES, 1984) procurou enfatizar, ao contrário, uma suposta funcionalidade da ferrovia sob o ponto de vista de interesses imperialistas. De fato, sabe-se que a abertura do Rio Paraguai à livre navegação, após 1870, dinamizou o processo de integração de Mato Grosso ao mercado nacional e principalmente internacional – processo que se caracterizou por um notável afluxo de pessoas, mercadorias e capitais provenientes do exterior e que desenvolveu, por exemplo, o comércio importador e exportador, a indústria do charque e a extração da erva-mate, além de originar tentativas de extração de minerais (manganês, metais preciosos); nesse processo, ademais, desenvolveu-se a vila de Corumbá, ponto terminal da navegação internacional do Rio Paraguai, convertida em principal pólo comercial da província (depois Estado) de Mato Grosso, em estreito contato com os

centros comerciais platinos. É nesse contexto que Alves atribui ao capital monopolista o interesse na mudança do pólo hegemônico sobre a economia mato-grossense – mudança essa efetuada pela NOB, com o "deslocamento da hegemonia econômica platina para o eixo São Paulo-Santos". Assim, por meio da Noroeste se manifestaria o interesse do imperialismo em impor a Mato Grosso uma "divisão regional do trabalho" pela qual essa região deveria limitar-se a exportar gado bovino "em pé" para os frigoríficos situados no Estado de São Paulo.

Em estudo anterior, contudo, pude notar que as evidências, no caso, não parecem confirmar as asserções de Alves. A Noroeste associam-se, por certo, interesses econômicos, aos quais se referem mesmo os demais autores anteriormente citados, quando mencionam as perspectivas abertas pela ferrovia no sentido do "progresso" e da "civilização" dos "ricos sertões" mato-grossenses. Do mesmo modo, o "deslocamento" da hegemonia sobre a economia mato-grossense, do Prata para o sudeste brasileiro, como nota Alves, constituía certamente um objetivo presente na decisão de construir a Noroeste – à qual caberia, de fato, contrabalançar a influência exercida sobre Mato Grosso pelos circuitos fluviais platinos. Contudo, pude concluir que é insuficiente, para dar conta do "sentido" da construção da Noroeste, qualquer concepção que se limite a aspectos estritamente "econômicos". Neste caso, ao interrogar-se o econômico o que se encontra, na verdade, é um complexo amálgama de interesses econômicos e políticos, irreduzíveis imediatamente uns aos outros. Assim, convenci-me de que o surgimento dessa ferrovia deveu-se realmente a fatores de ordem "estratégica", ou seja, fatores que pertencem, antes de tudo, ao domínio do político e do simbólico, correspondendo a complexos cálculos políticos das elites dirigentes brasileiras, no contexto de suas políticas interna e externa.

Destaca-se, a esse respeito, a mudança do traçado da NOB, com a definição de um ponto final situado no sul do Estado, junto à fronteira internacional (Corumbá). Era, de fato, com relação ao sul de Mato Grosso que se mostravam mais vivos os temores dos dirigentes brasileiros. Corumbá era uma cidade considerada virtualmente "estrangeira", enquanto todo o sul do Estado se constituía no local preferencial do coronelismo guerreiro, do divisionismo, do banditismo → da "anarquia" e da "barbárie", em resumo. Se essa região estava longe de ser então, no Brasil, a única em que as lutas políticas se prolongavam frequentemente pelo terreno da luta armada, o problema era que ali essa circunstância se somava à re-

2. Embora discordando de muitas de suas premissas e conclusões, considero importante destacar aqui o valor do ensaio pioneiro de Alves, no âmbito da historiografia econômica sul-mato-grossense.

lativa inacessibilidade por vias interiores, a partir do litoral, e a proximidade com fronteiras muito movimentadas.

Tudo indica também que, com seu traçado modificado e diretamente dirigido para a fronteira com a Bolívia, a ferrovia poderia prestar-se melhor a um outro objetivo da diplomacia brasileira, em face dos desentendimentos com a Argentina: a busca de aliados entre os vizinhos, isto é, o Paraguai e particularmente a Bolívia. De fato, a documentação indica com razoável clareza os movimentos da diplomacia brasileira, nessa época, com vistas a "atrair" a Bolívia, e nessa perspectiva adquiriam particular significado as possibilidades de interligação, em Corumbá, das redes ferroviárias dos dois países, com o que os dirigentes brasileiros visavam a melhor vincular a si o citado país andino – "isolando", com isso, o "inimigo principal" (a Argentina).

Para as finalidades do presente trabalho, o que importa agora assinalar é que, passada a etapa da construção inicial da NOB, mantém-se, em linhas gerais, o quadro que acabo de indicar.³ Persistem, assim, as tensões no relacionamento entre o Brasil e a Argentina, assim como o sul do Estado de Mato Grosso permanece como fonte de preocupações, sob o ponto de vista estratégico, para as elites dirigentes do Brasil – circunstâncias essas que iriam justificar, ao longo do nosso período, diversas providências do Estado federal, entre as quais se incluíram o melhoramento, a conclusão e a ampliação da Noroeste. Neste capítulo, portanto, buscarei caracterizar melhor todo esse conjunto de problemas.

A PERSISTÊNCIA DAS TENSÕES ENTRE O BRASIL E A ARGENTINA

Nas relações argentino-brasileiras, notou um estudioso, um estado "permanente e sistemático de antagonismo" persistiu "até, pelo menos, a década de 70" do século 20 (SILVEIRA, 1990, p. 9). Com efeito, conforme procuro indicar aqui, nessas relações a desconfiança mútua, ou "prevenção", esteve presente ao longo de todo o período abordado. Durante todo esse tempo, os cenários de guerra com a Argentina freqüentaram, em primeiro plano, as cogitações dos dirigentes brasileiros, e vice-versa. Ademais – o que é particularmente relevante para os objetivos deste estudo – essas tensões e rivalidades continuaram a envolver países vizinhos, "menores", como, especialmente o Paraguai e a Bolívia. Entretanto, desde logo é preciso dizer que nesse período, provavelmente mais que no anterior, as relações entre os dois grandes vizinhos não se resumiram, abso-

3. Convém esclarecer que o quadro delineado nas páginas precedentes foi composto com base em meus estudos anteriores (QUEIROZ, 1997).

lutamente, a um constante confronto; as tendências nesse sentido foram, com efeito, freqüentemente contrabalançadas por correntes atuantes no sentido contrário, isto é, no rumo da integração e da cooperação – umas e outras vinculadas, num contexto ricamente contraditório, ao relacionamento dos dois vizinhos com as grandes potências mundiais, nomeadamente os Estados Unidos e a Grã-Bretanha.

De acordo com Cervo e Bueno, a política exterior brasileira, no período entre a morte de Rio Branco (1912) e o final da Primeira República, caracterizou-se pelo "cultivo da amizade" com os EUA – continuando, nesse aspecto, a política da época do Barão, mas com uma importante diferença: agora, praticava-se o "alinhamento automático", numa "amizade irrestrita que alocou o Brasil, tranqüilamente, no bloco de poder liderado pelos Estados Unidos". Contudo, segundo os autores citados, mesmo esse "alinhamento passivo" com os EUA permitiu ao Brasil "certa liberdade de atuação no contexto sub-regional, com o apoio da amizade norte-americana" (CERVO; BUENO, 1992, p. 182-183) – de modo que, também sob esse aspecto, o novo período continuava o anterior. Como escreveu Burns, a "aliança não-escrita" que Rio Branco estabelecera entre o Brasil e os Estados Unidos fizera "pender a balança do poder sul-americano em favor do Rio de Janeiro". A diferença é que agora eram mais estreitas as relações (demasiadamente estreitas, talvez, uma vez que se caracterizavam por uma posição de maior subordinação do Brasil), sendo de notar que esse estreitamento tem um exemplo frisante na inauguração da "cooperação militar": em 1922, de fato, uma "pequena missão naval" dos EUA chegou ao Rio de Janeiro para "ajudar à modernização" da Marinha brasileira (BURNS, 1978, p. 381).

Nesse contexto, similar àquele vigente na época de Rio Branco, embora sensivelmente modificado, o jogo das alianças, aproximações e distanciamentos entre os países da Bacia Platina – uma "dança complicada", segundo Burns – continuou "durante todo o resto da Primeira República" (BURNS, 1978, p. 393). Depois de um período de extrema deterioração nas relações entre o Brasil e a Argentina (período esse que, como vimos, teve seu clímax em 1908), essas relações passaram a melhorar. Nessa nova fase, a cooperação entre os dois países atingiu seu "ponto mais alto" em maio de 1915, quando o chanceler brasileiro, Lauro Müller, visitou Buenos Aires para assinar com a Argentina e o Chile o pacto apelidado "ABC" (BURNS, 1978, p. 393-394; CARVALHO, 1959, p. 260).

Todavia, ainda em 1915 ressurgiram as velhas desconfianças: na opinião de alguns argentinos, não poderia existir "nenhuma cooperação verdadeira" entre os três países porque "o Brasil e o Chile sempre se uniam contra a Argentina" (BURNS, 1978, p. 394). Também no Brasil, o sentimento de "prevenção" contra a Argentina pode ser visto, por exemplo, nas reflexões de Pandiá Calógeras, um dos mais destacados mem-

bros da elite dirigente brasileira. Em meados de 1918, num texto reservado (e onde portanto ele podia expor com maior desenvoltura suas opiniões), Calógeras menciona possíveis "aspirações argentinas a reconstituir o Vice-Reinado do Prata", concluindo com uma frase que é uma autêntica marca registrada das atitudes brasileiras com relação à Argentina, desde a época imperial: "estejamos preparados", diz, "e em vez de enfraquecermos, fortaleçamos o preparo militar do país". Para ilustrar as supostas aspirações expansionistas da Argentina, o autor cita, aliás, a "lenta, persistente, irresistível infiltração argentina" no Paraguai (CALÓGERAS, 1933, p. 25).

No início da década de 20, os desentendimentos voltam a aparecer diretamente vinculados aos planos de melhoramento da Marinha brasileira. A vinda da missão naval estadunidense, anteriormente mencionada, provocou protestos na Argentina, sendo considerada "uma violação do pacto da limitação dos armamentos entre as potências do ABC". O problema continuou presente na 5ª Conferência Pan-Americana, reunida em Santiago do Chile em 1923 e na qual o assunto mais discutido foi precisamente uma recomendação da Liga das Nações, relativa à "redução dos armamentos ao mínimo compatível com a segurança nacional". Segundo Carvalho, a Argentina "suspeitava o Brasil de armamentismo", e nessas circunstâncias as discussões da Conferência foram, em certas ocasiões, "dramáticas" (CARVALHO, 1959, p. 372, 306-307).

Depois de 1930, entretanto, o relacionamento entre os dois vizinhos parece assumir características cada vez mais complexas, de tal modo que a "tradicional rivalidade" passa a situar-se num quadro mais amplo — marcado, em considerável medida, não apenas pelas contradições da política e da economia mundiais como também pelas importantes relações comerciais brasileiro-argentinas. Inicialmente é importante notar que, assim como no Brasil, em 1930 uma brusca ruptura dos quadros constitucionais ocorreu também na Argentina, com o golpe militar encabeçado, em setembro, pelo general José Uriburu (KAPLAN, 1988, p. 33). É igualmente fundamental notar que, depois dessas rupturas, os dois vizinhos seguiram trajetórias diferentes em matéria de política interna e externa. Na Argentina, o golpe de Uriburu "devolveu o poder aos conservadores e restaurou o domínio dos interesses agroexportadores contra as aspirações das classes médias urbanas e do proletariado", os quais desde 1916 ascendiam à cena política (BANDEIRA, 1993, p. 24; cf. tb. KAPLAN, 1988). Enquanto isso, no Brasil, a Revolução de 1930, "quebrando a hegemonia dos interesses agroexportadores dos fazendeiros de café", permitiu que os "anseios das massas urbanas" influenciassem o "novo pacto político" (BANDEIRA, 1993, p. 24). Esse descompasso na evolução política de Brasil e Argentina depois de 1930, marcado pela "restauração oligár-

quica" na segunda e pela conformação, no primeiro, de um "Estado de Compromisso", é assinalado também por Silveira (1990, p. 96).

Nesse contexto, revigorou-se a dependência da Argentina em relação à Grã-Bretanha, a qual "restabeleceu e consolidou" sua predominância no comércio exterior argentino com o Tratado Roca-Runciman, de 1933. Já no caso do Brasil, a Grã-Bretanha não pôde recuperar sua anterior condição de principal fornecedor de manufaturas, entre outros motivos porque o Brasil continuou a depender da exportação cafeeira — a qual por sua vez dependia, em cerca de 60%, do consumo norte-americano. Ademais, na opinião de Bandeira, o Brasil procurou "afrouxar" seus "vínculos de dependência" em relação aos Estados Unidos, mediante, por exemplo, um acordo com a Alemanha — que se tornou o principal fornecedor de manufaturados ao Brasil e seu segundo maior comprador de gêneros primários. Bandeira conclui: "a política exterior de Vargas procurou firmar a liberdade de ação internacional do Brasil e ampliar-lhe a margem de autonomia, com o objetivo de aproveitar a luta econômica e comercial entre as grandes potências em benefício do desenvolvimento nacional" (BANDEIRA, 1993, p. 24-25).

Por outro lado, Moniz Bandeira destaca o fato de as economias brasileira e argentina serem mais complementares do que concorrentes, o que vinha favorecendo o intercâmbio comercial entre os dois países a tal ponto que o Brasil, devido principalmente a grandes compras de grãos e farinha de trigo, se convertera em um dos maiores compradores da vizinha. A interdependência era tão forte, prossegue o autor, que "inibia os impulsos para o conflito" e compelia os dois países "a empreenderem, periodicamente, esforços comuns de entendimento e cooperação" (BANDEIRA, 1993, p. 25-26).

Durante a primeira metade da década de 30 as relações argentino-brasileiras passaram por um difícil teste: a chamada *Guerra do Chaco*, entre o Paraguai e a Bolívia (1932-1935). Nessa guerra, nota Bandeira, Brasil e Argentina encontravam-se inegavelmente em campos opostos. Embora "formalmente neutra", a Argentina, responsável por "volumosos investimentos" no Paraguai, não escondia o fornecimento a esse país de "apoio logístico e até voluntários". Pelo final de 1934, a Argentina "acumulava tropas na fronteira com a Bolívia, em cujo território já ocupara alguns fortins", e, conforme preconizava o ministro da Guerra argentino, "visava talvez à sua absorção, como parte desgarrada do Vice-Reino do Rio da Prata". Por sua vez o Brasil, também formalmente neutro, "favoreceu a Bolívia, embora de modo mais discreto" (BANDEIRA, 1993, p. 26, 29).

Os militares brasileiros acompanhavam com cuidado os desdobramentos da Guerra do Chaco. Silveira menciona, por exemplo, um extenso relatório apresentado pelo general Waldomiro Castilho de Lima ao

Conselho Superior de Guerra, no início de 1935, de cujo exame se depreende que um confronto militar com a Argentina parecia ser considerado como “possibilidade bastante concreta”. Afigurava-se de fato “bastante presente”, escreve Silveira, “a hipótese de que o confronto boliviano-paraguaio conduzisse Brasil e Argentina à guerra” (SILVEIRA, 1990, p. 106-107). Para Vargas os desdobramentos da situação eram “imprevisíveis”, de tal modo que o dirigente brasileiro chegou a sondar “a possibilidade de obter armamentos nos Estados Unidos”, entre os quais “uma ou duas canhoneiras para o rio Paraguai” (BANDEIRA, 1993, p. 29).⁴

Contudo, mesmo nesse contexto, Brasil e Argentina empenhavam-se em manter suas relações num “alto nível de inteligência e de cordialidade” (BANDEIRA, 1993, p. 28). A esse empenho corresponde por exemplo a visita feita ao Brasil, em outubro de 1933, pelo presidente argentino Agustín Justo, quando o Clube Militar chegou a homenagear o Exército argentino em cerimônia realizada no Rio de Janeiro (CERVO; BUENO, 1992, p. 215). Na mesma ocasião Justo assinou com Vargas acordos que solucionaram certos impasses no comércio bilateral, relativos ao trigo e à erva-mate. Como diz Bandeira, tudo isso ocorria porque a nenhum dos dois países convinha entrar em confronto com o outro. De todo modo, é interessante notar que, nessa época, Vargas volta a repetir, acerca da Argentina, aquelas expressões típicas da elite dirigente brasileira, a que já aludi: o Brasil devia manter a política de “cordial amizade” com a vizinha, “mas” precisava ao mesmo tempo “tomar precauções militares” (BANDEIRA, 1993, p. 26-27, 29).

Seja como for, o entendimento argentino-brasileiro foi decisivo para o encerramento dos combates no Chaco, que mobilizavam a atenção da diplomacia dos países vizinhos e até mesmo da Liga das Nações (CERVO; BUENO, 1992, p. 224). Em 1935, Vargas deliberadamente escolheu, para retribuir a visita de Justo, o momento em que começavam os trabalhos do grupo de mediadores: seu objetivo era “intervir energicamente nas negociações e, mediante entendimento com Justo, forçar o Paraguai e a Bolívia, ao retirar-lhes qualquer respaldo, a suspenderem as hostilidades” – esforços que, enfim, contribuíram “decisivamente” para a assinatura do protocolo de cessação dos combates, em junho do mesmo ano (BANDEIRA, 1993, p. 29).

4. É conveniente lembrar que o início da Guerra do Chaco coincidiu com a ocorrência, no Brasil, da chamada *Revolução Constitucionalista*, envolvendo São Paulo e o sul de Mato Grosso, cujos desdobramentos, como será visto adiante neste capítulo, repercutiram também no relacionamento entre o Brasil, a Argentina e o Paraguai. Adiante tratarei também dos influentes pontos de vista de Mário Travassos, concernentes às relações internacionais na América do Sul, elaborados no contexto do conflito chaquenho.

O encerramento dos combates no Chaco, todavia, não significou o fim das tensões entre Brasil e Argentina. A partir dessa época voltam a re-credescer a rivalidade militar e as desconfianças, agravadas, de acordo com Bandeira, pelo perigoso rumo que tomava então a política europeia. De fato, conforme assinalam Cervo e Bueno, a “análise realista” da situação internacional “despertava temores entre os militares brasileiros” – temores esses não-relacionados, necessariamente, com a vizinha platina mas sim com possíveis ameaças imperialistas: “figuras destacadas do Exército e da Marinha, entre 1932 e 1937, manifestavam sensação de fragilidade em relação ao país, que poderia ser alvo da cobiça internacional”; segundo esses autores, nessa época “era ponto pacífico, inclusive entre observadores civis, que os armamentos do país eram escassos e obsoletos” (CERVO; BUENO, 1992, p. 228, 234). Assim, quando Roosevelt visitou o Brasil, em 1936, Vargas com ele conversou pessoalmente sobre aquisição de armamentos, do que resultou, no ano seguinte, o arrendamento ao Brasil de alguns *destroyers* norte-americanos. Esse fato, porém, motivou enérgica reação da Argentina (BANDEIRA, 1993, p. 31), tendo sido necessária uma declaração conjunta dos Estados Unidos e do Brasil para “atenuar as desconfianças” dos vizinhos, “que se mostravam alarmados” (CARVALHO, 1959, p. 372).

Essa reação da Argentina (aliada ao fato de haver esse país, na mesma época, encomendado à Grã-Bretanha a construção de várias belonaves) teria provocado no governo brasileiro um “profundo ressentimento”, fazendo crescer a desconfiança quanto aos rumos futuros da política exterior da vizinha – sendo que, de acordo com Bandeira, a Argentina efetivamente visava a “ampliar e manter acentuada superioridade naval na América do Sul”. Em vista dessa situação, os chefes militares brasileiros “não disfarçaram suas graves apreensões e adotaram várias medidas de alerta e de defesa nas fronteiras do Rio Grande do Sul e Mato Grosso” (BANDEIRA, 1993, p. 31).⁵

Em tais circunstâncias voltam a aflorar as conseqüências da distinta composição dos grupos dominantes nos dois Estados rivais. Dados os antecedentes das relações entre os Estados Unidos e o Brasil, nota Bandeira, a posição brasileira, após a deflagração da Segunda Guerra, pôde evoluir sem traumas para o alinhamento com os norte-americanos: esses ainda absorviam quase 50% das exportações do país, e os militares brasileiros, ainda que fossem em grande parte simpatizantes da Alemanha, “aceitaram, sem resistência”, a “inevitabilidade geopolítica” daquele alinha-

5. É interessante registrar que, de acordo com Bandeira, o agravamento das tensões com a Argentina, coincidindo com a crise política interna no Brasil (sucessão presidencial), “muito provavelmente influenciou as Forças Armadas na preparação do golpe de Estado” de 1937 (BANDEIRA, 1993, p. 31).

mento. Na Argentina, por outro lado, as coisas tomavam rumo completamente diferente. Os EUA, "empenhados em impedir fraturas no sistema pan-americano", insistiam em submeter a Argentina à sua hegemonia – o que, ademais, "possibilitaria a liquidação do último reduto, no continente, ainda sob forte influência da Europa" (BANDEIRA, 1993, p. 32-33). Contudo, pela natureza dos laços econômicos do país com a Grã-Bretanha, os mandatários argentinos não estavam em condições de aceitar o alinhamento exigido pelos EUA, e sua resistência aparece já por ocasião da 8ª Conferência Pan-Americana, reunida em Lima em dezembro de 1938 (CARVALHO, 1959, p. 309-310). De fato, nas circunstâncias dadas, o interesse britânico divergia dos objetivos econômicos e políticos dos Estados Unidos. A Grã-Bretanha defendia seus investimentos na Argentina e pretendia conservar esse país como seu mercado, após a guerra; além disso, era-lhe conveniente que a Argentina se mantivesse neutra, a fim de manter os suprimentos de alimentos a salvo dos ataques submarinos alemães (BANDEIRA, 1993, p. 32-33).

Desse modo, no decorrer da Segunda Guerra e ao longo da década de 40 as relações entre o Brasil e a Argentina iriam passar por vicissitudes verdadeiramente notáveis, guiando-se por parâmetros complexos e, muitas vezes, aparentemente contraditórios. Nessas circunstâncias ficam bem claras as intrigas norte-americanas visando a utilizar o Brasil como instrumento de uma luta contra o poderio econômico britânico na América Latina – mas parece ficar igualmente claro o propósito brasileiro no sentido de manter a paz com a Argentina, numa luta por conservar certa margem de autonomia em sua política externa.

Conforme observa Marcelo Abreu, o apoio material e financeiro prestado pelos Estados Unidos ao Brasil, no início da Segunda Guerra, só pode ser entendido "à luz dos objetivos estratégicos da política norte-americana referente à América Latina", baseada no "fortalecimento do Brasil às expensas da Argentina" (ABREU, 1989, p. 98). Entretanto, do mesmo modo que a Grã-Bretanha, o Brasil, por motivos tanto econômicos quanto políticos, não podia simplesmente endossar a política de hostilidade dos EUA com relação à Argentina; para Bandeira, o Brasil acompanhava os Estados Unidos "pragmaticamente", a fim de obter "armamentos e outros meios para o seu desenvolvimento e segurança" – tanto que se mantinha nas forças armadas brasileiras, como nas argentinas, uma "forte simpatia" pela Alemanha nazista (BANDEIRA, 1993, p. 38-40).

Dentre os motivos brasileiros, acima referidos, os econômicos ligavam-se ao crescente intercâmbio comercial com a Argentina. Os dois países chegaram a firmar, em novembro de 1941, um tratado que se afigura um precursor do Mercosul, pois através dele manifestavam o propósito de estabelecer progressivamente um "regime de intercâmbio livre" que per-

mitisse chegar mesmo a uma "união aduaneira", "aberta à adesão dos países limítrofes". Sob o ponto de vista político, por outro lado, não convinha aos brasileiros uma eventual ação militar dos EUA contra a Argentina porque isso equivaleria à criação de um precedente que, "no futuro", poderia ser utilizado contra o próprio Brasil (BANDEIRA, 1993, p. 38-39).

Nesse contexto, a julgar pelo relato de Moniz Bandeira, foi dura a luta dos dirigentes brasileiros contra as pressões norte-americanas. Os Estados Unidos "promoviam e alardeavam" o fortalecimento militar do Brasil como um meio de intimidar e acuar a Argentina. Os militares argentinos viam com receio esse crescente fortalecimento, com armamentos obtidos pelo sistema de *lend-lease*, e essa situação contribuiu para a exacerbação do nacionalismo argentino e para uma importante mudança política no país, representada pelo golpe militar de junho de 1943, que abateu a hegemonia da oligarquia agroexportadora (BANDEIRA, 1993, p. 33; v. tb. KAPLAN, 1988, p. 40-41). Após a implantação do governo militar na Argentina, as pressões econômicas e políticas norte-americanas se intensificaram, assumindo contornos militares e buscando envolver os brasileiros – conforme ficou claro, por exemplo, no início de 1944, pelas intenções do almirante estadunidense Jonas H. Ingram, comandante da esquadra aliada do Atlântico Sul, no sentido de "promover o bloqueio do Rio da Prata", fato que "certamente precipitaria o conflito armado, forçando o Brasil a invadir a Argentina". Nessa ocasião foram necessárias gestões de Vargas junto a Roosevelt para que fossem alteradas as instruções de Ingram – de modo que, conforme resume Bandeira, "apesar de todas as pressões, Vargas continuou firme na posição de não hostilizar a Argentina e, devido a esta atitude, o conflito armado não se estendeu à Baía do Prata" (BANDEIRA, 1993, p. 34, 36).

Vale notar que, segundo o registro de Bandeira, também na Argentina existia "ânimo de guerra" contra o Brasil (BANDEIRA, 1993, p. 40). Nesse momento, com efeito, a realidade e, mais ainda, as possibilidades do intercâmbio comercial entre os dois países chegaram a ser analisadas de modo verdadeiramente entusiasmado. Isso pode ser visto por um interessante livro, publicado em Buenos Aires por um personagem que, embora traga um sobrenome português, escreve como se fosse natural da Argentina ou pelo menos ali residente (MAGALHÃES, 1945). Demonstrando ser um homem com vivência dos meios comerciais, um prático ilustrado, poderíamos dizer, e não um teórico pregador de receitas mirabolantes, Magalhães dedica-se, ao longo do livro (escrito em 1944 ou 1945), a demonstrar a complementaridade entre as economias brasileira e argentina e a indicar, detalhadamente, meios de incrementar o intercâmbio comercial entre os dois vizinhos. Além disso, não se furta a extrair, das considerações econômicas, importantes conseqüências políticas. Um dos capítulos do livro, de

fato, intitula-se precisamente: *La solidaridad económica argentino-brasileña, garantía de la paz en América e instrumento de una mayor independencia económica ibero-americana*.

Um novo período do relacionamento Brasil-Argentina, em meio ainda ao pesado jogo das pressões norte-americanas, teria início juntamente com os processos de democratização – os quais recolocavam na cena política, nos dois países, os interesses agroexportadores, que contavam com o apoio dos Estados Unidos. Nesse novo período, as relações entre os dois vizinhos voltam a apresentar-se pontilhadas de tensões. Absteino-me, aqui, de alongar este texto com a exposição de detalhes. Convém assinalar, de todo modo, que continuaram muito intensos os vínculos comerciais, configurando entre os dois países uma “forte interdependência econômica e comercial”; cresciam sempre as vendas brasileiras (fios e tecidos de algodão, pneus, ferro-gusa, aço, etc.), ao mesmo tempo em que o Brasil aparecia praticamente como uma “extensão” do mercado interno argentino, no que se refere ao trigo (BANDEIRA, 1993, p. 46, 64-65).

Por outro lado, do ponto de vista da infra-estrutura econômica, a Argentina do pós-guerra encontrava-se atrasada em relação ao Brasil, onde se encontrava em funcionamento, desde 1946, o complexo siderúrgico de Volta Redonda. Ademais, conforme observou Maria da Conceição Tavares, a situação do Brasil, no concernente às limitações externas, era “bastante mais favorável” que a de países como o Chile e a Argentina: o exame do poder de compra das exportações dos três países, nota a autora, mostra que “as condições brasileiras, a partir de 1945, são relativamente mais satisfatórias” (TAVARES, 1978, p. 63-64, v., no mesmo sentido, p. 37-38 e 60). Foi nesse contexto que o governo de Perón elaborou em 1947 um plano de industrialização, e para viabilizá-lo buscou estabelecer convênios com vários países sul-americanos, “para a venda de produtos argentinos em troca de matérias-primas” (BANDEIRA, 1993, p. 59).

Segundo Bandeira, o projeto peronista visava à organização de uma “comunidade econômica e política, a partir de uma união aduaneira”, a qual seria inicialmente formada pelos países platinos, inclusive o Brasil, mais Chile, Bolívia e Peru, e “comandaria, como um consórcio”, o mercado mundial de certas matérias-primas (BANDEIRA, 1993, p. 66-67). Bandeira assevera que não era intenção de Perón agredir qualquer vizinho, mas isso não significava que a Argentina estivesse renunciando a uma posição hegemônica na América do Sul. De fato, embora não acreditasse em um “ataque direto” da Argentina contra seu território ou contra países vizinhos, as autoridades brasileiras receavam “a ocorrência de distúrbios que levassem ao poder, naqueles países, militares favoráveis à formação de uma confederação com a Argentina”, visando àquilo que seria o “propósito” de Perón, a saber, a “reconstituição das fronteiras do

antigo Vice-Reino do Rio da Prata” (BANDEIRA, 1993, p. 61). Segundo Bandeira, o Brasil, “naturalmente”, tratou de conter essa ofensiva diplomática de Perón, e para tanto Dutra visitou alguns países da América do Sul (BANDEIRA, 1993, p. 68).

Enfim, mais tarde, já no início dos anos 50, num contexto de fragilização da economia argentina (a qual caía em “completa dependência dos Estados Unidos”, cf. BANDEIRA, p. 69, e KAPLAN, 1988, p. 48), as esperanças de Perón voltaram-se para a constituição de um bloco econômico com o Brasil e o Chile, capaz de contrabalançar ou neutralizar aquela dependência. Assim, Perón insistentemente buscou com o Brasil a aproximação mais íntima possível, após o retorno de Vargas. Esse, porém, atento aos limites de seu poder, manteve-se também insistentemente esquivo; jamais concordou sequer em encontrar-se pessoalmente com o presidente argentino – embora os dois se mantivessem em permanente contato através de emissários. Os laços econômicos entre os dois países continuavam fortes, mas a Argentina ainda era vista, em termos militares, como a “principal ameaça” ao Brasil; nessas circunstâncias, jamais poderia Vargas, impunemente, inclinar-se para uma “união aduaneira ou pacto militar” com a vizinha (BANDEIRA, 1993, p. 73-74). De fato, como se sabe, os inimigos de Vargas não cessavam de tentar desestabilizar seu governo apregoando precisamente suas supostas vinculações com o peronismo. O próprio João Neves da Fontoura, ex-chanceler de Vargas, criticou-o por supostos planos de uma “confederação” sul-americana, a qual se colocaria em aberto desafio aos Estados Unidos (FONTOURA, 1957).

Para concluir estas notas, creio ser conveniente acrescentar algumas palavras acerca das relações entre a disputa argentino-brasileira e os interesses das potências imperialistas, nomeadamente os Estados Unidos e a Grã-Bretanha – visto que se encontra com certa frequência, no âmbito dos estudos históricos latino-americanos, a idéia de que a atuação de alguns dos países dessa área, nos séculos 19 e 20, pouco mais teria representado que um movimento de marionetes, habilmente manipuladas pelas grandes potências capitalistas.

São inegáveis, por certo, as íntimas correlações entre a política externa de alguns países sul-americanos, no período considerado, e a política das citadas potências, conforme mostrou o relato precedente e conforme é explicitamente reconhecido pela historiografia especializada. De fato, são frequentes nessa historiografia as associações entre os Estados Unidos e o Brasil, por um lado, e entre a Grã-Bretanha e a Argentina, por outro, no contexto da rivalidade interimperialista entre as duas potências citadas, a qual se acirrou após a Primeira Guerra Mundial. Assim, segundo Mello, “no decorrer da porfia interimperialista pela América Latina tanto a Inglaterra quanto os Estados Unidos cooptaram aliados locais e

manipularam suas rivalidades geopolíticas pela hegemonia a nível regional": desse modo a "rivalidade argentino-brasileira, além da especificidade de sua disputa pela supremacia platina, se articulava também, no âmbito continental, com a rivalidade anglo-americana pela preponderância na América do Sul" (MELLO, 1987, p. 284-285). Também Moniz Bandeira assinala que os "vínculos de dependência econômica e comercial" que Argentina e Brasil estabeleceram com "potências diferentes e rivais" (isto é, a Grã-Bretanha e os EUA) "sempre influenciaram, de um modo ou de outro", as relações entre eles (BANDEIRA, 1993, p. 25).

De fato, é sabido que a Argentina se havia especializado no "duplo papel de fornecedora de carne e cereais para o abastecimento britânico, assim como no de mercado consumidor das manufaturas e de área de investimento de capitais ingleses"; dessa forma, no início do século 20 "a Argentina havia se tornado, de fato, uma colônia financeira da Grã-Bretanha e o principal aliado do imperialismo inglês na América Latina" (MELLO, 1987, p. 285). Além disso, os principais produtos argentinos (cereais e carnes) eram competidores dos produtos norte-americanos no mercado internacional (SILVEIRA, 1990, p. 46). Por seu turno, o Brasil, "que no Império se situava também na esfera de dominação inglesa, no decorrer da República iniciou um paulatino processo de deslocamento para a zona de influência norte-americana" (MELLO, 1987, p. 286). Na verdade, como se sabe, desde meados do século 19 os Estados Unidos eram os principais compradores do principal produto brasileiro de exportação, o café.

Em vista dessas circunstâncias, as relações entre a Argentina e os EUA, até meados do século 20, caracterizaram-se de fato pela "desconfiança" e "enfrentamento", mantendo o primeiro país uma persistente postura de resistência aos propósitos norte-americanos de estabelecimento de um *sistema de poder* sob seu controle no continente americano (SILVEIRA, 1990, p. 46). No Brasil, ao contrário, a coincidência dos interesses imediatos da oligarquia exportadora com aqueles dos EUA favoreceram o estreitamento das relações com esse país, adquirindo sentido, portanto, a afirmação segundo a qual "os norte-americanos procuram estabelecer uma cabeça-de-ponte no Brasil com o intuito de contrabalançar a influência inglesa na Argentina" (MELLO, 1987, p. 286).

Todavia, afigura-se demasiado imprudente pretender ir além dessas constatações de ordem geral. De fato, caso se pretenda ver, em cada movimento da política externa do Brasil e da Argentina, o simples reflexo dos interesses norte-americanos ou britânicos, a história da região se tornará completamente ininteligível, só podendo ser "explicada" mediante rocambolescas tramas e conspirações. Por maior que seja o poder dos grandes países industrializados, esse poder não anula os projetos particulares das elites dominantes dos países mais fracos – projetos esses relacio-

nados não apenas com seus interesses econômicos imediatos mas igualmente vinculados à perspectiva de manutenção de sua dominação interna. Desse modo, desconsiderar as possibilidades de uma política externa própria, por parte de um país dependente, significaria desconsiderar toda a rica diversidade de suas lutas políticas internas, com os diversos e conflitantes interesses de diferentes grupos sociais.

Os conflitos sociais e políticos internos, em jogo em um país, não permitem, efetivamente, que suas camadas dirigentes se limitem a uma política externa passiva. Ainda mais num subcontinente caracterizado por Estados fracos, nenhuma elite poderia dormir tranqüila – sem ter pesadelos com as possíveis vinculações entre seus adversários internos e externos, com os possíveis desdobramentos políticos e sociais, internos, de uma eventual agressão praticada por algum vizinho. Na verdade, a própria história européia registra episódios em que, à derrota em lutas externas, segue-se a revolução interna, como a Comuna de Paris e a Revolução de 1905 na Rússia. É nesse sentido que, segundo me parece, se pode entender a persistente política do Estado brasileiro, dirigida a garantir sua segurança diante da Argentina, único vizinho que poderia ameaçá-la.

Dessa forma, recupera-se, no que diz respeito ao relacionamento entre os países do cone sul da América do Sul, uma dimensão especificamente política. Mello, por exemplo (embora se concentre no período posterior ao golpe militar de 1964 no Brasil), lembra que "as tendências expansionistas manifestadas por alguns países latino-americanos são determinadas muito mais por fatores de ordem histórica, ideológica e geopolítica, do que pelo problema de mercado". Assim, por exemplo, ao criticar a tese de Marini sobre o "subimperialismo brasileiro", Mello condena a "ênfase excessiva colocada na primazia dos aspectos econômico e tecnológico". Referindo-se à política brasileira na década de 1970, com relação aos vizinhos Bolívia, Paraguai, Uruguai e Argentina, o mesmo autor conclui: "o expansionismo brasileiro, tacitamente apoiado pelos Estados Unidos, é um fenômeno complexo que não pode ser reduzido a uma determinação unidimensional de ordem estritamente econômica"; trata-se, ao contrário, de "um fenômeno de múltiplas dimensões onde, em determinadas circunstâncias, a primazia é assumida por fatores extra-econômicos, isto é, político-ideológicos, militares e geopolíticos" (MELLO, 1987, p. 298, 319).

Assim, o enquadramento do Brasil no "sistema de poder" dos Estados Unidos não parece haver sido suficiente para eliminar aspirações dos dirigentes brasileiros no sentido de ver o país desempenhando um papel mais destacado, não apenas com relação à América do Sul mas, algumas vezes, até mesmo em esfera global – buscando, enfim, certa margem de autonomia na definição de sua política externa (margem essa que dependia, certamente, da natureza e dos interesses dos grupos sociais que, em

cada momento, estivessem representados no Estado). Outro tanto, ao que tudo indica, pode ser dito da Argentina. Na verdade, como mostra Silveira, os formuladores políticos argentinos e brasileiros tratavam de encarar suas "alianças preferenciais", respectivamente com a Grã-Bretanha e os Estados Unidos, como um ponto de apoio para suas próprias políticas de expansão e predomínio no contexto sul-americano.

Ademais, mesmo admitindo-se que, em nosso período, as relações argentino-brasileiras hajam refletido as contradições entre aquelas duas grandes potências, esse reflexo não foi linear, automático, mecânico; não resultou de mera imposição das potências citadas, nem de um simples maquiavelismo que seria inerente a sua política; ele correspondeu, ao contrário, a forças econômicas muito poderosas, a notáveis diferenças nas formas pelas quais Brasil e Argentina se inseriram no mercado mundial – diferenças que podem ser rastreadas desde a época colonial e que se acentuaram no século 19, em ligação com os distintos rumos da "especialização produtiva" nos dois países (rumos esses que por sua vez se relacionam com fatores naturais, como clima, solo, localização geográfica, etc.).

Na verdade, como a revelar a complexa dialética percorrida pelas relações Brasil-Argentina no período, interesses estritamente econômicos atuaram, freqüentemente, como *atenuadores* das tensões políticas e militares entre os dois países: seus fortes laços comerciais funcionaram em mais de uma ocasião como elementos de dissuasão contra tendências beligerantes. Em resumo, a uma suposta onipotência dos desígnios das potências imperialistas – que pretensamente manejariam soberanamente os destinos dos países dependentes – é preciso opor, por um lado, fatores econômicos objetivos, muito arraigados, decorrentes das peculiaridades da organização da economia capitalista no cone sul da América Meridional; por outro, fatores políticos e militares, decorrentes das "apostas" e projetos históricos das classes dominantes dos países da região, num contexto ricamente contraditório.

É em vista de todas essas considerações que julgo, portanto, ser possível dizer que o quadro geral em que transcorre a consolidação da Noroeste continua, em suas linhas gerais, o mesmo que presidiu ao início de sua construção, em princípios do século: persiste a velha prevenção contra a Argentina, num contexto em que o Brasil, embora ligado aos EUA, tenta manter sua independência de ação em matéria de política externa sul-americana (e mesmo mundial, em certos momentos). Conseqüentemente, persiste a antiga política do Estado brasileiro em face da suspeita vizinha, tendo como instrumentos dois movimentos distintos mas convergentes: por um lado o fortalecimento do próprio Estado, por meio da integração territorial e do desenvolvimento do poder militar e econômico; por outro, o isolamento da rival no âmbito regional, por meio da atração dos vizinhos "menores" (Bolívia, Paraguai e Uruguai).

A PERSISTÊNCIA DE INQUIETAÇÕES DAS ELITES DIRIGENTES BRASILEIRAS COM RELAÇÃO AO SMT

As tensões entre o Brasil e a Argentina encontrariam no SMT, em nosso período, um fértil campo para se manifestarem – muito embora essas não fossem as únicas tensões percebidas, nesse espaço, pelos grupos dirigentes brasileiros, como buscarei mostrar em seguida mediante um breve inventário dessas inquietações.

Inquietações provocadas pela presença de estrangeiros

No tocante à presença de estrangeiros, cabe mencionar inicialmente a presença argentina na navegação fluvial em Mato Grosso bem como a persistência de certa "atração" exercida pelo Prata sobre essa região. Nelson Werneck Sodré, por exemplo, assinala ainda no início da década de 40 a "ação poderosa" do sistema fluvial representado pelos Rios Paraguai e Paraná, ação essa de sentido "nitidamente desnacionalizador, anti-brasileiro" (SODRÉ, 1941, p. 150). Sodré certamente registra que a construção da Noroeste, levada até Porto Esperança, já havia constituído um forte oponente à atração da via fluvial (SODRÉ, 1941, p. 152); mas ele também indica detalhadamente os fatores que, apesar de tudo, continuavam a atestar a influência dos rios:

O fato iniludível da massa de população argentina apresentar-se como mercado consumidor quase único da erva-maté elaborada em Mato Grosso, que se escoava via Paraná [...]; a infiltração contínua e firme de linhas de navegação, para transporte de carga e passageiros, ao longo dos dois rios principais dessa zona, as duas grandes vias que levam a Buenos Aires; a tendência em escalonar, ao longo do [rio] Paraguai, em nosso território [...], saladeiros para a exportação de produtos pastoris – carreando, assim, além do tanino, todos os produtos em que assenta a atividade humana no Oeste – são convergências que acentuam a poderosa sucção assinalada pelos dois formadores principais do estuário platino (SODRÉ, 1941, p. 150).

Eram objeto de particular atenção, por parte das autoridades brasileiras, as terras adquiridas no SMT por empresas argentinas – ou, pelo menos, constituídas na República Argentina. A esse respeito já mencionei o *Trust del Alto Paraguay*, que se tornou proprietário do latifúndio chamado *Fazenda Rodrigo*, situado no município de Miranda. Tão extensa era de fato essa Fazenda que, vindo ela a ser cortada pelos trilhos da Noroeste, a ferrovia estendia-se, dentro de seus limites, por quase 100 Km, do começo da Serra da Bodoquena até Salobra (SAINT MARTIN,

1914, p. 156-157). Mais tarde, ao que parece, esse latifúndio seria transferido a terceiros – os quais, todavia, eram igualmente estrangeiros, pois ele aparece na bibliografia ora como propriedade de certa *Territorial Franco-Brasileira* ora como *Fazenda Francesa* (PEREIRA, 1950, p. 438; LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 154).

Maior preocupação que o citado *Trust*, todavia, parece haver despertado a presença de outra empresa, uma sociedade anônima denominada *Fomento Argentino Sud-Americano*, fundada em Buenos Aires em outubro de 1907 (cf. Decreto nº 7.294, de 21.1.09, que autorizou o funcionamento da empresa no Brasil). Essa sociedade adquiriu de terceiros um privilégio originalmente outorgado, em 1905, pelo Estado de Mato Grosso, o qual consistia no arrendamento, por 30 anos, “das matas e cerrados existentes à margem direita do rio Paraguai, desde a lagoa Uberaba até a Baía Negra, assim como os da margem direita do Apa e da Bacia do Rio Nabileque”. A área total da concessão, como se vê, era simplesmente gigantesca: “três a quatro” milhões de hectares – e toda ela situada bem junto às fronteiras com a Bolívia e o Paraguai (CORRÊA FILHO, 1945b, p. 94-95).

Segundo informa o então presidente do Estado, Pedro Celestino Corrêa da Costa, o objetivo inicial da empresa era a extração de quebracho.⁶ Todavia, havendo caído o valor desse produto, os arrendatários, que já eram “grandes criadores” de gado na Argentina, resolveram voltar-se para esse ramo e para tanto propuseram ao Estado a compra de um milhão de hectares, dentre os muitos milhões em que consistia o arrendamento original (cf. carta de Pedro Celestino ao Barão do Rio Branco, de 27.7.10, manuscrita – Arquivo Histórico do Itamarati [AHI] – 308/2/14). A área a ser adquirida localizava-se na região do Nabileque (CORRÊA FILHO, 1945b, p. 94), e Pedro Celestino informa que aceitara a proposta dos argentinos “sob a condição de desistirem do arrendamento do excedente”. Mesmo assim, é interessante notar que Corrêa da Costa primeiramente consultou sobre o assunto o ministro das Relações Exteriores, através da carta acima referida – obtendo uma resposta que, baseada nos estritos termos das leis em vigor no país, informava não haver “inconveniente” na realização da pretendida operação (cf. minuta de carta de Rio Branco a Pedro Celestino, de 26.11.10, datilografada – AHI 302/2/16).

Desse modo foi a venda efetuada, tornando-se o *Fomento Argentino* proprietário da área que ficou conhecida como *Fazenda Nabileque*. Toda-

6. O *quebracho*, uma “madeira muito rija, que tanto se presta para dormentes, vigas, postes, como para a extração do tanino” (LISBOA, 1909, p. 132), constitui uma espécie típica dos bosques chaquenhos e era abundante também no extremo sudoeste do Estado de Mato Grosso – na região, relativamente pouco extensa, chamada por Kurt Hueck de “Chaco brasileiro” (HUECK, 1955, p. 345).

via, a despeito da formal manifestação de Rio Branco, a operação não parece haver sido bem aceita pelas autoridades federais: em 1918, por exemplo, ela era veementemente criticada em documento do Estado-Maior do Exército (cf. AHI 300/2/6). Os domínios da *Fomento*, de todo modo, tiveram longa duração, embora pareçam haver sido bastante reduzidos com o passar do tempo (cf. RMT48, p. 90).

No tocante a empresas vinculadas a capitais argentinos, contudo, a que suscitou maiores controvérsias e disputas foi aquela conhecida como *Companhia Mate Larangeira*. Trata-se aí de um caso curioso, porque essa empresa parece haver sido, em sua origem e antecedentes, genuinamente nacional – sendo sua fundação associada, pela generalidade dos autores, à iniciativa do cidadão brasileiro Thomaz Larangeira. Sabe-se de fato que, ainda no período imperial, Larangeira obteve concessão do governo central para explorar a erva-mate nativa no extremo sul da província de Mato Grosso, concessão essa que lhe foi renovada, já agora pelo governo estadual, no início do regime republicano (cabendo assinalar que tais concessões consistiam em contratos de *arrendamento*, e não de venda, das terras devolutas nas quais estavam contidos os ervais). Ainda na década de 1890, parece haver ocorrido uma associação entre os interesses de Larangeira e os da família Murtinho, conhecidos oligarcas mato-grossenses, associação da qual resultou a formação da citada Companhia, mediante a transferência das concessões de Larangeira ao Banco Rio e Mato Grosso, presidido por Joaquim Murtinho. O que mais importa aqui assinalar é que os domínios da empresa abrangiam uma área vastíssima, pois a ela foram concedidos, em 1894, “todos os ervais do Estado, compreendidos entre o [rio] Ivinhema, o [rio] Paraná, a lindeira paraguaia e o alto [da serra] de Maracaju, dilatados por 2 graus de latitude e dois de longitude, em área de 1.600 léguas quadradas, aproximadamente” (CORRÊA FILHO, 1925, p. 30).

Nesse caso da erva-mate, ao que parece, a vinculação com os capitais argentinos dava-se, inicialmente, apenas no que respeita ao comércio e ao beneficiamento da erva. De fato, é sabido que a empresa mato-grossense exportava praticamente toda a sua produção para a Argentina; além disso, a erva não sofria em Mato Grosso senão um primeiro beneficiamento (o chamado “cancheamento”), sendo devidamente preparada para o consumo pelos próprios estabelecimentos que, em Buenos Aires, cuidavam da distribuição do produto no mercado argentino. Entretanto, aquela vinculação aumentou, aparentemente, no começo do século 20, quando o Banco Rio e Mato Grosso acabou sendo liquidado e a Companhia veio a ser vendida “a um sindicato organizado em Buenos Aires por Francisco Mendes & Comp.” (CORRÊA FILHO, 1925, p. 43, nota). Assim,

7. Um autor que escreve na década de 70 informa que “o Nabileque ficou nas mãos dos posseiros” (VALVERDE, 1972, p. 112).

a antiga Companhia foi substituída, em 1902, pela firma *Laranjeira, Mendes & Comp.*, que efetivamente tinha sua sede na cidade de Buenos Aires.

É preciso dizer, contudo, que todo esse processo é bastante obscuro e confuso; a própria liquidação do Banco teria sido um processo fraudulento, segundo indicações contidas na citada obra de Corrêa Filho (p. 41-42, nota). Ademais, segundo outras fontes, a associação entre Laranjeira e Mendes Gonçalves seria já antiga, anterior mesmo ao surgimento da Companhia Mate (*A INDÚSTRIA da herva matte*, 1914, p. 254). De acordo com outras informações, Francisco Mendes Gonçalves nem sequer era argentino mas, sim, português da ilha da Madeira, e suas relações com Thomaz Laranjeira vinham desde antes da própria organização do negócio da exploração do mate nativo no sul de Mato Grosso (SILVA, Jovam V. da, 1997, p. 26-27). De todo modo, Jovam V. da Silva qualifica a empresa como “uma multinacional (truste) latino-americana”, que “possuía, além do Brasil, ramificações no Paraguai e na Argentina”; ele sustenta também que “o empreendimento inicial e durante algum tempo foi financiado por capital inglês” (SILVA, Jovam V. da, 1997, p. 28).⁸

Assim, renunciando à exposição de maiores detalhes, limito-me aqui a enfatizar as dimensões efetivamente internacionais, ou “transnacionais”, do empreendimento, independentemente da origem dos capitais envolvidos. Trata-se, assim, de assinalar que a empresa certamente atuava tanto no Brasil como na Argentina e no Paraguai – o que explica, no caso, as preocupações que suscitou, por parte de autoridades e observadores brasileiros. Um desses observadores foi A. Marques, que, escrevendo no início da década de 20, depois de incluir a Mate Laranjeira no rol das empresas estrangeiras existentes no Estado de Mato Grosso (p. 157), acrescenta:

o elemento preponderante [na região], o paraguaio, a que se juntam argentinos de Corrientes e uruguaios, obedece à jurisdição da Mate Laranjeira, cujos domínios só estão aparentemente sujeitos às leis do país. Na realidade, essas léguas de terras constituem um estado autônomo, enclavado numa nesga do Brasil, dispondo dos requisitos de uma nação livre, inclusive a justiça e a força armada (MARQUES, 1923, p. 201).

Castro e Silva comenta também que essa empresa, “dantes nacional, logo depois se constituiu em poderosíssima organização estrangeira” (SILVA, Egidio M. de Castro e, 1961, p. 120).⁹ De fato, tornar-se-ia recor-

8. Outras informações sobre a empresa podem ser encontradas em Bianchini (2000).

9. O mato-grossense Castro e Silva – cujas memórias, publicadas em 1961, trazem valiosas informações sobre os temas tratados no presente capítulo – foi assessor de Pandiá Calógeras no Ministério da Guerra.

rente, na primeira metade do século 20, a afirmação dos inconvenientes derivados da presença de uma grande empresa considerada estrangeira, com gerentes e trabalhadores estrangeiros, dominando vastas áreas precisamente nas “fronteiras perigosas” do sul de Mato Grosso. Um bom apanhado dessa questão encontra-se no trabalho de Gilmar Arruda (1997). Esse autor mostra, entre outras coisas, que a presença e a atuação da Mate Laranjeira dividiam as próprias elites políticas do Estado de Mato Grosso, sendo possível encontrar tanto segmentos que a favoreciam como outros que a combatiam. Ele mostra também os esforços da empresa em manter sob firme controle a região dos ervais, mantendo para isso numeroso grupo de homens armados, encarregados tanto de impor disciplina sobre os trabalhadores como de afastar posseiros estabelecidos no polígono de suas concessões, tidos como possíveis concorrentes no negócio da elaboração da erva.

Todavia, é preciso registrar que não apenas empresas argentinas, ou vinculadas à Argentina, estavam estabelecidas em áreas fronteiriças do sul do Estado de Mato Grosso. O mesmo Marques, anteriormente citado, fornece uma lista das principais empresas estrangeiras existentes no Estado, das quais destaco apenas aquelas situadas em municípios fronteiriços: no município de Corumbá havia a *Brazil Land, Cattle and Packing Company*, pertencente ao chamado “sindicato Farquhar”, com cerca de 760 mil ha, a *Sud-Américaine Belge*, com 117 mil ha, e a *S. A. Rio Branco*, com perto de 550 mil ha; em Miranda e em Corumbá estendia-se a mencionada *Fazenda Francesa*, com mais de 400 mil ha; em Miranda, enfim, havia a *The Miranda Estancia Company*, com cerca de 220 mil ha (MARQUES, 1923, p. 156-157); essa última propriedade é às vezes mencionada simplesmente como *Fazenda Miranda* (cf. JONES, 1950, p. 353).¹⁰ Assim, durante o Estado Novo, conforme escreve Lenharo, essa “concentração de grandes propriedades de grupos estrangeiros” nas fronteiras de Mato Grosso era “motivo especial de preocupação” para o governo federal (LENHARO, 1986a, p. 49).

Além disso, nessa zona fronteiriça do sul de Mato Grosso, a ausência ou o desaparecimento das instituições nacionais, bem como a forte presença de populações estrangeiras, davam margem a uma longa série de outros eventos, considerados pelas autoridades brasileiras absolutamente inconvenientes e que se poderiam talvez qualificar como um certo “esmaecimento” dos limites políticos e um predomínio da influência cultural estrangeira. Em Ponta Porã, cidade brasileira que tinha uma gêmea paraguaia; por exemplo, era como se a fronteira não existisse, con-

10. Uma lista quase idêntica à de Marques é apresentada por Werneck Sodré (SODRÉ, 1941, p. 174).

forme relata em 1913 o presidente do Estado de Mato Grosso, Costa Marques: “as comunicações entre os habitantes de uma e de outra povoação são francas e frequentes, e como se todos pertencessem ao mesmo país”; os principais estabelecimentos comerciais ficavam do lado paraguaio mas pertenciam, na maioria, a brasileiros, “alguns dos quais têm ali o seu comércio e no Brasil a sua residência particular”. Em toda a linha de fronteira, nessa região, o contrabando, em ambas as direções, era fato corriqueiro. Havia, porém, ainda outros fatos que surpreendiam o presidente: Ponta Porã não dispunha de telegrafo nem de serviço postal, sendo a correspondência efetuada pelo Correio paraguaio; além disso, por falta de professores, tampouco funcionavam as escolas públicas – de modo que, havendo no lado paraguaio uma escola “bem instalada e bem-dirigida”, era ela “frequentada pelas crianças da povoação brasileira, que ali iam receber instrução em língua castelhana!”. Considerações semelhantes eram feitas por Costa Marques acerca da povoação de Bela Vista, que também tinha sua gêmea, homônima, do outro lado do Rio Apa (MARQUES, 1913, p. 398-399).

Contudo, o aspecto mais ressaltado pelos observadores do SMT¹¹ na primeira metade do século 20 parece ser a forte presença de naturais dos países vizinhos, sobretudo do Paraguai, e sua correspondente influência cultural. Já foi há pouco transcrita, a esse respeito, uma passagem de A. Marques, e também Castro e Silva assinala que, nas empresas estrangeiras, “predominavam capatazes, campeiros e trabalhadores paraguaios, argentinos e bolivianos” (SILVA, Egidio M. de Castro e, 1961, p. 126). Outro observador da década de 20 registra que, na região de Ponta Porã e Bela Vista, todos falavam o idioma guarani, pelo menos para se fazerem entender, “porque quase todo camarada das fazendas, campeiros, carreiros, etc. são paraguaios” (PEREIRA, 1928, p. 25). Escrevendo no início da década de 40, Werneck Sodré confirma: “das três línguas mais usadas no sul de Mato Grosso, o guarani é aquela que é empregada pela maior parte da população que ali vive. Não será exagero afirmar que o desconhecimento dela pode trazer embaraços ao viajante” (SODRÉ, 1941, p. 189). Outro observador anotou, por sua vez, que “da mistura do castelhana com o guarani e o português resulta um quase dialeto que, falado na Avenida Rio Branco, ninguém entenderia” (SILVA, José de Melo e, 1939, p. 122).¹¹

A presença estrangeira ia tão longe que em 1925, por exemplo, o então major Bertoldo Klinger (comandante das forças que combatiam a Coluna Prestes no SMT), ao mencionar os “voluntários” de um certo *coronel*, nota que entre eles figuravam vários paraguaios, “que só guarani

11. Sobre a presença de cidadãos paraguaios em Mato Grosso v. também Wilcox (1993).

entendiam” (KLINGER, 1958, p. 228).¹² Referindo-se à década de 30, também Lévi-Strauss, ao descrever a *Fazenda Francesa*, aponta a mistura das “tradições brasileira, paraguaia, boliviana e argentina”; os próprios diretores, dois franceses, haviam adotado o “chapéu boliviano” e o “chiripá”, e um deles era, aliás, tratado por *dom* – forma essa que, como se sabe, já não era mais usual no Brasil, embora continuasse muito comum nos países vizinhos (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 154-155).

Desse modo, no final da década de 30 Melo e Silva sentia-se autorizado a afirmar que, as populações que então habitavam a zona fronteira do sul de Mato Grosso (“mineiros, paulistas, paranaenses, baianos, rio-grandenses do sul, argentinos, uruguaios e paraguaios”) faltava, “sobretudo, esse quê de nacionalismo, que deve constituir o sonho e a preocupação do brasileiro” (SILVA, José de Melo e, 1939, p. 106-107). Enfim, tratando da mesma época, Sodré refere que, no posto do Exército brasileiro situado na foz do Rio Apa, até mesmo o comandante tinha um “sotaque estranho, misto de castelhana e guarani”; e lastima: “aquilo era o fim do Brasil, em todos os sentidos” (SODRÉ, 1986, p. 190).

Todas essas questões adquiriam um relevo particular, do ponto de vista dos dirigentes brasileiros, pelo fato de que o sul de Mato Grosso era ainda nessa época recorrentemente caracterizado como uma área “vazia”. Covello, por exemplo, que escreve em 1941, afirma que a situação de Mato Grosso, sob o ponto de vista demográfico, era “precaríssima”: “apenas alguns pequenos núcleos de população, isolados e disseminados, de longe em longe, pela vastidão de seu território” (COVELLO, 1941, p. 27). Alcir Lenharo já demonstrou as dubiedades presentes nesse conceito de “vazio”, amplamente utilizado pela retórica da campanha varguista de *Marcha para Oeste* – notando que, mesmo escassamente povoada, a região já se encontrava em grande parte apropriada (LENHARO, 1986a, p. 60). De todo modo, mesmo incluindo-se a população indígena, a rarefação do povoamento (que persiste, aliás, ainda hoje) era inegável.

É nesse contexto que aparecem, ao longo do nosso período, claras manifestações de temor com relação à formação de “quistos” estrangeiros nesses vastos territórios “vazios” do SMT. Tratando, por exemplo, do início da década de 20, Castro e Silva, embora assinala que a presença de colônias e empresas estrangeiras no SMT era um fato positivo para a “prosperidade nacional”, observa que essa presença exigia a “preservação do espírito, dos costumes e das leis de nosso País”:

12. Klinger escreve suas obras utilizando um sistema ortográfico por ele mesmo inventado, chamado de “ortografia simplificada brasileira”. Entretanto, na transcrição de seus textos seguiu a norma geral que tenho adotado neste trabalho, qual seja a de adaptar todos os trechos citados à ortografia atualmente vigente.

Sem isso, os colonos poderiam chegar a apresentar aspectos e caráter de invasores, enquistados no solo pátrio, em condições de transformar os conflitos internos em disputas internacionais. Só uma eficiente capacidade defensiva, uma atuante vigilância militar e uma preparação e pregação cívica apresentariam garantias para a manutenção do clima nacional dentro de tais áreas colonizadas (SILVA, Egydio M. de Castro e, 1961, p. 123-124).

Assim, do ponto de vista das camadas dirigentes brasileiras, o problema demográfico do sul de Mato Grosso aparece como um autêntico quebra-cabeças. Era preciso "povoar"; contudo, os contingentes que se apresentavam para tanto não eram propriamente desejáveis, ou pelo menos estavam dispostos em uma configuração que suscitava mais preocupação que júbilo. De fato, vale notar que não eram apenas os imigrantes procedentes de países vizinhos que suscitavam reservas. Sodré refere-se também a correntes imigratórias provenientes de além-mar, encaminhadas ao SMT pela própria Noroeste: os "elementos estrangeiros" que, "enquistados" em núcleos situados em território paulista, passaram a dirigir-se a Mato Grosso. O autor cita especificamente os sírios, os judeus, os poloneses e os japoneses, para concluir:

As conseqüências do advento de agrupamentos tão antagônicos, a jogar num tabuleiro tão complexo e já tão diversificado através de influências dispersivas [...], não poderão deixar de preocupar os orientadores e responsáveis pela coisa pública. O erro do enquistamento de grupos inteiros de gente de procedência estranha, de características diversas e de tendências fundamentalmente contrárias à do nosso povo, constituirão, em futuro não muito remoto, matéria de investigação e de temor (SODRÉ, 1941, p. 113-114).

Nessa espécie de raciocínios está presente, sem dúvida, uma enorme dose de simples preconceito. Como notou Lesser, na época de Vargas a política imigratória foi consideravelmente restringida devido precisamente a "novos conceitos sobre os componentes sociais externos que modificariam a identidade nacional brasileira"; esse autor assinala, assim, a "crescente influência de pensamentos científico-raciais europeus" e menciona violentos preconceitos contra a entrada de estrangeiros de origem juda, bem como insistentes tentativas de restrição da imigração japonesa, em meados da década de 30 (LESSER, 1994, p. 122, 125, 142, 134).¹³

Contudo, não deixa de ser interessante notar que, nessa época, o assentamento de colonos japoneses em países ocidentais, entre os quais o Brasil, foi de fato abertamente associado, por diversos escritores, a supos-

13. Sobre esses assuntos, vejam-se também as observações de Alcir Lenharo em *Sacralização da política* (LENHARO, 1986b, passim).

tos interesses estratégicos (econômicos, políticos e militares) do Estado japonês – sendo esse movimento, portanto, visto como potencialmente ameaçador para os interesses dos Estados receptores dos imigrantes. J. F. Normano, em um trabalho escrito e publicado na época da Segunda Guerra Mundial, admite uma possível vinculação entre a presença de colonos japoneses no Brasil e determinados desígnios estratégicos do governo de seu país de origem (NORMANO; GERBI, 1943, p. 37, 56-57). Na verdade, tratava-se aí apenas de conjeturas, possivelmente derivadas, em boa parte, do espesso clima de insegurança reinante entre os Aliados à altura do início da Guerra. De todo modo, não restam dúvidas de que a presença japonesa despertava preocupações no Brasil. Para ilustrar o quão disseminadas pareciam ser tais preocupações, basta notar que elas foram verbalizadas até mesmo por um autor aparentemente insuspeito de preconceitos xenófobos: trata-se de Claude Lévi-Strauss, que descreve longamente a configuração dos assentamentos japoneses no Estado de São Paulo para, ao final, concluir: "um exame atento dos mapas revelava as segundas intenções estratégicas que podiam inspirar a implantação das fazendas" (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 103-104).

Fragilidades do sistema de defesa das fronteiras

A julgar por inúmeros depoimentos, era pouco menos que catastrófica a situação das instalações militares existentes no sul de Mato Grosso ao longo de boa parte do nosso período. Na década de 20 apontava-se, por exemplo, a carência de comunicações entre os próprios estabelecimentos militares situados na fronteira, como a guarnição de Bela Vista (MARTINS, 1980, p. 63); e o Forte Coimbra era descrito como "velho e obsoleto", além de "praticamente desarmado" e, ademais, mal-localizado (cf. SILVA, 1961; KLINGER, 1958; RONDON..., 1958).

De maneira ainda mais dramática havia sido avaliada, no começo da década de 20, a situação geral da tropa no sul de Mato Grosso, por ocasião de uma visita de inspeção realizada por Calógeras, então ministro da Guerra: "nas fronteiras perigosas do país", escreveu Castro e Silva, "para vergonha nossa, forças havia sem quartéis ou alojadas em barracões ou casebres de sapé, desuniformizadas, desarmadas e até sem receber vencimentos; implorando o crédito, talvez mesmo, do negociante estrangeiro!" (SILVA, Egydio M. de Castro e, 1961, p. 65). O atraso nos pagamentos era aliás confirmado pelo próprio presidente do Estado, ao noticiar que em janeiro de 1919 se havia sublevado por esse motivo, em Corumbá, o 13º Regimento de Infantaria do Exército (RMT20, p. 80).

Outras interessantes considerações são efetuadas por Bertoldo Klinger, que, ao assumir, em janeiro de 1925, o comando de um regimento em Campo Grande, critica duramente a situação encontrada, assina-

lando que unidades militares como aquela "iludem a Nação, simulando a presença de órgãos de sua defesa armada que, entretanto, ao primeiro choque se desfazem, se esboroam". E completa, indicando as carências da unidade: falta de praças, cavalos, arreamento, canhões, fardamento, "falta crônica" de oficiais, atraso de vencimentos e "falta de crédito na praça" (KLINGER, 1958, p. 211).

Sobre a situação em fins da década de 30, dispomos das observações de Nelson Werneck Sodré, que nessa época serviu, como tenente, em Campo Grande. Segundo Sodré, as guarnições fronteiriças, às margens do Rio Paraguai, "careciam de lanchas para levar-lhes suprimento e pô-las em contato com o mundo"; ele nota que, "sem barcos e sem aviões", era "impossível comandar aquela Região Militar, de tropa dispersa em extenso território, a centenas de quilômetros da sede, de uma sede também sem recursos". O autor diz mais: "servir em Mato Grosso era considerado castigo, salvo para alguns ali nascidos e criados"; assim, os contingentes "estavam sempre desfalcados, a oficialidade era heterogênea", e "os claros na tropa eram preenchidos por recrutas trazidos de São Paulo, que encaravam a convocação como castigo terrível, o próprio exílio" (SODRÉ, 1986, p. 164-165).

Na época correspondente ao presente trabalho, havia também em Mato Grosso uma pequena força naval federal, sediada na localidade de Ladário (situada à margem direita do Rio Paraguai, logo, a jusante de Corumbá). Segundo se informava em 1914, Ladário, além de um "excelente porto", possuía também um Arsenal da Marinha, "estabelecimento importante, bem-montado, com grandes recursos". Havia, entretanto, um sério problema: "o estado variável das águas no rio Paraguai não permite à União estacionar no Estado os vasos de guerra que fazem parte da flotilha destinada à defesa do mesmo". Assim, as unidades maiores manobravam, em geral, "nas costas sul do Brasil, para serem enviadas ao seu destino quando preciso, e conforme as condições do rio o permitirem", sendo que uma "caça-torpedeira moderna" ficava estacionada no porto de Assunção, capital da República do Paraguai. Desse modo, apenas alguns monitores e avisos, isto é, embarcações militares de pequeno porte, estacionavam permanentemente nas águas do Estado (SIMON, 1914, p. 192).

A situação, assim, não parecia muito encorajadora. Lourenço Moreira Lima, que passou clandestinamente em frente a Ladário no início de 1925, faz uma avaliação arrasadora acerca da flotilha — a qual, diz ele, "estava atolada na lama, incapaz de afrontar as águas tranqüilas do Paraguai, por se acharem os navios inteiramente podres" (LIMA, 1979, p. 94). O "precário estado" dessa flotilha teria sido aliás pessoalmente comunicado pelo general Klingner, então comandante da Circunscrição Militar, ao próprio ministro da Marinha, no início da década de 30 (KLINGER, 1958, p.

407). Enfim, por volta do final da mesma década as impressões de Sodré acerca da base naval de Ladário ainda não eram favoráveis: "tudo, ali, girava em torno da faxina: velhos canhões brilhavam, metais reluzentes da limpeza diária; no porto, entretanto, um barco de guerra pequeno [...] parecia cochilar; fizera a volta pelo Atlântico, subira o Prata, o Paraná e o Paraguai e lançara âncora ali, para não mais mover-se" (SODRÉ, 1986, p. 192).

Cabe ainda assinalar que, sob o ponto de vista estratégico, as deficiências da força naval regular eram acrescidas por aquelas da navegação comercial brasileira, cujas condições, segundo Covello, eram "precaríssimas": Dentre as diversas carências apontadas por esse autor nos serviços do Lloyd Brasileiro, destaca-se a "grande deficiência numérica" no tocante a práticos *brasileiros* de navegação. Tratava-se aí, segundo o autor, de um fato muito grave, porque sem práticos "não pode haver segura navegação fluvial, mercante ou de guerra". Covello enfatiza, com efeito, o aspecto estratégico do problema: "tratando-se de profissionais dessa categoria não pode o país sujeitar-se ao serviço de estrangeiros assalariados. Necessita possuir sua própria equipe brasileira, capaz de esforços sacrificantes quando necessário" (COVELLO, 1941, p. 47, 52).

Finalmente, ainda com relação à defesa do SMT, resta referir certas implicações das condições geográficas e das novas tecnologias bélicas, as quais foram expressamente apontadas por Castro e Silva. Em suas memórias, Silva reporta-se a avaliações por ele efetuadas no início da década de 20, as quais repousam claramente sobre a hipótese de um conflito com a Argentina (sendo que, nessa hipótese, fica sempre subentendido que a república platina teria a seu lado a neutralidade ou o apoio da República do Paraguai). O autor começa por assinalar que, em "estado de guerra", o sul de Mato Grosso "não poderia receber recurso algum por via marítima e fluvial": todas as "comunicações de emergência" teriam de ser feitas, nesse caso, por via ferroviária. Todavia, pergunta o autor, quais eram, nessa época, as condições de segurança da linha da NOB, "tomada para base de apoio ou operações, em um hipotético conflito internacional?". E ele mesmo responde que tais condições eram muito frágeis:

A oeste, encontra-se o rio Paraguai, ao longo do qual se achavam as terras do Fomento Argentino, que compreendiam não só os últimos quilômetros da E. F. Noroeste, como todo o percurso do Nabileque, longo braço oriental daquele rio, que, convenientemente preparado [...], permitiria à navegação estrangeira contornar, de longe, o forte de Coimbra [...]. A este [leste], encostada ao rio Paraná, e apoiada, ao sul e oeste, nas fronteiras paraguaias, encontrava-se a Cia. Maté Laranjeira, a mais poderosa organização estrangeira e certamente a mais vasta empresa instalada ao sul de Mato Grosso (SILVA, Egidio M. de Castro e, 1961, p. 124-125).

Nessas circunstâncias, a área marginal à estrada de ferro – que constituía “a única faixa ou zona em que predominava o elemento brasileiro” – tinha “seus flancos facilmente acessíveis, em poder de países vizinhos, ao demais apoiados sobre grandes rios, de cuja navegação o estrangeiro detinha o domínio”. Silva enfatiza, ademais, que aquela mesma “linha-base” de operações de defesa estava a “apenas algumas horas de automóvel” da linha fronteira, através de “extensas áreas planas acessíveis às viaturas automotrizes, com pouco e até sem nenhum preparo do terreno”. Em resumo, diz o autor, “a situação geográfica e as condições topográficas” tornavam “francamente vulneráveis ou facilmente acessíveis nossas fronteiras sul-mato-grossenses” (SILVA, Egydio M. de Castro e, 1961, p. 126, 119-120).

Referindo-se às mesmas questões, quase duas décadas depois, Covello praticamente repetia a mesma avaliação, igualmente formulando cenários que claramente sugerem a Argentina como possível antagonista militar do Brasil. Assim, ele menciona a possibilidade de Mato Grosso vir a ser “teatro forçado de acontecimentos militares futuros”, em decorrência “da sua situação geográfica, da fácil topografia regional, das suas condições naturais de vegetação, da orientação cardeal dos seus grandes rios navegáveis”. Covello reitera também as avaliações de Castro e Silva acerca das possibilidades do uso de transportes automóveis por parte de eventuais atacantes: “a marcha mecanizada de unidades militares através de Mato Grosso, em demanda do maior centro industrial do continente e do núcleo vital brasileiro, representa hoje quase que apenas um esforço turístico de quem queira empreendê-lo”. Além disso, acrescenta ao problema uma nova dimensão, representada pela facilidade de um ataque por meio de aviação: “quase todo o sul de Mato Grosso significa um natural campo de aviação, facilímo para quaisquer contingências”. Assim, conclui o autor, a sorte do Brasil era que os países vizinhos eram ainda mais fracos – porque, em caso contrário, Mato Grosso “não seria mais brasileiro” (COVELLO, 1941, p. 65, 25, 27).

A autoridade estatal desafiada por civis e militares

Banditismo, lutas armadas e insegurança civil

Na época da conclusão da seção inicial do Noroeste (Bauru a Porto Esperança), as autoridades mato-grossenses constatavam certa melhora na costumeira situação de lutas armadas pelo poder, com “revoluções”, saques, assassinatos, etc.; situação essa que, conforme já notei neste capítulo, vinha caracterizando a vida política do Estado desde o início do regime republicano. Com efeito, em 1913 o presidente Costa Marques – ao mesmo tempo em que classificava as “perturbações da ordem pública”

como “o pavor dos capitalistas e motivos da má fama contra a nossa índole” – saudava o fim das “dúvidas e incertezas, decorrentes das lutas internas que tanto flagelaram e entorpeceram” a marcha de Mato Grosso no rumo do progresso (RMT13, p. 73, p. 4).¹⁴

Embora Costa Marques tenha sido efetivamente, no regime republicano, o primeiro presidente a concluir normalmente seu mandato, suas avaliações parecem ainda demasiado róseas. De fato, ele mesmo consigna em seu relatório a persistência da insegurança, ao mencionar a “facilidade com que são praticados” e o “aumento que têm tido” os crimes de “furto de gado vacum e cavalar e de produtos da lavoura” (RMT13, p. 27-28). Marques acrescenta que as principais vítimas desses crimes eram os “pequenos proprietários” – o que, aliás, não podia ter se não um significado muito negativo para as perspectivas da colonização e do povoamento do Estado.¹⁵

Na verdade, até mesmo a auspiciosa previsão de Marques, referente ao fim das lutas internas, seria ainda uma vez frustrada. Durante o governo de seu sucessor, em 1916 e 1917, ocorreram violentos conflitos armados, ainda nos velhos moldes, relacionados, entre outras coisas, com o problema da posse dos ervais nativos do sul do Estado – conflitos esses que terminaram por levar à decretação da intervenção federal no Estado. É certo que, conforme é afirmado pela historiografia, a intervenção federal, em 1917, “encerrou a fase do *caudilhismo* que se caracterizou principalmente pela luta armada como estratégia de ascensão política e econômica em Mato Grosso” (CORRÊA, 1995, p. 109). No período posterior à intervenção federal, entretanto, não iriam desaparecer a violência nem o “recurso às armas”, como assinala o próprio Valmir Corrêa: os *coronéis*, embora assistam a um “lento e contínuo declínio do seu poder”, mantêm ainda sua “capacidade de mobilizar homens armados”. Essa capacidade iria ser exercitada, por exemplo, por ocasião da Coluna Prestes e das rebeliões tenentistas que a antecederam – ainda que nesses casos, como assinala Corrêa, “os *coronéis* mato-grossenses, embora acolhessem o chamado da luta, deixavam agora o nível da liderança para permanecerem subordinados aos chefes militares” (CORRÊA, 1995, p. 112, 122).

O declínio do *coronelismo guerreiro* tampouco significou o fim dos sobressaltos da população civil, visto que, em Mato Grosso, o banditismo

14. A respeito do “estigma da barbárie”, produzido pelos olhares externos sobre Mato Grosso, ver os estudos de Galetti (2000) e Zorzato (1998).

15. Esse problema afetava também os grandes proprietários estrangeiros – os quais, entretanto, resolviam a seu modo a questão. Informa-se de fato que Farquhar, depois que adquiriu dos belgas, em 1911, a propriedade de Descalvados (no município de Cáceres), trouxe *cowboys* do Texas para combater os ladrões de gado (cf. ALBUQUERQUE, 1974, p. 20).

nas zonas rurais teria ainda um largo futuro pela frente. Referindo-se já à segunda metade da década de 30, Nelson Werneck Sodré assinala que, no sul do Estado, o banditismo era "endêmico", constituindo "verdadeira praga", relacionada ainda com o fenômeno do coronelismo: nessa região pastoril, latifundiária, nota Sodré, os "estancieiros" eram "senhores de barço e cutelo", tinham "suas forças privadas, para defesa de seus bens ou para realizar as suas façanhas" (SODRÉ, 1986, p. 169).

A respeito do banditismo, entretanto, os governantes estaduais – de forma nada surpreendente – costumam destacar mais os eventos ocorridos na faixa fronteiriça e relacionados com a presença de estrangeiros. Eram as chamadas "correrias", isto é, a ação de bandos armados que aterrorizavam a população rural – sendo tais bandos em geral formados, segundo essas autoridades, por cidadãos da República do Paraguai. O temor da população com relação a tais ocorrências é, sem dúvida, uma constante nessa região, mencionado desde muito cedo e reiterado ao longo de todo o nosso período. Referindo-se aos primeiros povoadores não-índios do extremo sul da Província (região da Vacaria), em fins do século 19, um autor refere a persistência dos sobressaltos até mesmo durante as diversões: "dançavam com o revólver na cinta e o clavinote no canto da sala, por recearem a tocaia do bugre ou da quadrilha de bandoleiros paraguaios" (BARBOSA, 1963, p. 8).

Já no século 20, Costa Marques menciona "contínuas correrias" na região de Bela Vista, "quase todas organizadas na República vizinha" (MARQUES, 1913, p. 399). Em 1937 o interventor federal no Estado volta a mencionar a ocorrência de "incursões de bandidos" em "algumas zonas fronteiriças do Sul do Estado" (RMT37, p. 4-5, 23; nessa mesma época, observações similares eram feitas também por SILVA, José de Melo e, 1939, p. 116). Enfim, esse tema aparece até mesmo no início da década de 50: "na zona fronteiriça com o Paraguai, de quando em quando surgem bandos predatórios que, invadindo as nossas terras, cometem saques e assassinatos, nas zonas rurais", criando "um clima de constante preocupação" (RMT52, p. 69). Por vezes, a violência é associada ao súbito irrompimento, no lado sul-mato-grossense, de fugitivos das lutas políticas armadas ocorridas no país vizinho (v., por exemplo, RMT23, p. 53, e RMT48, p. 47).

Na verdade, entretanto, o problema do banditismo estava longe de resumir-se à ação de estrangeiros (no caso, os paraguaios), nem se limitava estritamente à faixa fronteiriça. No tocante a esse problema, Valmir Corrêa identifica uma importante mutação, a partir dos anos 30: enquanto, até então, o banditismo havia florescido "atrelado às lutas coronelistas, como parte integrante de suas forças e sobrevivendo na órbita dos coronéis", o período pós-30 foi marcado "pela ação de grandes bandos e de figuras que se tornaram lenda no Estado, agindo independentemente

do controle dos velhos coronéis". Corrêa menciona, por certo, a efetiva existência de bandoleiros paraguaios, citando por exemplo o bando conhecido como *Bochincheros* e também os chamados *quatreros*, isto é, paraguaios anteriormente envolvidos nas lutas civis de seu país e que "acabaram formando pequenos bandos voltados para o roubo de gado na região fronteiriça". No entanto, as duas mais célebres quadrilhas de bandoleiros que existiram em Mato Grosso, nesse período, eram lideradas por brasileiros. Trata-se do grupo chefiado pelo gaúcho Silvino Jacques, "o mais célebre de todos os bandidos da região", e de um outro conhecido como *Baianinhos*, dirigido por um ex-tenente comissionado do Exército.¹⁶ O primeiro atuava na zona da fronteira com o Paraguai, na segunda metade da década de 30; o segundo teve uma área de atuação mais ampla, abrangendo o município de Campo Grande e a região de Camapuã, além do Pantanal, e suas ações eram registradas ainda em meados da década de 40 (CORRÊA, 1995, p. 160, 165-174).¹⁷

Quase invariavelmente, os relatórios dos presidentes do Estado mostram ser extremamente precária a situação da Força Pública estadual, quase sempre desaparelhada e incapaz de garantir, de modo eficiente, a segurança dos cidadãos (v., por exemplo, RMT26, p. 58 et seq.). A respeito dessas queixas, entretanto, é preciso notar o quanto elas podiam representar em termos de disfarce da verdadeira situação, no tocante ao combate à violência nos campos, pelo menos até a década de 30. Costa Marques já aponta claramente o problema de fundo: a impunidade dos crimes na área rural derivava da própria estrutura social reinante. O presidente, de fato, lastima as "frequentes absolvições" praticadas pelos tribunais de júri, com relação aos acusados de furto de gado, e anuncia um decreto estadual pelo qual o processo e julgamento desses crimes eram retirados do âmbito daqueles tribunais e incluídos entre as atribuições dos juizes de direito – visando a obter desse modo "mais segurança e certeza na punição" dos criminosos (RMT13, p. 27-28). Fica claro, portanto, que se tratava aqui de um problema típico do fenômeno coronelista no Brasil, em que os crimes e abusos dos potentados, ou pessoas por eles protegidas, passavam quase sempre impunes – sendo aliás muito duvidoso que os índices de punição pudessem crescer com a simples passagem desses crimes para a jurisdição dos juizes de direito.

16. Sobre Silvino Jacques, ver Ibanhes (1995).

17. A esse respeito, Sodré destaca os efeitos do fim da Guerra do Chaco (1935), que "deixara em disponibilidade milhares de homens que se haviam habituado aos azares da luta armada"; para esses homens, que "abandonavam as fileiras, quase sempre, portando as armas que lhes haviam sido distribuídas", "a fronteira aberta era tácito convite à aventura"; assim, o bando de Silvino Jacques fora acrescido por desertores e, depois, por soldados paraguaios desmobilizados (SODRÉ, 1986, p. 169-170).

Do mesmo modo, referindo-se ao suposto combate ao bando de Silvino Jacques por parte da força pública mato-grossense, Sodré destaca que o poder e os interesses dos grandes latifundiários tendiam a ser não combatidos mas preservados pelas milícias estaduais. Assim, depois de mencionar a "especialidade" do bando de Silvino ("furtar gado de pequenos proprietários e pequenos criadores para vendê-lo a baixo preço a uns quantos latifundiários, os seus coiteiros"), Sodré nota que a polícia estadual, embora se mantivesse "em perseguição aos bandoleiros", jamais os alcançava; segundo os "malevolentes", acrescenta, "as duas forças tinham entendimentos; convencendo jamais se encontrarem". Dadas essas circunstâncias, ele conclui: o banditismo "derivava de uma fonte que a autoridade [estadual] estabelecida não tinha como estancar, desde que sua missão consistia justamente em mantê-la" (SODRÉ, 1986, p. 170). É por isso que no SMT, segundo o autor, "só o Exército tinha condições de proporcionar garantias e só o Exército merecia confiança" por parte das vítimas do banditismo – embora, na verdade, o próprio Sodré forneça claras indicações de que, a esse respeito, eram limitadas até mesmo as condições do Exército, conforme veremos mais adiante.

Não se pense, todavia, que era apenas na região mais próxima das fronteiras internacionais que o Estado se demonstrava incapaz de impor sua autoridade (se e quando, evidentemente, fosse esse seu desejo). No início, pelo menos, do nosso período, esse problema atingiu importantes proporções em uma extensa região do vale do Rio Araguaia, particularmente na área de seu afluente, o Rio das Garças, em pleno sudeste do Estado. A descoberta de diamantes, no início do século 20, atraiu para essa área uma numerosa população originária de outros Estados brasileiros – "puros aventureiros, em busca de fortuna", segundo Werneck Sodré (SODRÉ, 1941, p. 109). Nessas circunstâncias ocorreram, durante a década de 20, violentas lutas armadas – as quais, segundo Valmir Corrêa, se destacaram no contexto geral do coronelismo mato-grossense por "algumas peculiaridades". De fato, Corrêa assim descreve os dois grupos que disputavam o poder na área: "de um lado, José Morbeck, natural da Bahia e apoiado pelos mineradores baianos ali radicados; de outro, Manuel Balbino de Carvalho, pernambucano de nascimento e apoiado por um grupo de migrantes maranhenses" (CORRÊA, 1995, p. 127).

Diversos escritores assinalam que, naquelas partes, a autoridade estatal era particularmente frágil, quando não inexistente. Rubens de Mendonça considera essa região, no início da década de 20, como uma "extensa parte semi-autônoma, política e administrativamente", dominada pelo "renitente" caudilho José Morbeck (MENDONÇA, 1970, p. 125). Macaulay, por sua vez, assinala que, apesar de a milícia mato-grossense haver derrotado as forças de Morbeck no começo de 1926, "o Estado ainda era incapaz de estender sua autoridade sobre os numerosos garimpos",

os quais "permaneciam como abrigos para contrabandistas e para todos os tipos de criminosos": na verdade, diz ele, essa região era "um estado dentro do Estado" (MACAULAY, [19--], p. 223-224).

Lutas operárias

Precisamente no início do nosso período, a crítica situação econômica de Mato Grosso, "que se vinha arrastando desde os anos anteriores e afetando mais diretamente as camadas urbanas assalariadas", levou à formação, no Estado, das "primeiras sociedades classistas" – todas surgidas em Corumbá e ligadas às atividades da navegação fluvial. Valmir Corrêa assinala que a organização de tais entidades esteve "estritamente relacionada" à atuação de "sindicatos estrangeiros (platinos)": "os movimentos reivindicatórios e greves de portuários, estivadores e outros trabalhadores dos portos de Assunção, Buenos Aires e outros, repercutiram em curto espaço de tempo em Corumbá e influenciaram a mobilização dessas categorias no porto mato-grossense" (CORRÊA, 1995, p. 120).¹⁸

De acordo com o mesmo autor, as más condições de vida da população mato-grossense foram ainda agravadas, no início da década de 20, pelo envolvimento da porção sul no movimento tenentista, visto que, nessa época, a maior parte das receitas do Estado provinha dessa porção. Assim, a sociedade sofria, por exemplo, com os atrasos no pagamento do funcionalismo público (que chegou a ficar quase oito meses sem receber vencimentos) e com a ação dos "comerciantes especuladores e atravessadores que, nessas ocasiões, exploravam mais duramente a população consumidora". Nesse contexto, verificaram-se "lutas e reivindicações sociais" nas principais cidades; em Cuiabá, por exemplo, ocorreu uma tentativa de sublevação da própria Força Pública estadual. Ainda mais significativas parecem haver sido, entretanto, as reações desencadeadas em Corumbá pelas entidades dos trabalhadores ligados à navegação – cujas reivindicações criavam, segundo as palavras de uma autoridade, em 1923, "uma situação de ameaça constante à navegação e conseqüentemente ao comércio, economia e vida deste Estado" (apud CORRÊA, 1995, p. 124-125).

Nos anos seguintes teriam prosseguimento as citadas lutas operárias, despertando as apreensões das autoridades brasileiras com relação, particularmente, a dois aspectos: as perturbações à navegação e a influência de "agitadores", estrangeiros, supostamente comunistas. Segundo dizia o capitão dos portos de Corumbá, em 1925, o "movimento comunista" atuante no ramo da navegação, na Argentina, havia "atirado" para Mato Grosso "muitos indesejáveis e com eles suas idéias perniciosas"; assim, o

18. Sobre esse assunto ver o trabalho de Vitor Wagner Neto de Oliveira (2000).

direito de greve era “usado e abusado pela massa bruta das tripulações” (apud CORRÊA, V., 1995, p. 125). Em meados do ano de 1930, essas lutas motivaram até mesmo o pronunciamento do governo federal. Em ofício ao presidente do Estado, o ministro da Justiça dizia ter informações de que era “bastante intensa” a atividade de “elementos comunistas” em Corumbá e Ladário e acrescentava que, entre os principais chefes desse movimento, estava um cidadão paraguaio: o presidente da Associação dos Taifeiros, a “mais revolucionária das associações de classe de Corumbá”, de acordo com o ministro, e que teria aliás entrado em acordo com a *Asociación Obrera* de Assunção para “um trabalho em comum pela causa bolchevista”. Na situação assim descrita, o governo federal encontrava motivos adicionais para preocupar-se: segundo o ministro, o “elemento visado” pela propaganda “comunista” eram, “de preferência”, as forças navais da União estacionadas em Ladário (apud CORRÊA, 1995, p. 129-130).

A suposta “ação comunista” foi logo depois explicitamente negada pelos líderes operários corumbaenses, os quais qualificaram tais denúncias como simples “argumentos ideológicos para justificar uma repressão ao movimento reivindicatório” (CORRÊA, 1995, p. 130). Contudo, é evidente que nessa época havia comunistas em Corumbá, conforme é relatado pelo próprio Astrojildo Pereira a propósito de sua viagem, em fins de 1927, ao encontro de Luís Carlos Prestes, então exilado na Bolívia: “chegando a Corumbá”, refere Pereira, “procurei certo camarada do Partido, que lá residia, um oficial reformado da Marinha, que eu conhecia do Rio” (PEREIRA, Astrojildo, 1979, p. 128).

Enfim, o que parece especialmente interessante assinalar a esse respeito é a conjunção de diferentes fatores, dos quais cada um, por si só, já bastava para perturbar o sono dos dirigentes brasileiros: “agitação operária” e “perigo comunista”, em plena fronteira, e ambos indiretamente relacionados, ademais, à Argentina.

Os movimentos do ciclo tenentista

A rebelião dos jovens oficiais do Exército brasileiro, em julho de 1922, que inaugurou o *Tenentismo* e cujo episódio mais dramático desenrolou-se no Forte de Copacabana, repercutiu também no Estado de Mato Grosso – mais especificamente em sua porção sul, onde se situava a chefia da respectiva Circunscrição Militar (Campo Grande). Neste caso, a rebelião foi liderada não por jovens tenentes mas por um general: o próprio comandante da Circunscrição, Clodoaldo da Fonseca, ligado por laços familiares ao Marechal Hermes, pivô da crise militar da época. Os revoltosos dominaram a maior parte das unidades militares em Mato Grosso e, apoderando-se da Noroeste, dirigiram-se para a divisa com o Estado de

São Paulo. Entretanto, em vista do fracasso do movimento, no Rio Itaipava, terminaram por entregar-se em 13 de julho. (CARONE, 1983, p. 367-368). Esses acontecimentos foram amplamente noticiados pelo então presidente do Estado, o qual informa que, além dos eventos em geral conhecidos, ocorreram também, nesse episódio, “violências e vexames” em Corumbá, cujas autoridades foram detidas, e principalmente em Porto Murtinho, onde teria chegado a organizar-se uma “junta revolucionária”, havendo sido depostas e presas diversas autoridades (RMT23, p. 56).

Diferentemente do ocorrido em 1922, o segundo 5 de Julho, em 1924, não encontrou, em Mato Grosso, apoios dignos de maior nota. Não obstante, o SMT constituiu então importante cenário das operações de rebeldes e legalistas. Como se sabe, depois de se retirarem da cidade de São Paulo, os revoltosos, constituindo a chamada *Coluna Paulista*, dirigiram-se para o oeste do Estado, de tal modo que, no início de agosto, alcançaram Porto Epitácio, às margens do Rio Paraná, e daí tentaram estabelecer-se no SMT (CARONE, 1983, p. 386; MACAULAY, [19--], p. 28). A historiografia destaca, com efeito, a intenção dos rebeldes de fixarem-se nessa região, onde aguardariam que, no restante do país, a situação evoluísse de modo que lhes fosse favorável. Na síntese de um escritor, “internados em Mato Grosso”, em 1924, “proclamaram os rebeldes a República de Brasilândia e quiseram fixar-se ali” (CARNEIRO, 1966, p. 314).

Os revoltosos lançaram uma proclamação dirigida “aos mato-grossenses do sul”, fomentando a idéia da separação dessa região e a consequente formação do Estado autônomo da “Brasilândia” (MENDONÇA, 1970, p. 132) – proclamação essa que, segundo consta, foi “distribuída aos milhares pelas localidades do Sul do Estado por processos assaz engenhosos” (apud CORRÊA, 1995, p. 124). De todo modo, escreve Macaulay, as esperanças dos rebeldes, com relação ao estabelecimento desse “Estado Livre” no sul de Mato Grosso, foram dissipadas pelo fracasso da tentativa de tomar a cidade de Três Lagoas, em agosto de 1924 – a “mais sangrenta” e, “talvez”, a “batalha decisiva da revolução” (MACAULAY, [19--], p. 31). Depois desse fracasso, como se sabe, os rebeldes de fato desistiram de seus intentos iniciais e, descendo o Rio Paraná, dirigiram-se para a região noroeste do Estado desse nome.

Resta referir, a respeito desse assunto, a Coluna Prestes, que cruzou o Estado de Mato Grosso, com o grosso de seus efetivos, por duas vezes. De fato, o SMT foi a primeira parte do território brasileiro atingida pelos rebeldes depois que, fugindo ao cerco dos legalistas no oeste do Estado do Paraná, cruzaram o grande rio, passando-se para a República do Paraguai. Assim, já em 30 de abril de 1925 a vanguarda da Coluna entrou no sul de Mato Grosso. Diferentes segmentos da tropa rebelde ocuparam Ponta Porã, na primeira quinzena de maio, e Dourados, pouco depois; e combates com forças

legalistas foram travados na região da Cabeceira do Apa. Logo, contudo, os chefes da Coluna decidiram deixar o SMT para marchar em direção a Goiás; assim, chegaram ainda a ocupar a povoação de Jaraguari, ao norte de Campo Grande, mas logo prosseguiram no rumo deliberado (sobre esses assuntos, v. BARROS, 1953; MACAULAY, [19-]; PRESTES, 1991; LIMA, Lourenço Moreira, 1979; e também, para o ponto de vista legalista, KLINGER, 1958). A Coluna voltaria a Mato Grosso em fins de 1926, já caminhando em direção ao exílio na Bolívia. Nessa época, todavia, sua rota não incluiu o SMT, que foi então percorrido apenas por pequenos grupos pertencentes à Coluna, destacando-se aquele comandado por Siqueira Campos, que terminou por exilar-se na República do Paraguai em março de 1927.

O movimento constitucionalista de 1932

No SMT se desenvolveram também diversos episódios da chamada Revolução Constitucionalista de 1932. Nessa época a Circunscrição Militar de Mato Grosso, sediada em Campo Grande, era chefiada pelo general Bertoldo Klinger – quem, depois de aderir à conspiração constitucionalista, entre abril e maio de 1932, começou a mobilizar o apoio das diversas unidades militares pertencentes à Circunscrição (HILTON, 1982, p. 57-58; v. tb. KLINGER, 1958, p. 423 et seq.). Além disso, depois de deflagrada a revolta Klinger “mobilizou alguns elementos civis” de Campo Grande, “combinando a criação de um governo constitucionalista sobre a parte sul do Estado” (HILTON, 1982, p. 88).

Desse modo, segundo narra um participante do movimento, no dia 11 de julho, entre “entusiásticas demonstrações de regozijo popular”, instalava-se em Campo Grande o “governo civil constitucionalista de Mato Grosso”, sendo “empossado no cargo de Governador o Dr. Vespasiano Barbosa Martins, nomeado pelo General Klinger”; ainda de acordo com o mesmo relato, o novo governante logo nomeou auxiliares e iniciou a publicação de um Diário Oficial (MARTINS, Demóstenes, [19-], p. 108-109). É importante registrar que, segundo o relato de Klinger, a adesão do SMT ao movimento deveu-se, antes de qualquer coisa, à circunstância da presença dele, Klinger, em Campo Grande; o general, de fato, não notícia prévias articulações envolvendo membros da elite civil da região, limitando-se a dizer: “Mato Grosso veio a secundar São Paulo em razão de achar-se ali no comando militar um chefe [ele próprio] inteiramente embalado na reação nacional antitiditadura”. Referindo-se especificamente ao estabelecimento do “governo revolucionário do Estado”, Klinger dá o seguinte depoimento: “consegui convencer a que aceitasse o encargo ao dr. Vespasiano Barbosa Martins, que até segunda ordem (esclarecimento da situação em Cuiabá) estabeleceria a sede do governo em Campo Grande” (KLINGER, 1958, p. 468, 486-487).

Os constitucionalistas obtiveram a adesão do grosso das forças federais acantonadas no sul do Estado, mas ficaram com o governo federal importantes contingentes: o Batalhão de Corumbá, a flotilha naval de Ladário e as guarnições do Forte Coimbra e de Porto Murinho. Nessas circunstâncias, para os objetivos do presente trabalho é importante destacar que no desenrolar da *revolução* afloraram problemas que, certamente, reiteraram os velhos temores das elites dirigentes brasileiras, relacionados com a peculiar situação geográfica de Mato Grosso. Com efeito, a possibilidade de ligação com o estuário do Prata, via Rio Paraguai, constituía um importante trunfo nas mãos dos rebeldes, desde que, devido ao bloqueio das forças federais, se tornara “virtualmente impossível” o recebimento de material bélico pelo litoral paulista; assim, a fronteira com a República do Paraguai, através do SMT, era para os rebeldes uma “porta vital” (HILTON, 1982, p. 253-254, 142).

O governo federal procurou, evidentemente, cercar também o sul de Mato Grosso. Contudo, os efetivos legalistas lançados contra essa região a partir de Cuiabá e do Triângulo Mineiro foram rechaçados pelas forças revoltosas (HILTON, 1982, p. 113; MARTINS, 1980, p. 101-102). Assim, a União obteria êxito apenas no tocante ao controle do Rio Paraguai, contando, para tanto, com as tropas leais acima mencionadas. De fato, a despeito dos violentos combates travados em setembro em Porto Murinho, os constitucionalistas não conseguiram desalojar desse porto seus adversários governistas (KLINGER, 1958, p. 513-514; HILTON, 1982, p. 143). Contudo, o controle de Murinho representou para os governistas um triunfo apenas parcial, pois os rebeldes continuavam dominando as fronteiras terrestres com a República do Paraguai, em Bela Vista e principalmente Ponta Porã – ligada por estrada de rodagem tanto à NOB, em Campo Grande, quanto ao porto paraguaio de Concepción. Desse modo, desde que pudessem contar com a cooperação de autoridades paraguaias, a tal “porta vital” continuaria aberta para os constitucionalistas.

Lembrando-se de que, menos de um mês antes da revolta constitucionalista se havia iniciado a *Guerra do Chaco*, pode-se avaliar o quanto era delicada a posição do governo federal brasileiro em face da rebelião em Mato Grosso. Logo no início de agosto houve um “grave incidente” entre os governos brasileiro e paraguaio, originado pela remessa de munições para as tropas varguistas em operação na região de Porto Murinho – remessa que as autoridades paraguaias julgaram, a princípio, que se destinasse à Bolívia (HILTON, 1982, p. 246). Muito mais trabalhosas, entretanto, seriam as gestões federais para tentar anular as atividades dos “agentes” constitucionalistas na Bacia Platina, as quais envolviam a venda de café e a compra de equipamentos militares.

Os constitucionalistas contavam com “grande receptividade” no Paraguai, que, entre outras coisas, suspeitava que a inimiga Bolívia “gozasse das simpatias do Rio de Janeiro”; assim, os rebeldes desenvolviam ali in-

tensa atividade, "corrompendo os políticos e as autoridades" (HILTON, 1982, p. 254-255). Foi Buenos Aires, todavia, que se converteu no principal "centro de ação" dos constitucionalistas na América do Sul: como notava o representante especial de Vargas naquela cidade, Riograndino Kruel, o ambiente argentino, "tanto popular como oficial", era, "em geral, simpático aos paulistas" (apud HILTON, 1982, p. 257). Na capital argentina os revoltosos instalaram seu "principal agente de compras": o empresário Albert Byington Júnior, ao qual se juntaria o tenente aviador Orsini Coriolano de Araújo. Recursos financeiros não seriam problema para os paulistas, que conseguiram efetuar com firmas dos Estados Unidos uma complexa transação de café depositado em Santos; além disso, no início de setembro os rebeldes teriam 36.000 sacas de café "já depositadas no Paraguai ou sendo transportadas para Ponta Porã em caminhões", destinadas ao embarque em Concepción (HILTON, 1982, p. 258, 277-280, 256).

Segundo Hilton, os esforços de Kruel em Buenos Aires e do ministro brasileiro em Assunção "conseguiram a apreensão de todas as importantes remessas despachadas" pelos agentes constitucionalistas, mas mesmo assim esses conseguiram comprar e despachar "várias cargas de gasolina, lubrificantes, caminhões, trigo e outros produtos" (HILTON, 1982, p. 259, 261, 263). Um desses episódios é aliás relatado por Moniz Bandeira, que, ao tratar do contrabando de armas dos EUA para os revoltosos, refere-se à compra de caminhões, que "entravam no Brasil, através de Ponta Porã", transportando "gasolina, azeite e trigo para São Paulo" (BANDEIRA, 1978, p. 238). O mesmo êxito federal, todavia, não se repetiu com relação à aquisição de aviões pelos rebeldes. Hilton descreve detalhadamente todo o complicado mecanismo, movido a subornos, articulado pelos constitucionalistas a partir de Buenos Aires, mediante o qual conseguiram comprar vários aviões militares montados em uma fábrica da empresa Curtiss-Wright no Chile – mecanismo esse que o governo federal brasileiro não foi capaz de desmontar ou obstar. Para os objetivos do presente trabalho, importa apenas destacar que, também nesse caso, o território sul-mato-grossense constituía o caminho mais curto para o recebimento, pelos rebeldes, de tais aviões – os quais decolavam do Chile e eram recebidos no SMT por "pilotos constitucionalistas" (HILTON, 1982, p. 263-271).

É importante ressaltar, com relação aos processos aqui referidos, as dificuldades enfrentadas pelas autoridades federais brasileiras no relacionamento com o Paraguai e a Argentina. Hilton relata por exemplo que Kruel logo desistiu de contar com a atuação das autoridades argentinas contra os embarques destinados aos constitucionalistas; assim, ele passou a simplesmente transmitir suas informações a Lucilo Bueno, ministro brasileiro em Assunção, a quem caberia esforçar-se para que as autoridades paraguaias apreendessem as cargas "suspeitas". Os êxitos de Bueno nesse mister, pelo que se deduz das informações de Hilton, foram aliás ob-

tidos a peso de ouro: diante das "dificuldades" opostas por um comerciante de Concepción, que "servia de consignatário das mercadorias rebeldes embarcadas em Buenos Aires", Bueno contornou-as "oferecendo-se para pagar o 'prejuízo', ou seja, a comissão que o comerciante teria recebido" (HILTON, 1982, p. 261-263).

Cabe destacar também que Hilton se refere copiosamente à atuação, em favor dos rebeldes, por parte da Companhia Mate Laranjeira e de um diplomata brasileiro a ela ligado, chamado Francisco Mendes Gonçalves, que servia na embaixada brasileira em Buenos Aires. Assim, por exemplo, a viagem do tenente Coriolano, foi feita através do SMT com o apoio da Companhia, e a sede da empresa (Campanário), que dispunha de um campo de aviação, era uma das escalas dos aviões procedentes do Chile (HILTON, 1982, p. 254, 259, 268).

Finalmente, não é demais assinalar que, na sequência da derrota do movimento de 32, recrudesceram no sul de Mato Grosso as reivindicações de autonomia em face das oligarquias nortistas, reclusos que, conforme já assinei, desde fins do século 19 se faziam presentes nessa porção sul do Estado.¹⁹

O BRASIL, A ARGENTINA E A DISPUTA PELAS LIGAÇÕES COM A BOLÍVIA E O PARAGUAI NO PERÍODO ANTERIOR À GUERRA DO CHACO

Referindo-se à Bolívia independente, na primeira metade do século 19, escreve Halperin Donghi: "a dificuldade que a nova ordem encontra para deitar raízes é compreensível: trata-se de *territórios que não puderam encontrar a própria colocação* na América Latina desintegrada pela revolução, em lento processo de reconstituição numa conjuntura desfavorável" (DONGHI, 1989, p. 112; grifo meu). De fato, embora se tenha tornado quase um truismo a afirmação de que a história da Bolívia se encontra profundamente marcada pelas características de sua localização geográfica, esse problema efetivamente existe, e seu estudo reveste-se de particular interesse, caso se queira compreender a tormentosa história dessa República.

A idéia-chave, a respeito dos problemas territoriais da Bolívia, consiste em seu isolamento mediterrâneo – cabendo notar que, ao contrário

19. Na verdade, parte da historiografia sul-mato-grossense compraz-se mesmo em atribuir, à efêmera experiência do governo "revolucionário" de Vespasiano Martins, o caráter de uma "primeira divisão" de Mato Grosso (para a crítica dessa tendência ver BITTAR, 1997).

do que pode parecer à primeira vista, esse isolamento precede, na verdade, a perda da província litorânea de Atacama (e, conseqüentemente, do porto de Antofagasta), ocasionada pela Guerra do Pacífico (1879-1883). Com efeito, já na época colonial o intercâmbio marítimo da Audiência de Charcas (isto é, o Alto Peru colonial, que viria a constituir a base territorial da Bolívia republicana) não se fazia por Antofagasta, separada do altiplano pelo deserto, mas pela região de Arica, situada mais ao norte e que, mais tarde, integraria a República do Peru (FIFER, 1972, p. 3). Nesse sentido, a Guerra do Pacífico não fez senão "completar" o "enclausuramento" da Bolívia (ZAVALETA MERCADO, 1988, p. 20). Ainda no tocante a tais problemas cabe assinalar a questão do regionalismo, presente sobretudo no chamado *Oriente boliviano*, ou seja, as terras baixas que, tendo por centro principal a cidade de Santa Cruz de la Sierra, constituem a metade leste do país, confrontando-se com os territórios do Brasil, do Paraguai e da Argentina. De acordo com Fifer, vicejava no Oriente o sentimento de que essa era uma província esquecida pelos governos centrais – sendo que, na terceira década do século 20, esse sentimento se juntou à crise causada pelo colapso da borracha para acentuar o desejo de separação da Bolívia e sua subsequente incorporação ao Brasil ou à Argentina – preferencialmente a essa última, segundo o referido autor (FIFER, 1972, p. 206; v. tb. BASADRE, 1948, p. 658).

Também no caso do Paraguai foi uma derrota militar (frente à Tríplice Aliança, em 1870) quem confirmou a condição mediterrânea da República, desde o início encerrada entre três vizinhos (Brasil, Argentina e Bolívia) e sofrendo pressões territoriais por parte de todos eles. O litígio com o Brasil foi o primeiro a ser resolvido: favorecido pela influência militar e política que exercia no país, depois da guerra, o Império logrou assinar já em 1872 tratados definitivos de paz e limites – sendo que, do ponto de vista do Brasil, o acordo de limites simplesmente consagrou o direito que o Império sempre sustentara ter sobre o extremo sul da província de Mato Grosso.

Mais difícil foi o acerto com a Argentina, envolvendo territórios chaquenhos. Como se sabe, o Chaco é uma grande planície que se estende a oeste do Rio Paraguai e na qual se tem usualmente distinguido três porções, balizadas por afluentes ocidentais do citado rio: o Chaco Austral (ao sul do Rio Bermejo), o Central (entre os Rios Bermejo e Pilcomayo) e o Boreal (ao norte do Rio Pilcomayo). Toda essa região é considerada extremamente inóspita (embora habitada por alguns grupos indígenas), coberta por uma vegetação pobre, apresenta ao longo do ano extremos de seca e de umidade. O Chaco Austral coube, após a independência das colônias espanholas, à Argentina, enquanto as demais partes foram em diversas ocasiões reivindicadas pela Argentina e pela Bolívia, além do Paraguai.

No pós-guerra as reivindicações da Argentina abrangiam praticamente a totalidade das porções central e boreal do Chaco, visto que o tratado da Tríplice Aliança legitimava a pretensão argentina à posse dos terrenos situados a oeste do Rio Paraguai até um ponto situado bem ao norte: a *Baía Negra*, localizada na margem direita desse rio, pouco ao sul do paralelo 20° S – confrontando-se já, por conseguinte, com as possessões brasileiras. Todavia, essa pretensão foi logo repudiada pelo Império brasileiro. As pressões imperiais foram responsáveis por agudas tensões com a Argentina nessa época, mas finalmente lograram êxito: a Argentina renunciou à maior parte da porção boreal do Chaco, sendo que uma parte menor dessa porção (situada entre os Rios Pilcomayo e Verde) foi deixada à arbitragem do presidente dos EUA; em troca o Paraguai viu-se desde logo forçado a abrir mão do Chaco Central. Tais disposições foram ajustadas no tratado definitivo de limites entre o Paraguai e a Argentina (1876), sendo que em 1878 o árbitro (o presidente Hayes) atribuiu ao Paraguai aquela parte disputada (PASTOR BENÍTEZ, 1947, p. 267).

Desde então o Paraguai não manteve, com o Brasil e com a Argentina, senão desentendimentos menores em torno de seus limites. Desse modo, passada a guerra com a Tríplice Aliança, destaca-se apenas, na história dos litígios internacionais mantidos pelo Paraguai, a longa disputa pelo Chaco Boreal com sua vizinha andina.

De fato, embora a Bolívia houvesse chegado a pretender a posse do Chaco Central (disputando-a com a Argentina), seu conflito com o Paraguai deu-se efetivamente em torno do Chaco Boreal – que constitui, de longe, a maior das três porções citadas, estendendo-se por algumas centenas de quilômetros nas direções norte e noroeste a partir do ângulo formado pelos Rios Paraguai e Pilcomayo.

Historiadores paraguaios de diversas tendências parecem coincidentes em vincular o início dessa disputa à perda, pela Bolívia, de seu litoral oceânico, como conseqüência da Guerra do Pacífico: para compensar aquela perda, os bolivianos teriam tentado apossar-se do Chaco visando, sobretudo, a garantir uma saída ao oceano Atlântico pelo Rio Paraguai. Os referidos historiadores coincidem também em afirmar como inquestionáveis os direitos paraguaios ao território disputado (v., por exemplo, DÍAZ DE ARCE, 1991, p. 338; CARDOZO, 1949, p. 285; PASTOR BENÍTEZ, 1947, p. 317). Todavia, autores que escreveram sob um ponto de vista centrado na Bolívia registram, desde a primeira metade do século 19, iniciativas do governo boliviano voltadas à ocupação tanto do Chaco Boreal como do Central – territórios que a Bolívia considerava seus por que teriam outrora pertencido à Audiência de Charcas (FIFER, 1972, p. 170, 175; BASADRE, 1948, p. 661). Do mesmo modo, iniciativas similares são registradas pelo lado paraguaio (BASADRE, 1948,

p. 662). Entretanto, ao que parece, até o último quartel do século 19 os dois países não haviam entabulado quaisquer conversações a respeito de seus confins no Chaco.

De todo modo, ao primeiro tratado, firmado em 1879, seguiu-se uma série de outros tratados não-ratificados e protocolos não-cumpridos, entre 1887 e 1929, sendo os dois últimos já em meio a conflitos armados (BASADRE, 1948, p. 662-668). O acerto entre os vizinhos parecia efetivamente impossível, visto que, numa posição "insustentável", segundo um historiador boliviano, a Bolívia "reclamava territórios cuja ponta chegava até Assunção" (ZVALETA MERCADO, 1988, p. 21). Contudo, segundo explica Fifer, todo o litígio girava, na verdade, em torno da questão do acesso ao Rio Paraguai (FIFER, 1972, p. 181). De fato, a posição paraguaia, definida em 1888, sustentava que a questão territorial entre os dois países limitava-se "à parte extrema e aos confins do Chaco", dela se excluindo expressamente, portanto, o "litoral", isto é, as margens do Rio Paraguai (CARDOZO, 1949, p. 288; DÍAZ DE ARCE, 1991, p. 338).

Os dois litigantes, de todo modo, persistiram nos esforços de estabelecimento na área. Em 1885 um cidadão boliviano tentou estabelecer no Rio Paraguai, logo abaixo da Baía Negra, um pequeno posto comercial, o *Puerto Pacheco* (FIFER, 1972, p. 183; CARDOZO, 1949, p. 288). Por outro lado, na segunda metade da década de 1880 inicia-se no Chaco, por concessão paraguaia, a indústria de exploração do quebracho (extração do tanino), com o estabelecimento pioneiro do cidadão argentino Carlos Casado (PASTOR BENÍTEZ, 1947, p. 273). Dessa época em diante, a República do Paraguai multiplicou concessões para que companhias argentinas, norte-americanas e inglesas penetrassem no Chaco com a finalidade de explorar o quebracho e a pecuária (FIFER, 1972, p. 184).

Logo os dois países buscariam ocupar os territórios chaquenhos mediante a fundação de estabelecimentos militares, o que resultaria, na década de 20, em uma verdadeira "corrida de fortins"²⁰ (CARDOZO, 1949, p. 297; DÍAZ DE ARCE, 1991, p. 339; PASTOR BENÍTEZ, 1947, p. 294). Foi nesse contexto que se intensificaram as escaramuças militares na região, até que, em meados de 1932, um desses incidentes desatou o aberto conflito armado que se estenderia por três anos e ficaria conhecido como *Guerra do Chaco*. A respeito dessa guerra pouco me compete dizer, no âmbito deste livro. A campanha militar foi particularmente desastrosa para a Bolívia – a qual, depois de lançar uma ofensiva inicial, sofreu uma contra-ofensiva que só foi detida e rechaçada nos meses finais da

20. Tais *fortines* não eram mais que "pequenos edifícios de madeira ou de adobe, que às vezes carecem até mesmo de teto"; no início da guerra, em 1932, "apenas dois deles podiam ser legitimamente chamados de fortes", sendo um boliviano e o outro paraguaio (BASADRE, 1948, p. 674).

luta, quando o oponente já chegava aos contrafortes da Cordilheira. O Paraguai, de fato, pode ser considerado o vencedor da contenda – embora ela tenha representado, para os dois lados, uma enorme perda de recursos humanos e materiais.

Como já foi dito, o protocolo que encerrou os combates foi firmado em junho de 1935. Todavia, tantos foram os problemas remanescentes que não se pode considerar efetivamente terminado o conflito senão depois da assinatura do tratado definitivo. No processo da negociação desse tratado vincularam-se num complexo jogo a política interna dos dois países ex-beligerantes e as pressões externas, de tal modo que, embora a Conferência de Paz tenha inaugurado seus trabalhos em julho de 1935 (com representantes de Paraguai, Bolívia, Argentina, Chile, Brasil, Peru, Uruguai e Estados Unidos e sob a presidência do chanceler argentino, Saavedra Lamas), um tratado completo de paz e limites seria assinado apenas em julho de 1938. Ao vitorioso Paraguai, o acordo final obtido na Conferência de Paz concedia "quase todo o Chaco Boreal", enquanto à Bolívia se atribuía "um pequeno setor inservível" do "litoral" do Rio Paraguai (DÍAZ DE ARCE, 1991, p. 353; v. tb. WARREN, 1949, p. 314).

Encerrados como estavam a Bolívia e o Paraguai em sua condição mediterrânea, não é surpreendente constatar que, desde o século XIX, as relações desses dois países com o Brasil, tanto quanto com a Argentina, tenderam a ser fortemente marcadas pelas discussões sobre vias de comunicação, sobretudo caminhos de acesso ao oceano Atlântico, os quais se deveriam materializar, principalmente, em vias fluviais e ferroviárias.

Durante o período colonial, a expansão portuguesa, na região que corresponde grosso modo ao noroeste do atual Estado de Mato Grosso do Sul, avançou pela margem direita do Rio Paraguai, ocupando uma longa faixa de terreno que incluía as grandes lagoas de Cáceres, Mandioré, Garba e Uberaba – deixando portanto as possessões castelhanas privadas de um acesso direto ao alto curso daquele rio. Já no século 19, o primeiro tratado de limites entre o Império do Brasil e a República da Bolívia (1867) estabeleceu a renúncia da Bolívia a quaisquer reivindicações sobre a margem direita do Rio Paraguai acima da linha de 20°10' S (que correspondia à já referida Baía Negra, situada pouco ao sul do Forte Coimbra). Assim, da Baía Negra para o norte o Rio Paraguai corria inteiramente dentro do território brasileiro, cabendo à Bolívia apenas as metades ocidentais das lagoas há pouco citadas.

Deve-se notar que essas lagoas (dispostas, uma após a outra, no sentido geral sul-norte, aproximadamente entre os paralelos 17°30' S e 19° S) são navegáveis e comunicam-se com o Rio Paraguai por meio de canais naturais. Cáceres, que é dentre elas a menor e a mais meridional, situa-se nas proximidades de Corumbá e liga-se ao rio pelo canal denominado Tamengo. Assim, visando a aproveitar essa possível saída pelo

Rio Paraguai, em 1880, o governo boliviano autorizou a fundação, às margens da lagoa, do chamado *Puerto Suárez* – embora logo se demonstrasse bastante problemático esse acesso ao Rio Paraguai, visto que, durante parte do ano, o canal do Tamengo (como de resto a própria lagoa) ficava quase seco, a ponto de seu leito poder ser trafegado por veículos de rodas (FIFER, 1972, p. 182, 196-197).

O melhoramento do acesso boliviano ao Rio Paraguai foi mais tarde objeto também do Tratado de Petrópolis, de 1903 (o qual, como se sabe, pôs fim à disputa entre o Brasil e a Bolívia pelo território do Acre). Por esse tratado o Brasil cedeu à vizinha estreitas faixas sobre as lagoas de Cáceres, Mandioré e Gaíba, além de uma área diretamente sobre a margem direita do Rio Paraguai, entre o Forte Coimbra e a Baía Negra. Todavia, apesar das intenções, nenhuma dessas pequenas “janelas” proporcionava de fato à Bolívia condições satisfatórias para a instalação de portos, segundo a avaliação de Fifer (FIFER, 1972, p. 192, 194, nota 2).

É certo que a Bolívia tentou aproveitar as possibilidades oferecidas, por exemplo, pela lagoa Gaíba, mas as iniciativas a esse respeito não prosperaram (FIFER, 1972, p. 202, 204). Nessas circunstâncias, os bolivianos pareciam não dispor de outra alternativa senão concentrar-se em *Puerto Suárez*, e esse estabelecimento atingiu, assim, um modesto desenvolvimento. Segundo Fifer, um *pier* foi construído em 1910; algumas “*trading houses*” além estabeleceram escritórios em *Puerto Suárez*, dedicando-se à importação de manufaturas européias que vinham pela rota do Prata, passando por Corumbá, e caravanas de carretas deixavam regularmente *Puerto Suárez* em direção a Santa Cruz de la Sierra (FIFER, 1972, p. 197).

Também muito cedo se cogitou, no Brasil, de oferecer à Bolívia acessos ao Atlântico por meio de vias férreas – as quais, muito frequentemente, foram pensadas pelos brasileiros como partes 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 (COMISSÃO Mixta Ferroviária Brasileiro-Boliviana, 1940, p. 6), e estavam igualmente presentes na época do início da construção da ferrovia que viria a ser conhecida como *Noroeste do Brasil*. De fato, em 1903 e 1904 Schnoor e o Clube de Engenharia recomendavam que essa via se dirigisse às fronteiras com a Bolívia, precisamente nas proximidades da Baía Negra. Ademais, a própria mudança do traçado da NOB, efetuada em 1907-1908, parece haver sido justificada pelas perspectivas, por ela abertas em termos de uma ligação ferroviária transcontinental (QUEIROZ, 1997).

Assim, a Noroeste foi efetivamente saudada, em 1908, como “a seção mais dilatada das transcontinentais sul-americanas”, parte integrante da ligação Santos-Arica, segundo as palavras de Euclides da Cunha (CU-

NHA, 1946, p. 150, 161-162) – sendo importante notar que as formulações de Cunha se inseriam claramente no quadro da competição entre o Brasil e a Argentina. De fato, ao efetuar em 1908 uma extensa análise da expansão ferroviária argentina, esse autor dedica especial atenção às ligações entre a Argentina e a Bolívia e avalia que, graças àquela expansão, Buenos Aires parecia “restaurar a sua antiga fisionomia histórica de quase capital hispano-americana” – circunstâncias que, para o autor, justificavam o papel, atribuído à Noroeste, de “contrapeso” a esse “imperialismo ferroviário” argentino (CUNHA, 1946, p. 143 et seq.).

Também pelo lado da Bolívia, entre fins do século 19 e inícios do 20 encontram-se iniciativas, embora frustradas, visando à ligação entre sua rede ferroviária e o Rio Paraguai (COMISSÃO..., 1940, p. 5-6; CUNHA, 1946, p. 161). Seria na Amazônia, todavia, que teria lugar o primeiro convênio ferroviário entre o Brasil e a Bolívia. A construção de uma ferrovia nessa região, cogitada já no século 19, foi impulsionada pelo Tratado de Petrópolis – o qual, como se sabe, atribuiu ao Brasil a obrigação de construir a estrada conhecida como *Madeira-Mamoré*, ligando o porto de Santo Antônio, no Rio Madeira, a Guajará-Mirim, no Rio Mamoré, com um ramal de Vila Murtinho (Brasil) à localidade boliviana de Villa Bella (ESCOBARI-CUSICANQUI, 1978, p. 228).

A citada ferrovia foi construída entre 1907 e 1912, ainda que ao preço de gigantescas perdas humanas. Não foi construído, entretanto, o ramal de Vila Murtinho a Villa Bella – o qual seria objeto ainda de muitas discussões e daria ensejo a notáveis mudanças nos projetos iniciais. Com efeito, com o encerramento do ciclo da borracha os projetos de interligação ferroviária entre o Brasil e a Bolívia se foram “deslocando para o sul e cristalizando-se paulatinamente na E. F. Corumbá-Santa Cruz” (COMISSÃO..., 1940, p. 7). Assim, segundo proposta efetuada em 1916 pelo representante boliviano no Brasil, os recursos que o governo brasileiro deveria haver aplicado na Amazônia seriam, diversamente, destinados a auxiliar a construção de uma ferrovia ligando o Rio Paraguai a Santa Cruz de la Sierra (OSTRIA GUTIÉRREZ, 1953, p. 104-105).

Embora, segundo o autor citado, essa proposta não tenha sido bem aceita no Brasil, é bastante evidente que, também pelo lado brasileiro, a situação de inconclusão da NOB não parece haver significado que as intenções iniciais houvessem desaparecido. De fato, em fins de 1917 a encampação da E. F. Bauru-Itapura era vista, entre outras coisas, como uma medida necessária para que o governo brasileiro pudesse “encarar o problema econômico e político de máxima relevância” que consistia no prolongamento da Itapura-Corumbá pela Bolívia adentro, “em demanda de um porto do Pacífico” (EXTRACTO..., 1918, p. 11). Do mesmo modo Calógeras, escrevendo em 1918, considerava que a Noroeste “sem

dúvida" destinava-se a "atravessar a Bolívia até onde for politicamente conveniente, sem embargo das considerações econômicas" (CALÓGERAS, 1933, p. 156; grifo meu).

Assim, em meados da década de 20 esses projetos pareciam mais próximos de se concretizarem. Em 1924 o Congresso boliviano aprovou um plano ferroviário (o *plano Grether*) que previa uma ferrovia dirigida ao Rio Paraguai (COMISSÃO..., 1940, p. 7), e em 1925 os dois países chegaram a firmar um novo protocolo a respeito do tema, pelo qual se conveniava expressamente que o Brasil empregaria "os recursos provenientes do Tratado de Petrópolis e as somas que se requeressem" na construção de uma linha férrea ligando Santa Cruz de la Sierra a Mato Grosso (ESCOBARI CUSICANQUI, 1978, p. 228). De acordo com Ostria Gutiérrez, esse protocolo foi bem-acolhido pela opinião pública boliviana mas não teve a mesma sorte com a opinião brasileira – contrária, segundo o autor, ao volume dos gastos previstos (OSTRIA GUTIÉRREZ, 1953, p. 107).

Na verdade, parece provável que, pelo menos em parte, essa rejeição brasileira ao protocolo de 1925 se tenha devido a um outro fato, a saber: o traçado nessa época estudado e proposto pelo engenheiro brasileiro Estanislau Bousquet, visando à ligação entre a NOB (a partir de Porto Esperança) e a fronteira boliviana, modificava a diretriz inicialmente prevista e deixava à margem a cidade de Corumbá. A julgar pelas informações prestadas por José de Barros Maciel, jornalista corumbaense que liderou uma campanha contra esse *traçado Bousquet*, vê-se que, nessa ocasião, o governo brasileiro parecia efetivamente empenhado em realizar por meio da NOB a ligação transcontinental Santos-Arica, tanto que nos estudos realizados por Bousquet teria sido gasta a significativa quantia de 800 contos de réis. Entretanto, segundo Maciel, a diretriz principal preconizada por aquele engenheiro (que de Porto Esperança iria à localidade boliviana de Sant'Ana, com uma extensão de 180 Km), além de deixar de lado a cidade de Corumbá, contornando-a pelo sul, atravessava uma extensíssima área inundável (cf. HOMENAGEM da redação..., [192-], p. 11, 5-7).²¹

O protocolo de 1925 acabou sendo arquivado, mas os entendimentos prosseguiram, tendo dado origem a um novo tratado entre os dois países: o Tratado de Natal, firmado em 25 de dezembro de 1928. Segundo Escobari Cusicanqui, por esse Tratado o Brasil obrigava-se a aportar um

21. Cabe recordar que também a esse final da década de 20 pertencem os novos estudos acerca do prolongamento da NOB a Corumbá, referidos no primeiro capítulo. Por outro lado, são particularmente notáveis, nessa campanha de Maciel, as menções à competição entre o Brasil e a Argentina: esse autor refere por exemplo que, caso o Brasil insistisse no projeto de Bousquet, os argentinos iriam "rir da nossa inépcia" (HOMENAGEM..., [192-], p. 5).

milhão de libras esterlinas como um "auxílio"²² para a realização de um plano de construções ferroviárias que ligaria Cochabamba a Santa Cruz de la Sierra e daí se prolongaria, por um lado, em direção à Amazônia, e, por outro, em direção ao Rio Paraguai, "em lugar que permita o contato com a rede ferroviária brasileira" (ESCOBARI CUSICANQUI, 1978, p. 228). Ainda dessa vez, todavia, nada foi feito. O Brasil estava em dificuldades financeiras, e além disso a queda do governo boliviano, em junho de 1930, perturbou as negociações – as quais, embora retomadas mais tarde, foram novamente paralisadas com o início da guerra no Chaco (OSTRIA GUTIÉRREZ, 1953, p. 113-114).

Nesse contexto é compreensível que um autor brasileiro – ao criticar, em 1930, os governos da República Velha por haverem deixado inconcluso o projeto inicial da NOB – volte a alertar para a concorrência ferroviária argentina, que poderia atrair para si o Oriente boliviano (Virgílio CORRÊA FILHO, 1930, p. 65, 67). De fato, como já lembrava Euclides da Cunha, a Argentina parecia mais adiantada que o Brasil em suas ligações ferroviárias com a Bolívia. Por volta do final do século 19, nota Fifer, as velhas rotas coloniais²³ que ligavam os territórios dos dois países tenderam a ser buscadas pela rede ferroviária argentina, então em expansão, de modo a orientá-las "ainda mais conscientemente" na direção da Argentina. A ligação de Buenos Aires com o altiplano boliviano, passando por Salta, foi inteiramente concluída em 1925, e ainda no primeiro quartel do século outra ferrovia argentina, tomando à direita adiante de Salta, dirigia-se à fronteira com o Oriente boliviano, no rumo de Santa Cruz de la Sierra (FIFER, 1972, p. 190 et seq.; ESCOBARI CUSICANQUI, 1978, p. 202).

Já as relações da República do Paraguai com o Brasil e a Argentina, no tocante às questões aqui examinadas, processaram-se de modo inteiramente diverso daquele verificado no caso da Bolívia. Tal fato deveu-se, evidentemente, à circunstância de ser aquela República diretamente servida, ao contrário da Bolívia, pelo Rio Paraguai – o qual, a despeito de algumas deficiências, constituía uma admirável via de transportes e comunicações. Por outro lado, importantes conseqüências decorriam do fato de a chave da

22. Fifer refere-se a esse milhão de libras como uma "indenização adicional" (FIFER, 1972, p. 133, 227). Segundo outros autores, esse valor correspondia ao que "deveria ter custado o ramal Vila Murinho a Vila Bela" (COMISSÃO..., 1940, p. 7).

23. A rota mais antiga era a que ligava Buenos Aires ao altiplano, em Potosí, passando por Córdoba, Tucumán, Salta, Jujuy, Passo de Humahuaca e La Quiaca. Da região de Salta partia como que um ramal dessa rota, o qual, tomando o rumo nordeste, pela zona entre o Chaco e a cordilheira, chegava até Santa Cruz de la Sierra (FIFER, 1972, p. 165).

navegação do Rio Paraguai encontrar-se em poder da Argentina, que controlava o estuário. Essa circunstância – aliada ao fato de o mercado argentino absorver a maior parte das exportações paraguaias – tendia, efetivamente, a permitir que a Argentina exercesse importante influência econômica e política sobre a República do Paraguai, depois de a derrota de Solano López haver extinguido as possibilidades de seu país atingir um *status* político e militar comparável ao de seus vizinhos mais poderosos.

De fato, depois de 1870, embora por algum tempo se houvesse firmado no Paraguai o predomínio da influência política brasileira, essa República continuou a manter suas ligações econômicas “sobretudo com a Argentina” (DONGHI, 1989, p. 148). Ademais, a presença, no Paraguai, de capitais argentinos (anglo-argentinos, segundo nota DÍAZ DE ARCE, 1991, p. 335), parece haver-se intensificado ainda mais depois da “revolução” paraguaia de 1904 – que apeou do poder os *colorados* para nele instalar os *liberais* e teria sido, de fato, um “fruto do predomínio da influência argentina sobre a brasileira” (DONGHI, 1989, p. 209).

Além das comunicações fluviais, desde cedo orientaram-se também para a Argentina as comunicações ferroviárias do Paraguai, representadas pela estrada que começara com o pequeno trecho de Assunção a Paraguarí (a sudeste da capital), construído ainda antes da guerra com a Tríplice Aliança. De fato, em meados da segunda década do século 20 essa ferrovia (denominada *Ferrocarril Central Paraguayo*) chegaria à fronteira sul do país, na cidade de Encarnación – situada à margem direita do Rio Paraná, defronte à cidade argentina de Posadas (WARREN, 1949, p. 283; CARDOSO, 1949, p. 293). Mediante a travessia do rio, efetuada em *ferry boat*, a linha se comunicava em Posadas com a viação argentina, de modo que a viagem Assunção-Buenos Aires durava, por essa via, dois dias e meio (GONZÁLEZ; YNSFRÁN, 1929, p. 117). Cabe notar que, segundo a informação de um autor brasileiro, a construção do trecho final da ferrovia paraguaia, de Villa Rica a Encarnación, foi financiada com recursos fornecidos pelo governo argentino (VASCONCELLOS, 1927, p. 79).

Embora francamente desfavorecido pela configuração natural das vias de comunicação da República paraguaia, o Estado brasileiro não deixou de competir, também aí, com a rival Argentina, buscando oferecer ao país mediterrâneo contatos ferroviários com seus portos no Atlântico. Propostas dessa natureza são registradas desde o final do século 19 (v., por exemplo, BUENO, 1984, *passim*) e continuam a aparecer no novo século, visando a ligações com portos catarinenses ou paulistas. Em 1906, por exemplo, o presidente brasileiro era autorizado a “conceder privilégio” para a construção de uma ferrovia entre a baía de São Francisco (Estado de Santa Catarina) e a República do Paraguai (Lei nº 1.617, de 30.12.06), e em 1908 Euclides da Cunha notava que o chamado “ramal de Iguáçu”,

da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, desde que fosse prolongado pelo Paraguai adentro, transformaria aquela baía de São Francisco no “melhor porto do Paraguai” (CUNHA, 1946, p. 150). Por outro lado, em 1909 também a Sorocabana enunciava, embora indiretamente, a intenção de dirigir seus trilhos à República do Paraguai, por meio de uma linha que, partindo da estação de Ourinhos, atravessaria o Estado do Paraná e iria até o Salto das Sete Quedas – sendo que já a lei do orçamento federal para 1911 autorizou que fosse contratada a construção de semelhante linha (cf. INAUGURAÇÃO da linha do Tibagy, 1909, p. 4; Lei nº 2.356, de 31.12.10, art. 32).

É curioso assinalar que, por essa época, a NOB parece notavelmente ausente dessas cogitações de ligação entre o Brasil e o Paraguai. Embora, segundo indicações que já referi, a idéia de um ramal para Ponta Porã tivesse sido apresentada, desde o início, pela Comissão Schnoor, a defesa da construção desse ramal aparece apenas no início da década de 20, quando parece ter lugar uma nova onda de interesse pela conexão ferroviária Brasil-Paraguai.

Como registra Tonelli, durante a Guerra Mundial crescera no Paraguai a produção de algodão, destinado à indústria têxtil argentina. O término da guerra, todavia, reduziu esse mercado, de modo que a “parceria comercial” com o Brasil, possuidor de significativa indústria têxtil, aparecia como uma alternativa para a colocação do excedente do comércio com a Argentina. Dessa forma, o “pró-argentinismo” dos dirigentes liberais paraguaios “relativizou-se por uma necessidade conjuntural”, reabrindo-se o caminho para “uma nova fase da disputa brasileiro-argentina pelo Paraguai”. A década de 20 seria marcada, portanto, por “tímidas tentativas de reaproximação” entre Brasil e Paraguai (TONELLI, 1994, p. 13, 27) – e nesse contexto a ligação ferroviária entre os dois países, que até então não havia saído do papel, volta a ser objeto de considerações.

Assim, como vimos, a construção do ramal da NOB para Ponta Porã foi defendida por Arlindo Luz, em 1921, como “a mais fácil e mais pronta solução” para a ligação das redes ferroviárias brasileira e paraguaia (R21, p. 46-47). Nessa época, contudo, parece haver recebido maior impulso, tanto no Brasil como no Paraguai, o projeto que consistia num ramal da Sorocabana, segundo a diretriz há pouco mencionada. De fato, em 1921 tramitava no Congresso brasileiro um projeto, defendido pelo deputado paulista Cincinato Braga, o qual visava a autorizar a extensão da Sorocabana ao Rio Paraná, no “ponto mais conveniente” entre a foz do Iguáçu e as Sete Quedas (KONDER, 1921, p. 5). Segundo um artigo publicado pelo jornal argentino *La Prensa*, em dezembro de 1921, o governo brasileiro parecia estar “decidido a que se inicie quanto antes” a construção dessa linha, que deveria chegar até Assunção; além disso, o proje-

to havia obtido entusiástico apoio também na República do Paraguai, com inúmeras manifestações pela imprensa, tendo até mesmo a Câmara dos Deputados aprovado, em julho de 1921, por unanimidade, uma moção de felicitações (RIVERA, 1921, p. 2-3).

Entretanto, como nota Rivera, a opção pela Sorocabana, para o contato de Assunção com o Atlântico, resultava num traçado mais longo que aqueles dirigidos aos portos de São Francisco e Paranaguá. Por essa razão, entre outras, o projeto enfrentava resistências por parte de interesses ligados ao Estado de Santa Catarina: o catarinense Konder, por exemplo, assinala que os defensores do prolongamento da Sorocabana tinham em mente a “conquista”, pela indústria brasileira (paulista, no caso), dos mercados do “nordeste argentino”, e informa que a bancada daquele Estado sulista havia apresentado ao projeto original uma emenda, visando a favorecer também o plano da ferrovia da baía de São Francisco ao Iguaçu (KONDER, 1921, p. 24-25).

Ainda uma vez, entretanto, nada foi levado à prática. Assim, a exemplo do caso boliviano, seria preciso esperar por um novo contexto – aquele produzido pela Guerra do Chaco – para que se assistisse ao renascimento das idéias de vinculação ferroviária entre o Brasil e o Paraguai.

A GUERRA DO CHACO, O “VALOR ESTRATÉGICO POSITIVO” DO SMT E A REITERAÇÃO DO SENTIDO POLÍTICO DA NOROESTE

Por mais de uma razão a Guerra do Chaco pode ser considerada um divisor de águas na história das vinculações viárias do Brasil e da Argentina com a Bolívia e o Paraguai. No caso da Bolívia, parece possível dizer que o ostensivo apoio argentino ao Paraguai, durante a guerra, estimulou em seus dirigentes a busca de uma maior aproximação com o Brasil – embora sem descuidar, por certo, as vinculações com a Argentina.

Um aspecto decisivo da atuação argentina durante a guerra é o que diz respeito ao trânsito das importações bolivianas. Depois que, em maio de 1933, o governo paraguaio declarou formalmente a guerra à Bolívia (visando com isso precisamente a “estorvar a passagem de elementos bélicos e mercadorias destinadas à Bolívia através dos países vizinhos”), a Argentina estabeleceu restrições ao comércio boliviano (BASADRE, 1948, p. 683). Essa “hostilidade” da Argentina, nota Fifer, “era grave numa guerra travada no extremo sudeste da Bolívia, onde, em contraste, as linhas de suprimento do Paraguai eram flexíveis”. O Paraguai, de fato, usava as instalações do porto de Buenos Aires, além das ferrovias argentinas. Em vista disso, não parece surpreendente que, durante a guerra, a “opinião po-

pular” no altiplano boliviano demonstrasse “mais animosidade com relação à Argentina que com relação ao Paraguai” (FIFER, 1972, p. 214-215).

O Brasil, por seu turno, tendo em vista os tratados existentes, não impediu o livre trânsito de nenhum dos beligerantes, mantendo seus portos abertos a ambos. Contudo, é evidente que, contando o Paraguai, para o transporte de seus suprimentos, com o beneplácito argentino, a liberação das vias internas brasileiras só poderia favorecer a Bolívia. Assim, o porto de Corumbá foi usado para o suprimento do exército boliviano – cabendo notar que na fronteira sul-mato-grossense parece haver-se registrado, já nos anos que precederam a guerra, um movimento relativamente intenso de suprimentos militares destinados à Bolívia, utilizando a Noroeste (FIFER, 1972, p. 215, 207, 209).

Encerrados os combates no Chaco, tiveram início, como já referi, as lentas e complexas negociações tendentes à assinatura de um tratado definitivo. A esse respeito, o que para nós importa destacar é que no curso das conversações de paz, iniciadas ainda durante o conflito, já aparece frequentemente o problema do comércio dos dois contendores com seus vizinhos ou através do território dos mesmos vizinhos. Já a chamada *Ata de Mendoza*, firmada por Argentina e Chile em fevereiro de 1933 e aprovada pelo Brasil e pelo Peru, incluía entre suas propostas para o final da guerra “a reunião de uma Conferência econômica para considerar, em relação à Bolívia e ao Paraguai, o estabelecimento de um regime de trânsito favorável ao intercâmbio” (CARDOZO, 1949, p. 322). Da mesma forma, o plano de paz apresentado pelo presidente paraguaio, Eusébio Ayala, em janeiro de 1935, incluía, além de uma Conferência de Paz, também “uma conferência de países vizinhos, para estudar os problemas econômicos do Paraguai e Bolívia” (CARDOZO, 1949, p. 349).

Assim, o protocolo firmado em 12 de junho incluiu, entre as finalidades da Conferência de Paz, “estabelecer um regime de trânsito, comércio e navegação que contemplasse a situação geográfica das partes” e “promover facilidades e convênios destinados a impulsionar o desenvolvimento dos países beligerantes” (CARDOZO, 1949, p. 360). Todavia, é curioso observar que, pelo menos segundo o relato de Cardozo, a Conferência não chegou efetivamente a ocupar-se desses pontos (CARDOZO, 1949, p. 382). Desse modo, ao que parece, as mais importantes iniciativas, relacionadas com o citado “regime” de trânsito e comércio dos dois ex-litigantes, estavam sendo tratadas, na verdade, em negociações *bilaterais* com a Argentina e com o Brasil – conforme buscarei indicar mais adiante.

Por outro lado, a Guerra do Chaco representou um importante momento também para o delineamento dos pontos de vista brasileiros acerca das vinculações com a Bolívia e o Paraguai, envolvendo particular-

mente, pelo ângulo que aqui nos interessa, os projetos de conclusão e ampliação da Noroeste. É certo que, como já foi aqui exaustivamente exposto, os contornos político-estratégicos das relações do Brasil com seus vizinhos, aí incluída a questão das ligações viárias, foram desde muito cedo delineados por vários representantes das camadas dirigentes brasileiras. Entretanto, tudo indica que, no contexto da Guerra do Chaco, aquelas velhas noções foram atualizadas e consolidadas – destacando-se, a esse respeito, as formulações efetuadas por Mário Travassos, um oficial do Exército brasileiro, ao longo da década de 30. Notavelmente claras e sintéticas, as idéias de Travassos adquiriram grande influência política, convertendo-se em medidas concretas. Essas formulações, com efeito, encontraram eco em pensadores posteriores e, mais que isto, parecem haver sido efetivamente levadas em conta pela política de sucessivos governos brasileiros, até praticamente o presente (cf. MELLO, 1987, passim).²⁴

O “valor estratégico positivo” do SMT

Em sua obra principal, publicada pela primeira vez em 1931 e depois intitulada *Projeção continental do Brasil*, Travassos funda seus raciocínios na identificação de dois supostos “antagonismos” geográficos e políticos existentes na América do Sul, a saber: Atlântico *versus* Pacífico e Amazonas *versus* Prata. A respeito do primeiro, o autor realça a maior importância comercial do Atlântico em comparação com o Pacífico, o “mar solitário”; nesse sentido, seria de todo interesse para os países sul-americanos, não apenas os mediterrâneos como até mesmo aqueles situados na vertente do Pacífico, buscar ligações com o oceano Atlântico. Tratando do segundo “antagonismo”, Travassos destaca que, enquanto o Amazonas deságua ao norte, “frente ao feixe de circulação marítima mais importante do Atlântico Sul”, o Prata o faz demasiado ao sul, “frente a feixes secundários de circulação marítima” (TRAVASSOS, 1947, p. 41-48).²⁵

24. Para uma avaliação das idéias de Travassos, v. tb. Miyamoto (1995) e Costa (1992).

25. As palavras e idéias de Travassos são aqui citadas segundo a quarta edição de sua obra, publicada em 1947. É preciso esclarecer, entretanto, que essa quarta edição consistiu em uma simples reedição da terceira, publicada em 1938 (cf. a 4ª ed., p. 5). Quanto ao apêndice, composto por artigos publicados pelo autor na imprensa brasileira, sabe-se que ele já existia na segunda edição da obra, publicada em 1935, tendo sido ampliado na terceira edição (p. 37, 27). Esses artigos não são datados, mas pequenos indícios neles colhidos dão a entender que estão inseridos no apêndice segundo a ordem de seu aparecimento na imprensa; seja como for, pelo que foi dito acima se conclui pelo menos que foram todos escritos até 1938.

Dado esse contexto, a “projeção continental” do Brasil, detentor de extenso litoral atlântico, consistiria, na opinião do autor, em oferecer a outros países sul-americanos os meios para também se ligarem a esse oceano. Travassos avalia que, para tanto, o Brasil disporia de dois grandes caminhos: um seria representado pela navegação fluvial, através do vale amazônico, e o outro pelas ligações terrestres (principalmente ferroviárias) orientadas no sentido dos paralelos, ligando o interior da América do Sul aos portos do sudeste brasileiro, em especial o porto de Santos. No tocante à saída pelo Amazonas o Brasil não teria problemas, visto que controlava grande parte daquela Bacia. Com relação à segunda alternativa, contudo, havia que enfrentar a concorrência da Argentina, que, controlando o estuário platino, já se adiantara, apressando-se em estabelecer ligações ferroviárias entre esse estuário e o interior do continente, isto é, o Paraguai e principalmente a Bolívia. Mesmo assim, para Travassos, a posição brasileira era potencialmente vantajosa. O acesso ao Atlântico pelo estuário do Prata lhe parecia “pouco prático”, devido à sua alta latitude, enquanto pelo litoral brasileiro esse acesso poderia dar-se em portos mais próximos dos “grandes feixes de circulação marítima” (TRAVASSOS, 1947, p. 50 et seq. e 234).

Evitando referir-se cruamente à disputa entre o Brasil e a Argentina pela influência sobre os países mediterrâneos da América do Sul, Travassos preferiu dizer que, por omissão da política brasileira, o Paraguai e principalmente a Bolívia haviam precisado “sujeitar-se” a efetuar suas ligações com o Atlântico através das vias de comunicação providas pela Argentina: “ante a indiferença brasileira”, diz ele, a Bolívia “teve que sujeitar-se, sem direito de escolha, à influência argentina”. Ao tratar desse assunto, o autor não deixa de utilizar pesos e medidas diferentes, dando às comunicações brasileiras um caráter “libertador” e apondo às argentinas o signo do “imperialismo”. De fato, ele insiste em que a “exclusividade” das ligações entre a Bolívia e o Atlântico pelas vias argentinas dava a tais ligações um “caráter imperialista”; as vias brasileiras, ao contrário, ofereceriam à soberania boliviana “verdadeiros derivativos” a “quaisquer manifestações imperialistas do Prata” (TRAVASSOS, 1947, p. 83, 233-234).

Travassos dedica especial atenção ao estudo da Bolívia, que, por sua situação geográfica, estaria envolvida diretamente, ao mesmo tempo, com os dois “antagonismos” anteriormente citados. Busca demonstrar a “instabilidade geográfica” do país, com seu território “oscilante” entre os Andes, a Bacia amazônica e a Bacia Platina; “territórios assim oscilantes”, diz ele, “são verdadeiros focos de perturbações políticas” (TRAVASSOS, 1947, p. 81-82). Tratando desses assuntos, Travassos refere-se a certo “triângulo econômico” boliviano, cujos vértices seriam as cidades de Cochabamba, Sucre e Santa Cruz de la Sierra – sujeitas, respectivamente, às influências *andinas*, *platinas* e *amazônicas* (TRAVASSOS, 1947, p. 176); até então, avalia o autor, o principal vértice do triângulo era Cochabamba, sendo que, para os interesses

brasileiros, convinha “deslocar” esse vértice para Santa Cruz de la Sierra (TRAVASSOS, 1947, p. 62-63, 65). Por outro lado, cabe assinalar que o autor não deixa de incluir, em seus raciocínios, a República do Paraguai: “é preciso que se não esqueça”, diz ele, “do território paraguaio, sorte de prolongamento de toda a angústia concentrada no território boliviano” (TRAVASSOS, 1947, p. 180).

Para os objetivos do presente trabalho, é importante assinalar o grande destaque com que aparece, nos esquemas de Mário Travassos, a posição estratégica de Mato Grosso, e em particular de sua região sul. Com Travassos, de fato, são objeto de nova ênfase as *virtualidades*, por assim dizer, do espaço sul-mato-grossense, já assinaladas e afirmadas no começo do século 20, no momento da decisão sobre a construção da NOB. Em sua avaliação, até então os brasileiros tendiam a ver apenas os “aspectos negativos” do espaço mato-grossense, isto é, “baixo teor demográfico”, “dissociação” entre as porções norte e sul, “afastamento em relação aos centros propulsores do país”. Porém, enfatiza o autor, tratava-se aí de “apreciações unilaterais”, de modo que as novas apreciações revelavam outra compreensão: do ponto de vista da política continental brasileira, Mato Grosso era “verdadeira miniatura do próprio Brasil, símbolo expressivo de nossos interesses políticos no continente” (TRAVASSOS, 1947, p. 239-241).

Deve-se assinalar que, no corpo de seu livro, Travassos parece conceder maior importância ao vale amazônico, no que se refere às “tarefas”, por assim dizer, da “projeção continental” do Brasil: esse vale, diz ele, comunica-se com o oceano de modo “mais direto”, tendo o Rio Amazonas como “via natural”, enquanto o “Brasil Platino” necessitava, para tanto, de “meios artificiais”, isto é, estradas terrestres (TRAVASSOS, 1947, p. 129). Contudo, nos artigos escritos posteriormente e incluídos no apêndice do livro, Travassos parece, progressivamente, conceder maior importância ao papel da atração “de leste”, isto é, aquela a ser efetuada através do “Brasil Platino”, por meio da Noroeste e de seu prolongamento pela Bolívia adentro. Já no primeiro desses artigos (aliás intitulado “A posição como expressão geográfica de Mato Grosso”) ele escreve que a ligação ferroviária entre Santos e Santa Cruz de la Sierra “talvez seja o ato de mais profunda significação política nos tempos que correm” (p. 178, grifo meu); assinala-se que, ao mencionar os “tempos que correm”, Travassos está certamente referindo-se ao contexto dominado pela Guerra do Chaco. Referindo-se especificamente à “importância geográfica de Mato Grosso”, acrescenta:

Mato Grosso é a superfície de contato da civilização brasileira com o conjunto dos problemas de toda a sorte que se processam em torno de nossas fronteiras vivas do sudoeste. E o sul de Mato Grosso muito bem se pode definir como a futura plataforma onde receberemos tudo que tivermos de carrear para Santos. Nesse particular, o setor compreendido entre Corumbá, Campo

Grande e Ponta Porã há de ter, num futuro não remoto, a significação político-econômica de uma Santos mediterrânea (TRAVASSOS, 1947, p. 180-181).

Travassos voltaria a enfatizar a importância da ligação Santa Cruz-Santos em artigos posteriores, igualmente incluídos no apêndice da obra (v., por exemplo, p. 227, 234). Voltaria, enfim (em um artigo significativamente intitulado “Mato Grosso e a política continental do Brasil”), a reiterar a importância desse Estado no âmbito da estratégia brasileira, ao qualificar Mato Grosso como a “grande esquina” do território nacional, “em pleno coração da massa continental, lá onde se cruzam os mais graves problemas decorrentes da competição entre o Prata e o Amazonas e onde o Atlântico encontra um dos mais profundos e acertados pontos de aplicação para seu antagonismo em relação ao Pacífico”. Desse modo, insiste, Mato Grosso “deve constituir um dos capítulos essenciais da política do novo Estado Brasileiro” (TRAVASSOS, 1947, p. 235-237).

Vale registrar que já no decorrer da Guerra do Chaco os militares brasileiros claramente abraçam as teses de Travassos, enfatizando a importância estratégica da Noroeste e do sul de Mato Grosso. Silveira cita, por exemplo, o relatório apresentado no início de 1935, pelo general Waldomiro Lima, ao Conselho Superior de Guerra, no qual, em face da iminência do prolongamento da rede ferroviária argentina em direção a Santa Cruz de la Sierra, o general recomendava “que o Brasil prestasse auxílio imediato à Bolívia para a construção da outra ligação estratégica fundamental, Santa Cruz-Porto Suárez” (SILVEIRA, 1990, p. 110).²⁶

Com relação à ligação entre o Brasil e o Paraguai, é preciso dizer que Travassos, embora mencione o papel da NOB no transporte de produtos paraguaios, em momento algum defende expressamente um ramal da Noroeste dirigido às fronteiras desse país. O que esse autor propõe, com relação ao Paraguai, é o prolongamento das ferrovias paranaenses, de Ponta Grossa a Guaíra e do Porto União à Foz do Iguaçu (TRAVASSOS, 1947, p. 140). Entretanto, durante a Guerra do Chaco os militares brasileiros defendem tanto a alternativa paranaense (ligação Assunção-Paranáguá por Foz do Iguaçu) como a conexão Assunção-Santos via NOB. Conforme preconizava Waldomiro Lima, no mencionado relatório de 1935, essa conexão se faria na verdade por meio de uma linha de Con-

26. Não deixa de ser pertinente notar que, algum tempo antes (fevereiro de 1933), o mesmo Waldomiro Lima, então interventor federal em São Paulo, havia apresentado a proposta de arrendamento da Noroeste pela Sorocabana, aqui já mencionada, na qual se assinalavam os “interessantes aspectos de ordem estratégica” ligados ao empreendimento representado pela união das duas ferrovias (O MAIOR plano..., 1933, p. 6).

cepción a Campo Grande, passando por Horqueta²⁷ e Ponta Porã (SILVEIRA, 1990, p. 111-112). A influência das idéias de Travassos parece, de todo modo, bastante clara nas palavras do próprio Lima, para quem essas vias de comunicação, “livrando o Paraguai da dependência e despotismo econômico argentino, afastariam de nós o perigo da união íntima desse país com a Argentina, aproximando-o mais do Brasil e oferecendo-nos certa garantia de benevolente neutralidade dessa República em caso de uma guerra Brasil-Argentina” (apud SILVEIRA, 1990, p. 112).

A reiteração do sentido político (internacional) da Noroeste

Tudo isso posto, cabe agora expor de que modo as decisões acerca da conclusão e ampliação da Noroeste se vincularam às discussões travadas no período imediatamente posterior ao encerramento dos combates no Chaco. Nesse período, os primeiros entendimentos entre o Brasil e a Bolívia incluíram, ao lado do tema do petróleo (isto é, o abastecimento do Brasil com petróleo boliviano), o da vinculação viária. As instruções portadas por Ostría Gutiérrez, ministro boliviano que chegou ao Rio de Janeiro em outubro de 1936, orientavam-no a “buscar por todos os meios possíveis a construção de uma ferrovia”.²⁸ Os entendimentos consubstanciaram-se em novembro de 1936 em dois protocolos, cada um dos quais criava uma Comissão Mista, sendo uma para tratar do problema do petróleo e outra para estudar a “vinculação ferroviária e rodoviária”. Tais comissões, depois fundidas em uma só, reuniram-se em La Paz e demoraram-se até fins de setembro de 1937 em divulgar suas conclusões e recomendações (OSTRIA GUTIÉRREZ, 1953, p. 117-118).

Nesse meio tempo, no confuso ambiente das negociações do tratado definitivo de paz – ambiente de que não estavam ausentes interesses dos EUA – prosseguia a competição entre o Brasil e a Argentina. Do ponto de vista brasileiro, diz Silveira, a questão era “reforçar a posição favorável do país junto a La Paz, contrapondo-se à ação argentina de apoio ao Paraguai” e negociando, entre outras coisas, o projeto da ferrovia Santa Cruz-Corumbá – “prioritário na planificação geopolítica do Estado”. De

27. A cidade portuária de Concepción e a povoação chamada *Horqueta* (esta situada a leste da primeira, a uma distância de cerca de 50 km) já estavam então ligadas por uma pequena linha férrea (GONZÁLEZ, YNSFRÁN, 1929, p. 117; VIEIRA, 1953, p. 262).

28. Essas instruções efetuavam, contudo, uma interessante ressalva: se esse empreendimento se revelasse “irrealizável”, o ministro devia considerar as “proposições brasileiras” no sentido de uma vinculação rodoviária, desde que tal estrada fosse “depois transformada em ferrovia” (OSTRIA GUTIÉRREZ, 1953, p. 117).

acordo com a análise de Silveira, a disputa entre o Brasil e a Argentina acentuou-se depois de março de 1937, quando o governo boliviano decretou a nacionalização do petróleo e passou a “utilizar a questão do controle e, sobretudo, do escoamento do produto, como trunfo político junto ao Brasil, à Argentina e os EUA”. A partir daí, seria “notavelmente intensificada a corrida brasileiro-argentina na direção circunstancial do petróleo” – embora, como nota o autor, para esses dois países o petróleo constituísse apenas um “objetivo circunstancial”, pois, “em vista das metas geopolítico-estratégicas de longo prazo, esta corrida se dava no caminho que conduzia ao *coração continental* e, portanto, à supremacia no subcontinente” (SILVEIRA, 1990, p. 161, 171; grifos do original).

Nesse processo a Argentina obteve a “primeira vitória significativa”, pois já em abril de 1937 foi anunciado um acordo preliminar argentino-boliviano visando à construção da ferrovia que ligaria a cidade boliviana de Yacuiba, situada junto à fronteira argentina, a Santa Cruz de la Sierra. Segundo o mesmo autor, a “reação brasileira” foi “imediate”. O representante brasileiro “intensifica os contatos” com seus colegas bolivianos, buscando um acordo similar para a construção da “*resposta estratégica*” brasileira: a ferrovia Santa Cruz-Corumbá (SILVEIRA, 1990, p. 171-172; grifos do original).

Desse modo, a Comissão Mista brasileiro-boliviana definiu-se, em fins de setembro de 1937, pela construção de uma estrada de ferro que, prolongando a Noroeste, fosse ter efetivamente a Santa Cruz de la Sierra (OSTRIA GUTIÉRREZ, 1953, p. 118). Escobari Cusicanqui oferece mais detalhes sobre o conteúdo das conclusões e recomendações dessa comissão. Deixo de me referir ao tema do petróleo, cujo detalhamento foge ao escopo do presente estudo. Mas é de grande importância referir que, sobre o tema ferroviário, a comissão recomendou não apenas a construção da ferrovia Corumbá-Santa Cruz de la Sierra (mediante a aplicação da conhecida soma de um milhão de esterlinos) mas recomendou também a *construção da seção Porto Esperança-Corumbá*, da Noroeste (ESCOBARI CUSICANQUI, 1978, p. 229).

Desses entendimentos resultaram dois Tratados, referentes a cada um dos temas em exame, assinados no Rio de Janeiro em 25 de fevereiro de 1938. Como relata Escobari Cusicanqui, o tratado sobre vinculação ferroviária assegurava a “cooperação econômica” brasileira para a construção da ferrovia Corumbá-Santa Cruz, isto é: ademais de aportar o citado milhão de libras, o Brasil faria adiantamentos para cobrir os gastos excedentes, a serem reembolsados pela Bolívia em dinheiro ou em petróleo (ESCOBARI CUSICANQUI, 1978, p. 231; v. tb. FIFER, 1972, p. 227). Para os objetivos deste estudo, contudo, importa destacar as disposições que tratam especificamente da Noroeste. Trata-se, no caso, do artigo 7º do tratado, assim redigido:

O Governo do Brasil se compromete a construir, por sua própria conta, imediatamente depois de aprovado o presente Tratado, o trecho Porto Esperança-Corumbá, da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, de conformidade com o projeto e orçamento já elaborados e aprovados (apud MASCARENHAS, 1959, p. 51; grifo meu).

Por outro lado, é conveniente destacar que, na mesma data de 25 de fevereiro de 1938, Bolívia e Brasil assinaram também outros termos de entendimento, entre eles umas Notas Complementares pelas quais o governo brasileiro declarava considerar o "estatuto territorial boliviano" como "definitivo e portanto não-suscetível de quaisquer modificações, sem a própria vontade da Bolívia" (ESCOBARI CUSICANQUI, 1978, p. 231; v. tb. OSTRIA GUTIÉRREZ, 1953, p. 148). É interessante observar também que, com o tratado assinado em fevereiro de 1938, os dirigentes brasileiros parecem haver passado à frente dos rivais argentinos, visto que apenas em 1941 seria firmado entre Argentina e Bolívia um efetivo tratado relativo à construção da ferrovia de Yacuiba à Santa Cruz. Por outro lado, a assinatura dos tratados com o Brasil sofreu certa oposição na Bolívia, onde, com relação ao acordo ferroviário, se temia o "expansionismo" brasileiro. De todo modo, os dois tratados foram aprovados pelo parlamento boliviano e a troca de ratificações ocorreu no Rio de Janeiro em setembro de 1938 (ESCOBARI CUSICANQUI, 1978, p. 201, 232; OSTRIA GUTIÉRREZ, 1953, p. 187-215).

Assim, a construção da ferrovia Corumbá-Santa Cruz foi iniciada já no segundo semestre de 1939, praticamente ao mesmo tempo em que era iniciado o prolongamento da Noroeste, de Porto Esperança a Corumbá (WHATELY, 1944, p. 19).²⁹ Novos acordos foram firmados por ocasião da visita efetuada ao Brasil pelo presidente boliviano Peñaranda, em junho de 1943; entre outras coisas, o Brasil manifestava o propósito de estabelecer, no porto de Santos, um "depósito franco para as mercadorias exportadas da Bolívia ou importadas por esta", o qual seria instalado logo.

29. Vale notar que esse cronograma foi expressamente criticado por Covello, em 1941. Para esse autor, teria sido melhor que o governo brasileiro concentrasse esforços, primeiramente, na construção do prolongamento, pois, concluído este, ficaria grandemente facilitado o suprimento dos materiais necessários à Brasil-Bolívia (COVELLO, 1941, p. 23). As observações do engenheiro brasileiro Luiz Alberto Whately, chefe da Comissão Mista responsável pela construção dessa ferrovia, parecem dar razão a Covello: "a principal dificuldade que se opôs à campanha de estudos e persiste na atual fase de construção, embora mais atenuada, foi o transporte", escreveu Whately. Na ausência do prolongamento da NOB, os materiais eram providos por via fluvial, sendo desembarcados no porto de Ladário — o que aliás exigiu a prévia construção de um pequeno trecho ferroviário ligando Ladário ao ponto inicial da Brasil-Bolívia (WHATELY, 1944, p. 16, 10; CARVALHO, 1942, p. 43; 112).

que a estrada de ferro Brasil-Bolívia estivesse em tráfego regular (OSTRIA GUTIÉRREZ, 1953, p. 218-219). Já a partir de 1942 os relatórios da NOB registram, sistematicamente, transportes efetuados por conta da Comissão Mista Brasil-Bolívia; a chave de ligação da NOB com sua congênera boliviana foi assentada em Corumbá³⁰ em 1948, e já em 1953 registra-se o tráfego de locomotivas da estrada Corumbá-Santa Cruz pelas linhas da Noroeste (R48, p. 36; R53, p. 123). A.E.F. Brasil-Bolívia foi enfim concluída em meados da década de 50, e pouco mais tarde, em 1957, foi igualmente concluída a ligação de Santa Cruz com a rede ferroviária da Argentina, através de Yacuiba (FIFER, 1972, p. 223).

Do mesmo modo, a ligação entre o Brasil e o Paraguai, através da Noroeste, parece haver sido cogitada bem cedo, no período posterior ao fim da guerra no Chaco. De fato, já em julho de 1936 a imprensa especializada brasileira noticiava: "segundo informam de Assunção, acha-se em estudos o projeto de prolongamento da estrada de ferro Concepción-Horqueta até a fronteira do Brasil" (*Brazil Ferro Carril*, n. 861, p. 51, 31 jul. 1936). Também nos anos seguintes registram-se negociações entre os dois países, visando ao estabelecimento de comunicações ferroviárias. Entretanto, à diferença do caso boliviano, essas negociações parecem haver sido mais demoradas, de modo que o governo brasileiro iniciou a construção do ramal de Ponta Porã, da Noroeste, antes mesmo de qualquer acordo formal com o governo paraguaio. Como vimos, as obras do citado ramal começaram em meados de 1938, mas foi apenas em junho de 1939 que os governos do Brasil e do Paraguai assinaram um *Acordo sobre as bases de um intercâmbio ferroviário, cultural e econômico* (AHI — doc. XXIX-1), o qual estipulava o seguinte:

O Governo do Brasil se compromete a prosseguir na construção da estrada de ferro Campo Grande-Ponta Porã, com um sub-ramal a Bela Vista, no Estado de Mato Grosso, e o Governo do Paraguai se compromete a prolongar a estrada de ferro Concepción-Horqueta até Pedro Juan Caballero, com um sub-ramal a Bela Vista paraguaia (art. 1º; grifo meu).³¹

30. Embora o tratado previsse o início da estrada de ferro Corumbá-Santa Cruz em um ponto, a ser determinado, entre Porto Esperança e Corumbá, o governo brasileiro concordou em construir por sua exclusiva conta o trecho (de 7,5 km) de Corumbá à fronteira (Arroyo Concepción), conforme notas reversais assinadas em 22 de junho de 1939 (OSTRIA GUTIÉRREZ, 1953, p. 217).

31. Convém lembrar que Ponta Porã e Pedro Juan Caballero, bem como Bela Vista (brasileira), e Bella Vista (paraguaia), são "cidades gêmeas": as duas primeiras situam-se no alto da serra de Amambai, separadas apenas por uma avenida, e as duas outras situam-se a noroeste das anteriores, separadas pelo Rio Apa.

No tocante a Mato Grosso, como se vê, o que se visava era a uma vinculação em dois pontos diferentes da fronteira – cabendo acrescentar que o mesmo acordo previa a ligação ferroviária entre os dois vizinhos também na fronteira do Estado do Paraná, em Guaira (art. 2º). Passaram-se, todavia, mais dois anos antes que os dois governos firmassem, em junho de 1941, uma Convenção destinada a dar conteúdo prático ao *Acordo* de 1939, detalhando os modos pelos quais se efetuariam a construção e a exploração da ferrovia de Concepción a Pedro Juan Caballero (AHL doc. XXX-12). Mesmo essa convenção, porém, não foi executada, tendo sido substituída por uma outra, assinada mais de três anos depois, em agosto de 1944 (AHL doc. XXXIII-8).

Ao que parece, o governo paraguaio esperava que seu congêneres brasileiro providenciasse, ele mesmo, a construção não apenas do ramal de Ponta Porã como também do trecho entre Horqueta e Pedro Juan Caballero. De fato, a convenção de 1944 estipulava, por exemplo, que a concessão para “construção e exploração” da via férrea entre Pedro Juan Caballero e Concepción seria atribuída, pelo governo paraguaio, à própria Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (AHL doc. XXXIII-8, art. 1º). A esse respeito, é bastante interessante a informação de que, em maio de 1943, estando o presidente paraguaio, Morínigo, em visita ao Brasil, as autoridades brasileiras lhe prometeram “privilégios de exportação em Santos e a extensão da rede ferroviária brasileira até Concepción” (DÍAZ DE ARCE, 1991, p. 357; grifo meu). Aliás, também Warren afirma que Morínigo, depois de visitar o Rio de Janeiro, voltou com uma “zona livre” no porto de Santos e uma “promessa de extensão da estrada de ferro de São Paulo para Concepción” (WARREN, 1949, p. 334; grifo meu). De todo modo, a Convenção assinada em agosto de 44 tampouco produziu conseqüências efetivas: o assunto, daí por diante, parece haver sido deixado no esquecimento, pois o trecho ferroviário Horqueta-Pedro Juan Caballero jamais foi construído.

O SENTIDO DAS OBRAS DE CONCLUSÃO E AMPLIAÇÃO DA NOROESTE

Dito de forma sintética, o que busco mostrar, neste capítulo, é que a implementação da Noroeste do Brasil, no período aqui considerado (envolvendo particularmente sua extensão a Corumbá e a construção do ramal de Ponta Porã), correspondeu a desígnios essencialmente políticos do Estado brasileiro. Na verdade, parece mesmo possível dizer que as citadas iniciativas de conclusão e ampliação da Noroeste constituíram principalmente um ato da *política externa* do Brasil. De fato, como é evidenciado

pelos tratados e convênios internacionais há pouco referidos, o prolongamento da ferrovia, de Ponta Esperança até Corumbá, deve ser visto antes de tudo como peça indispensável à conexão com a ferrovia Brasil-Bolívia, empreendida na mesma época; e essas duas obras, bem como a construção do ramal de Ponta Porã, não podem ser vistas senão no contexto das tensões e rivalidades entre o Brasil e a Argentina, aguçadas, como vimos, pela Guerra do Chaco e seus desdobramentos.

Aliás, é curioso assinalar que o sentido eminentemente internacional da conclusão da Noroeste parece haver subsistido até mesmo na memória dos habitantes de Corumbá, conforme se vê por alguns depoimentos colhidos por Tânia Garcia. Assim, diz um antigo e idoso morador da referida cidade: “esta estrada de ferro não foi construída para Corumbá. Foi um compromisso que o governo federal tinha com a Bolívia por causa do Acre. Esta estrada é um convênio internacional para ligar o Atlântico ao Pacífico”. Também o ex-governador Cassio de Barros, corumbaense, vai no mesmo sentido; para ele, segundo as palavras da autora, “o que teria levado os trilhos da Noroeste a procurarem este destino [Corumbá] seriam os acordos internacionais firmados entre o Brasil e a Bolívia” (GARCIA, Tânia da Costa, 1993, p. 71, 82).

Certamente, razões “internas”, por assim dizer, continuaram a contribuir para as decisões acerca dos investimentos realizados na NOB – vinculando-se ainda uma vez, como no início do século, ao intuito de reforçar a soberania do Estado nos confins sul-mato-grossenses do território nacional. De fato, é amplamente sabido que, em face da fragilidade das defesas do SMT, bem como dos inúmeros fatores de inquietação presentes nesse espaço, o Estado nacional brasileiro desenvolveu uma longa série de outros esforços, além daqueles diretamente relacionados com a Noroeste.

Destaca-se a esse respeito, por exemplo, a construção de rodovias. Já no início dos anos 20 estava em curso um programa de construção de estradas de rodagem militares, no extremo sudoeste do Estado, programa esse destinado a ligar às povoações fronteiriças (como Porto Murinho, Bela Vista e Ponta Porã) a localidades servidas pela Noroeste, a saber, Miranda, Aquidauana e Campo Grande. No mesmo processo, amplamente noticiado pelas fontes, estenderam-se também linhas telegráficas até aquelas cidades da fronteira que, conforme já referi, encontravam-se até então desprovidas desse meio de comunicação (v., por exemplo, RMT22, p. 63; RMT23, p. 95; RONDON..., 1958; MARTINS, Demóstenes, 1980). Na verdade, em matéria de construção e conservação de rodovias, no sul e no sudoeste do SMT, o trabalho das comissões militares teve longa duração, sendo mencionado até, pelo menos, fins da década de 50 (RMT59, p. 11).

No tocante ao aparelhamento militar do SMT, registra-se também o programa de construção de quartéis, iniciado pelo então ministro da

Guerra, Pandiá Calógeras (governo de Epitácio Pessoa). A construção de novos quartéis em Campo Grande foi incluída já no primeiro contrato do referido programa, assinado entre o Ministério e a Companhia Construtora de Santos, do engenheiro Roberto Simonsen, em março de 1921 (SILVA, Egydio M. de Castro e, 1961, p. 92). Assim, em Campo Grande foi construída a Vila Militar, edificando-se "vastos quartéis" e um grande hospital, destinado a atender toda a Circunscrição Militar; além disso, foi aberto um "campo de aviação". Novos quartéis foram construídos também em Ponta-Porã e Aquidauana, sendo ainda aumentado o existente em Bela Vista (RONDON..., 1958, p. 458-459).

Ainda a respeito desse assunto, contudo, mais notável parece haver sido a política chamada de "nacionalização das fronteiras", posta em prática pelo governo ditatorial do Estado Novo no âmbito da conhecida "Marcha para Oeste". Na verdade, as políticas territoriais do Estado Novo, com relação a Mato Grosso, constituem apenas uma parte do vasto programa centralizador, de inspiração autoritária, que se buscou implementar no Brasil após a Revolução de 30. Tratava-se aí, nas palavras de um personagem da época, de eliminar os "regionalismos desenfrados", os quais "comprometiam a todo momento a integridade nacional" (Gustavo Capanema, apud COSTA, 1992, p. 193). Mas é Lenharo quem assinala os significados mais amplos então assumidos pelos discursos dos representantes do Estado. A ênfase na "conquista territorial" e na "integração espacial do país", nota o autor, surge como "contrapartida necessária ao esforço totalitário de reordenamento corporativo da sociedade e da pretensão pedagógica de homogeneização ideológica de todos os brasileiros". Assim, as frases sobre a conquista do território deviam funcionar como um recurso de "instrumentalização política", mediante "a criação de um especial clima de participação política, emotivo e ilusório" (LENHARO, 1986a, p. 13-14; sobre esses assuntos, ver também LENHARO, 1986b, esp. cap. 2).

De todo modo, essas políticas estadonovistas tiveram amplos desdobramentos no SMT. A Constituição ditatorial de 1937 estabelecia que, numa faixa de 150 km ao longo das fronteiras do país, nenhuma concessão de terras ou vias de comunicação seria efetuada sem a anuência do Conselho de Segurança Nacional; além disso, as empresas situadas nessa faixa "deveriam demonstrar o predomínio de capital e trabalhadores nacionais", sendo que, para implementar as determinações federais, foi criada em 1939 uma "Comissão Especial de Revisão de Concessão de Terras na Faixa de Fronteira" [CEFF] (GUILLEN, 1996, p. 41). Assim, na citada faixa o governo federal "passou a negar, sistematicamente, a concessão de terras devolutas a requerentes que já fossem proprietários, e a favorecer a instalação de pequenas propriedades" - as quais eram vistas, então, como "sinônimo de defesa e segurança nacional" (LENHARO, 1986a, p. 49-50).

No âmbito dessa estratégia destacam-se as medidas relativas à Companhia Mate Laranjeira. Na verdade, mesmo antes do Estado Novo o governo Vargas já delineava medidas que deveriam atingir profundamente a economia da empresa, como a sobretaxação da exportação de ervamate apenas cancheada. Foi, porém, no início da década de 40 que o "cerco" à Companhia foi finalmente "apertado", como nota Lenharo (LENHARO, 1986a, p. 66). No início de 1941, explica Guillen, atendendo às recomendações da CEFF e do Conselho de Segurança Nacional, Vargas negou autorização para que se renovasse o contrato de arrendamento dos ervais; era também recomendado que se estabelecesse um regime de "livre exploração dos ervais" e que as terras até então sob o domínio da empresa fossem utilizadas pelo governo para uma "colonização racional". Além disso, a pequena via férrea pertencente à Companhia foi federalizada, e deveriam ser oficializadas as "cidades e povoados" criados pela empresa no interior de seus domínios: as localidades de Guaira e Porto Mendes, no Estado do Paraná, e Campanário e Porto Felicidade, em território sul-mato-grossense (GUILLEN, 1996, p. 42).

Na área de atuação da Companhia Mate, a autoridade direta do governo federal foi ainda acrescida, em 1943, mediante a criação de dois Territórios Federais: o de Ponta Porã e o de Iguacu, respectivamente no sul de Mato Grosso e no oeste do Paraná. Tal providência reveste-se de particular significado uma vez que, segundo as autoridades federais, os próprios governos estaduais de Mato Grosso haviam "contribuído para que suas terras caíssem em mãos de companhias estrangeiras", as quais "colocavam em risco a segurança nacional, na medida em que não promoviam o povoamento e não fixavam o homem na terra" (GUILLEN, 1996, p. 41-42).

Por outro lado, conforme registra Valmir Corrêa, desde 1930 o poder federal vinha procurando firmar-se perante o conjunto dos grandes proprietários mato-grossenses, agindo inicialmente contra os grandes usineiros do norte. No Estado Novo, a repressão voltou-se para o sul do Estado: no curso de uma campanha de "desarmamento" da população civil, foi tornado público o envolvimento de *coronéis* com o banditismo, e grandes proprietários e chefes políticos chegaram a ser presos como "bandidos e contraventores". Para Corrêa, a referida campanha de desarmamento, que se tornou "mais eficiente e severa" depois que o comando da Região Militar, em Campo Grande, foi assumido pelo general José Pessoa, representou um "golpe radical contra os *coronéis* mato-grossenses", especialmente no sul (CORRÊA, 1995, p. 134, 142-143).

Ainda em face do "cenário social convulsionado" do SMT, como nota Lenharo, a repressão somaram-se "dispositivos civilizadores", dentre os quais se destaca a criação, em 1943, da Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND), situada no novo Território Federal de Ponta Porã.

Nessa colônia, locada em terras férteis, no município de Dourados, seriam distribuídos gratuitamente, preferentemente a cidadãos brasileiros, "reconhecidamente pobres", lotes "de 20 a 50 hectares, mais as casas e outras benfeitorias". O processo de efetiva implantação da CAND, contudo, atrasou-se, vindo a ocorrer já depois do final do Estado Novo, a partir de 1948 (LENHARO, 1986a, p. 65-66, 52, 56; sobre esse assunto, v. tb. OLIVEIRA, Benícia Couto de, 1999, p. 173 et seq.).

Há, entretanto, um ponto que convém ressaltar: não se pode exagerar o poder e a eficácia das medidas centralizadoras e "civilizadoras" da era Vargas. De fato, é mais do que sabido que, mesmo durante o Estado Novo, o poder central não logrou impor uma cabal derrota às velhas oligarquias estaduais, e até mesmo no SMT as limitações das iniciativas estadonovistas foram notáveis. Nelson Werneck Sodré, por exemplo, dá a entender que a própria campanha de desarmamento promovida pelo general Pessoa, em 1938 e 1939, teria decorrido de uma iniciativa do próprio Pessoa, e não de uma determinação superior. Sodré acrescenta que o general chegou a conversar com Vargas no Rio de Janeiro, a fim de tentar "convencê-lo" da "necessidade de erradicar o banditismo", mas não obteve as verbas necessárias; assim, "o latifúndio, matriz do banditismo, vencera mais uma vez", conclui o autor, quem registra ainda que os "coiteiros" visados por Pessoa eram "gente importante, de situação econômica, política e social destacada, com relações entre os poderosos do Estado Novo"; especialmente Dutra (ministro da Guerra) e o chefe de Polícia, Filinto Müller (cf. SODRÉ, 1986, p. 170-171, 184, 186, 175). Do mesmo modo, no tocante à Companhia Mate Laranjeira, é igualmente sabido que o Estado Novo, embora tenha certamente abatido seu poder, não logrou afastá-la completamente: o regime ditatorial acabou antes de haverem sido efetivamente implementadas todas as medidas anunciadas em 1941, e a empresa continuou a "protelar" a execução dessas medidas até a década de 60 (GUILLEN, 1996, p. 42, nota 17).

Parece assim bastante claro que as medidas de conclusão e ampliação da NOB, no período abordado no presente estudo, encaixam-se também no contexto descrito, por seus efeitos *nacionalizadores e centralizadores*, acordes com os objetivos de reforço da presença do Estado no SMT. Contudo, parece igualmente evidente que, nesse novo momento (diferentemente daquele do período inicial de construção da ferrovia), os melhoramentos da Noroeste não poderiam exercer, no que respeita aos objetivos citados, senão efeitos bastante indiretos.

Com efeito, tratando-se da articulação de Mato Grosso ao "corpo da Nação", tudo indica que esse objetivo já fora satisfatoriamente atingido com a construção do trecho inicial, de Bauru a Porto Esperança. Assim, não parece provável que o simples prolongamento da ferrovia,

de Porto Esperança a Corumbá, fosse representar grande reforço ao papel até então desempenhado pela Estrada, nesse particular. A situação é certamente um pouco diferente no que diz respeito ao ramal de Ponta Porã: parece possível dizer que, nessas "fronteiras perigosas", a presença da ferrovia poderia jogar um papel *nacional* pelo menos tão importante quanto o que dela se esperava em termos internacionais. Contudo, mesmo o fato de a construção do ramal haver prosseguido a despeito da efetivação de quaisquer acordos internacionais não desautoriza, a meu ver, que se aplique a esse caso a mesma conclusão referente ao prolongamento a Corumbá, a saber: tratou-se, também aí, de um melhoramento executado, antes de qualquer coisa, com vistas a objetivos de política externa.³²

Por outro lado, a fim de que não se cristalize uma visão unilateral do processo que venho tentando narrar, é fundamental ressaltar que, na verdade, as considerações político-estratégicas, que acompanham a história da Noroeste desde seu início, não apenas não excluíam como até mesmo *pressupunham* considerações de sentido econômico. Na verdade, nesse confuso emaranhado de perspectivas econômicas e estratégicas, o próprio papel estratégico da NOB, segundo a interpretação de diversos autores, deveria ser cumprido mediante a obtenção de determinados efeitos econômicos. As relações comerciais, por exemplo, eram acertadamente vistas como meio privilegiado de consolidação de relações políticas entre países vizinhos. Assim, tratando-se de "atrair" a Bolívia para a órbita do Brasil, o que se pensava desde o início era em encaminhar, para a NOB, boa parcela do comércio exterior daquele país; tratando-se de "isolar" a Argentina, o que se tinha muito em mente era, no dizer de Schnoor, estabelecer com a NOB, às margens do Rio Paraguai, "uma gigantesca torneira", desviando para o Rio e Santos a corrente comercial de Mato Grosso e Bolívia, que agora se dirige a Buenos Aires" (SCHNOOR, 1903, p. 39); enfim, tendo-se em vista a defesa do sul de Mato Grosso, o que se buscava também era providenciar meios para seu desenvolvimento econômico, capaz de permitir um incremento populacional nessa região. A esse respeito, notou Fernando de Azevedo:

o valor estratégico de uma estrada de ferro não se mede apenas pela sua capacidade de transporte de tropas e de seu abastecimento, mas pela função civilizadora (econômica, comercial, política e cultural) que exerce, transformando as regiões percorridas que, de terras de ninguém, *no man's*

32. De todo modo, conforme indico mais adiante, existem certos indícios de que o movimento constitucionalista de 1932 pode ter funcionado também como um "catalisador" das decisões tomadas pelo Estado Novo acerca da Noroeste e, em geral, do SMT.

lands, desertas ou quase desabitadas, passam a ser poderosos centros de produção agrícola e industrial. É que, não apenas os caminhos em si mesmos, mas povoamento, produção e circulação constituem elementos essenciais de defesa das fronteiras de um país (AZEVEDO, [1958], p. 91).

No período que se seguiu à construção, e que corresponde ao presente estudo, essa dupla perspectiva não só não desapareceu como foi reiterada. O mesmo panorama político (estratégico e militar), como vimos, continuou a vigorar. Por outro lado, conforme é mostrado por exemplo por Travassos, salta à vista que, tal como no início do século (ou talvez de forma ainda mais clara), os fatores político-estratégicos continuam a pressupor raciocínios de fundo econômico. Agora, de fato, além das antigas intenções de "encaminhar para o Brasil o comércio dos vizinhos" e de "promover o desenvolvimento do sul de Mato Grosso", inclusive com a "Marcha para Oeste", havia até mesmo a miragem do petróleo boliviano.

São especialmente notáveis, nesse período, as referências à abertura, nos vizinhos de Oeste, de mercados para os produtos da indústria brasileira. Já mencionei por exemplo que, segundo afirmava Adolpho Konder em 1921, o projeto de prolongamento da Sorocabana (aliás uma estatal paulista) em direção à República do Paraguai visava à "conquista", por parte da indústria paulista, dos mercados consumidores até mesmo da região nordeste da Argentina; ademais, como foi também mencionado, a ligação com o Paraguai associava-se igualmente, nessa época, às possibilidades de fornecimento de algodão para a indústria têxtil brasileira.

Especificamente com relação à Noroeste, e igualmente em 1921, são bastante significativas as palavras do diretor Arlindo Luz - quem, ao defender a extensão da NOB até Corumbá, argumenta que essa cidade reunia "todos os requisitos necessários para ser naquelas zonas distantes um grande centro distribuidor dos produtos da nossa lavoura e da nossa indústria" (R21, p. 46). Ainda mais explícitos são os argumentos de Oscar Teixeira Guimarães, que assim defendia, em 1933, a construção do ramal de Ponta Porã:

A crescente atividade do Brasil necessita alargar seus mercados, e adquirir novos, o que poderá conseguir nos países vizinhos. A república do Paraguai é a que mais de perto vem se utilizando de nossa indústria e comércio, quer diretamente pela Noroeste do Brasil e viação fluvial do Paraguai, quer por meio dos mercados de Buenos Aires e Montevideu, com maiores despesas. Uma comunicação direta e rápida, facilitando o intercâmbio dos dois países, será de alcance para ambos (GUIMARÃES, 1933, p. 97).

Igualmente em 1933, essas intenções aparecem de modo ainda mais claro, agora juntando a Noroeste à Sorocabana, na conhecida pro-

posta de arrendamento assinada pelo então interventor em São Paulo, Waldomiro de Castilho Lima. Esse documento assinala que a rede formada pelas duas ferrovias levaria "o influxo do comércio nacional além das fronteiras da pátria, pela Bolívia, pelo Paraguai e pelo Norte da Argentina", e insiste no "grande alcance desse empreendimento, para a economia nacional" (O MAIOR plano..., 1933, p. 6). Trata-se aí, com efeito, de uma proposta que visava a conciliar os interesses estratégicos da União com os interesses dos industriais e comerciantes paulistas, abrindo-lhes novos mercados no interior do continente; o plano ferroviário, aliás, deveria ser complementado por outra medida, igualmente planejada por Waldomiro Lima e divulgada naqueles mesmos dias: trata-se do estabelecimento de uma "zona franca" no porto de Santos, "a fim de permitir que a importação e exportação da Bolívia e do Paraguai se façam através do Estado de São Paulo" (*Brazil-Ferro Carril*, n. 778, p. 63, 15 fev. 1933; grifo meu). Em 1934, enfim, também Arlindo de Andrade assinalava: a "indústria brasileira tem no Paraguai um campo de um milhão de consumidores. Ter o domínio do comércio paraguaio, no que toca a produtos manufaturados, é coisa urgente para nós"; e acrescentava: "quando a navegação do rio Paraguai estiver nas condições de servir à indústria paulista e o trem de ferro alcançar Ponta Porã para ligar-se a Vila Rica [*sic*], a Argentina terá uma séria limitação à sua expansão comercial para o Norte" (ANDRADE, 1934, p. 142).

Contudo, tais referências não podem servir para alimentar ilusões de que, no tocante à implementação da NOB, as perspectivas econômicas fossem, em algum momento, as fundamentais. Conforme busquei demonstrar, essas perspectivas só podiam adquirir alguma importância, e mesmo assim secundária, quando associadas às perspectivas políticas, muito mais amplas. Essa realidade foi compreendida e singelamente expressa, por exemplo, por Nelson Werneck Sodré, em 1947: "particularmente, não acreditamos que, a solução política, acabe por se somar a solução econômica; no caso do prolongamento do ramal a Horqueta, em vista do Paraguai não produzir matéria-prima exportável, para o nosso país, *na base da justa remuneração do empate correspondente à ferrovia*"; da mesma forma, referindo-se à Brasil-Bolívia, o mesmo autor avalia que "difícilmente a recompensa econômica se juntará às vantagens políticas a serem trazidas pela estrada". Sodré nota, de resto, que tampouco em Mato Grosso a Noroeste efetivaria "melhoramentos e ampliações em correspondência com o desenvolvimento da zona", mas sim "em correspondência com as necessidades da nossa política externa" (SODRÉ, 1947, p. 75; grifo meu).

Parece-me importante assinalar, por outra parte, o flagrante descompasso entre a grandiloquência dos discursos geopolíticos, isto é, as

grandes expectativas depositadas pelos homens de Estado brasileiros sobre a Noroeste, e as duras realidades da ferrovia e de todo o sul de Mato Grosso. As alvissareiras previsões de alguns geopolíticos chegam a soar patéticas quando confrontadas, por exemplo, com as impiedosas descrições de um Lévi-Strauss, em meados da década de 30, referentes a Porto Esperança e a Corumbá (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 152-153, 189). Diversas fontes assinalam igualmente as deficiências apresentadas pela NOB nas ocasiões em que se exigiu dela o transporte intensivo de forças e materiais militares, na época das rebeliões tenentistas, da Coluna Prestes e do movimento constitucionalista de 1932. Os próprios relatórios dos diretores mostram, com abundância de dados, os apuros sofridos pela Noroeste em tais ocasiões.³³ Também Fernando de Azevedo confirma que, nesses episódios, verificou-se que a Noroeste “sofia de uma obstrução crônica quer pela insuficiência de material rodante, quer pela sua própria organização, e não respondia prontamente às necessidades criadas pelas operações militares”. O autor admite: “prestar, [ela] prestou serviços como instrumento de guerra” – mas não, todavia, com eficiência; isto é, “com a segurança, a regularidade e a rapidez do tráfego, em massa, de homens e mercadorias”, que se desejariam em tais conjunturas (AZEVEDO, [1958], p. 102). A título de exemplo, com relação especificamente ao movimento de tropas legalistas que se seguiu à Revolução de 1932, vale uma observação segundo a qual “houve dias em que se verificou o fenômeno de estarem descarriladas mais de três composições de tropas, tendo até se registrado alguns feridos” (apud PENIDO, 1933, p. 45-46; v. tb. AZEVEDO, [1958], p. 153-154, nota).³⁴

Na verdade, também para Travassos o papel estratégico da Noroeste era problematizado pelas suas deficiências. Esse autor chega a dizer que, caso a NOB não alcançasse “a desejada eficiência”, a construção da linha de Santa Cruz a Corumbá seria “verdadeira arma de dois gumes” – visto que, nessa hipótese, ao invés de os fluxos comerciais serem canalizados para Santos, seria reforçada a “energia transportadora do [rio] Paraguai”, em proveito, evidentemente, da Argentina. Assim, a “atração de leste”, a que se refere o autor, somente poderia efetivar-se “se sobrarem à Noroeste os meios necessários para vencer as influências fluviais e ferroviárias de Buenos Aires, ou seja para *vencer suas próprias insuficiências*” (TRAVASSOS, 1947, p. 103-105; grifo meu). Nessas cir-

33. Para mais detalhes a esse respeito, v. Queiroz (1999), p. 193-207.

34. Acerca dessas questões, encontrei apenas uma opinião francamente divergente: a de Sá Carvalho, o qual afirmava, em 1942, que a NOB servia “satisfatoriamente à estratégia militar”: “trouxe eficiência pronta quando reclamada. Sirvam de exemplo as revoluções de 1922, 1924, 1930 e 1932, que, dessa Estrada, muito se utilizaram” (CARVALHO, 1942, p. 108).

cunstâncias, aliás, não surpreende que frequentemente, e desde muito cedo, os dirigentes da Estrada invoquem seus “altos objetivos nacionais e internacionais” para reivindicarem a execução de melhoramentos como a construção da ponte sobre o Paraná, a variante Araçatuba-Jupiá, a reforma da linha nos pantanais, a remodelação do trecho paulista e até mesmo a adoção da bitola larga (v. por exemplo Arlindo Luz, em R21, p. 4; GUIMARÃES, 1933, p. 89).

Finalmente, tratando-se da importância estratégica da Noroeste, não há como deixar de notar certos paradoxos, a saber, o fato de que, em três ocasiões “revolucionárias” por que passou a ferrovia, ela serviu, total ou parcialmente, a fins precisamente opostos aos interesses originais das elites dirigentes do Brasil. De fato, embora a construção dessa ferrovia haja correspondido entre outras coisas à intenção de “manter a ordem” no sul de Mato Grosso, em 1922, 1924 e principalmente em 1932 a ferrovia foi utilizada por rebeldes, com maior ou menor êxito, contra o próprio governo da União. É ainda mais notável que, em mais de uma ocasião, chegaram a inverter-se totalmente os termos da tradicional equação estratégica montada pelos dirigentes do país com relação ao sul de Mato Grosso. Esse foi o caso, por exemplo, da conjuntura da rebelião de 1924, quando se registra uma situação de suprema ironia, relacionada com a necessidade de prover o abastecimento das forças *legalistas* em operação no SMT: conforme registra Virgílio Corrêa Filho, em vista da interrupção do tráfego da NOB (cujo trecho paulista foi por algum tempo ocupado pelos rebeldes) foi preciso providenciar esse abastecimento *pela via fluvial platina*. De fato, o então presidente do Estado, Pedro Celestino, assim se expressa em telegrama ao ministro do Interior, em julho de 1924:

Tendo sido escassa colheita cereais no corrente ano e tendo cessado a importação de São Paulo que em grande parte abastecia o sul, receio grande dificuldade em fazer abastecimento das forças que operam no sul [...]. Por essa razão lembraria a V. Excia. conveniência [...] ser enviado via rio Paraguai para Porto Esperança fornecimento de gêneros alimentícios adquiridos no Rio Grande ou no Rio da Prata (apud CORRÊA FILHO, 1945b, p. 172).³⁵

Outra situação semelhante à descrita, mas de contornos bem mais graves, teria lugar por ocasião da Revolução de 1932. Nesse episódio, de fato, o destacamento legalista concentrado em Porto Murtinho, além de operar com apoio da flotilha do Rio Paraguai, esperava obter reforços, provenientes do Rio Grande do Sul, precisamente pela via *fluvial*, pelo

35. E de fato, ao que consta, o ministro teria efetivamente providenciado a “partida urgente” de um navio do *Lloyd Brasileiro* com os gêneros pedidos, a serem desembarcados em Porto Esperança (CORRÊA FILHO, 1945b, p. 173).

que se deduz das informações de Klinger (1958, p. 513). Demósthene Martins acrescenta que a citada força legalista contava com o apoio das comunicações "ensejadas pelo Rio Paraguai" para executar aquele que seria seu objetivo: "apoderar-se" da Noroeste e utilizá-la para atacar São Paulo pela retaguarda (MARTINS, 1980, p. 103). Como se percebe, em tais circunstâncias as forças federais brasileiras viam-se, ironicamente, colocadas exatamente na posição que sempre se imaginou que seria a do inimigo, ou seja, a Argentina.

Diga-se de passagem que da experiência da Revolução de 32 parecem haver sido extraídas importantes conclusões, do ponto de vista do governo da União. A esse respeito são muito interessantes as considerações de Virgínio Santa Rosa³⁶ – quem, escrevendo na década de 30, opina ser necessário "corrigir" a "poderosa e inevitável influência" que o Estado de São Paulo vinha exercendo nos "destinos" de Mato Grosso "através da E. F. Noroeste do Brasil". "Essa sujeição de Mato Grosso a S. Paulo", diz Santa Rosa, "é das mais estreitas e indissolúveis, como demonstrou o movimento revolucionário de julho de 1932"; assim, a "perduração de semelhante estado de coisas" parecia-lhe "demasiado perigosa à segurança da União". Para o autor, essa "influência exclusiva" de São Paulo era "extraordinariamente benéfica para o progresso e cultura" de Mato Grosso, mas poderia também transformar-se em "qualquer coisa de profundamente prejudicial à solidez da unidade nacional". Nesse contexto, Santa Rosa sugeria que fosse dirigido ao Estado de Mato Grosso um ramal da Estrada de Ferro de Goiás, partindo de Ipameri e entrando em território mato-grossense pela região do alto Araguaia e do Rio das Garças (SANTA ROSA, [193-], p. 198-199, 201). Como claramente se deduz, o trecho ferroviário proposto por Santa Rosa funcionaria como um sucedâneo da Noroeste, caso essa ferrovia voltasse, mais uma vez, a ser utilizada contra os interesses da União.

Curiosamente, meio século depois o político mato-grossense Lenine Póvoas, em um interessante depoimento, parece ecoar as preocupações de Virgínio Santa Rosa. Ele se diz convencido de que a divisão de Mato Grosso, efetivada em 1977, ocorreu por uma questão de "segurança nacional": Geisel e Golbery teriam concluído que "um Mato Grosso desenvolvido unido a São Paulo poderia tornar-se uma potência", situada ademais em uma "fronteira viva", e que daí "mais tarde poderia surgir outro movimento separatista do Brasil"; então, conclui, "resolvemos dividir Mato Grosso, dividir para reinar" (apud NEVES, 1988, p. 208).

Evidentemente, a respeito de tais questões não havia muito o que fazer, uma vez que não se poderiam eliminar os principais fatores de vin-

36. Autor, como se sabe, do célebre estudo intitulado *O sentido do tenentismo*.

culação entre São Paulo e o sul de Mato Grosso. Mesmo assim, parece que não se deve desconsiderar o papel do movimento de 1932 como possível catalisador (uma espécie de "equivalente interno" da Guerra do Chaco) das decisões relativas à Noroeste e ao sul de Mato Grosso, tomadas no curso do Estado Novo, decisões essas que – mediante a aposta na colonização do SMT por brasileiros natos, na redução da influência cultural estrangeira nas fronteiras, na maior aproximação política e diplomática com a Bolívia e o Paraguai, etc. – visavam a pelo menos reduzir o número de variáveis problemáticas presentes nessa complicada equação política.



UMA FERROVIA EM XEQUE O DESEMPENHO ECONÔMICO-FINANCEIRO DA NOROESTE

UM PANORAMA DA SITUAÇÃO

Antes de iniciar a análise do caso da NOB, creio ser conveniente delinear, ainda que superficialmente, alguns condicionamentos históricos responsáveis pela forma como surgiu e evoluiu a malha ferroviária brasileira. Na época em que se iniciaram no Brasil as construções ferroviárias (meados do século 19), a estrutura econômica do país poderia ser resumida da seguinte forma: economia centrada na agroexportação, baseada em uns poucos produtos (café, açúcar, algodão); população extremamente reduzida, composta em boa parte por escravos e concentrada no litoral e suas proximidades; indústria moderna praticamente inexistente; ausente ou fraca integração entre os diversos pólos produtivos, espalhados principalmente ao longo do litoral. Além disso, em uma longa extensão da costa atlântica as características topográficas impunham dificuldades às comunicações entre o interior e o litoral; tais condições, que desfavoreciam até mesmo a construção de estradas de rodagem, faziam prever que as ferrovias que viessem a ligar a faixa litorânea ao interior do país seriam de construção e operação muito dispendiosas (não só na subida do planalto como também nas diversas áreas de relevo acidentado sobre esse planalto).

O mais importante, contudo, é que os gêneros de exportação, com sua produção em geral concentrada em determinadas regiões, não ofereciam volumes exportáveis capazes de justificar, com base em frios raciocínios econômicos, um grande melhoramento dos transportes, como seria aquele representado pela moderna ferrovia: na maior parte do país, o transporte "em lombo de burro" atendia satisfatoriamente ao modesto volume do comércio exterior (BENÉVOLO, 1953). A exceção notável a essa regra era a província de São Paulo, onde se produziam excedentes exportáveis não apenas de café mas também de açúcar e de algodão (MATOS, 1990, p. 71-72; SAES, 1981, p. 39-40). Contra as construções ferroviárias atuava também a grande dependência do exterior, pois para tanto seria preciso importar, dos países centrais do capitalismo, não apenas grande parte dos capitais mas, também, praticamente todo o material de construção das ferrovias, o material rodante, o próprio combustível (carvão) e mesmo os técnicos habilitados.

Em vista de tais circunstâncias se compreende que, até meados do século 19, não houvessem surtido efeito as concessões ferroviárias outorgadas pelos governos. De fato, pesadas todas essas circunstâncias, pode-se talvez dizer que o início e a expansão das ferrovias no Brasil representaria uma verdadeira opção de *sacar contra o futuro*, dado o *descompasso* entre o grande porte dos empreendimentos ferroviários e a modéstia dos volumes a transportar. A partir de 1850, porém, ocorrem certas transformações importantes no panorama econômico brasileiro. O fim do tráfico de escravos africanos, além de liberar grande soma de capitais, finalmente colocou a perspectiva da abolição do próprio regime escravista e permitiu a normalização das relações com a Grã-Bretanha, o que ensejou o aumento do fluxo de capitais britânicos para o Brasil (PRADO JÚNIOR, 1987, p. 192, 154). Nesse novo contexto, o governo imperial (secundado por alguns governos provinciais) passou a apoiar financeiramente a construção de ferrovias por empresas particulares.

Assim, mais forte que os prognósticos negativos foi a crença em que, uma vez construídas, as estradas de ferro ativariam em tal escala a produção que, no momento imediato, as empresas ferroviárias passariam a dispor dos volumes de transporte necessários à sua boa saúde financeira. Aqui, como em outros países, a mística das ferrovias, sua *fascinação*, suplantou o pessimismo e impôs, com ou sem razão, o reinado do trem de ferro. Os prognósticos otimistas, porém, não se confirmariam. Na maioria das ferrovias os déficits eram constantes, exce-tuando-se praticamente apenas as empresas situadas em regiões nas quais se cultivava em grande escala o café, gênero de elevado valor e que representou, praticamente, a única mercadoria capaz de pagar os fretes exigidos para a manutenção do equilíbrio financeiro das empresas ferroviárias – circunstância essa enunciada com particular clareza por Duncan, que assim classifica as estradas de ferro brasileiras: “como regra geral, aquelas estradas que transportam grandes quantidades de café são prósperas; e aquelas que transportam pouco café têm pequena renda operacional líquida ou déficit” (DUNCAN, 1932, p. 10; v. tb. SAES, 1981, *passim*). Assim, sempre com essa ressalva, a inadequação entre as realidades brasileiras e os pré-requisitos exigidos pela empresa ferroviária é abundantemente mencionada na literatura especializada (v., por exemplo, Clodomiro P. da Silva, apud SAES, 1981, p. 24; SILVA, Clodomiro Pereira da, 1910, p. 154).

Desse modo, não chega a ser surpreendente a noção, corrente em nosso país, de que a experiência ferroviária resultou entre nós num *relativo fracasso*, dada a pequena significação do transporte sobre trilhos no conjunto da economia brasileira atual (significação essa que parece ainda mais diminuta quando comparada com a situação de outros países de ex-

tensão territorial semelhante). Não se pode, contudo, ignorar que os diagnósticos até aqui apontados são um tanto esquemáticos, e sua generalização irrefletida pode ter conseqüências perigosas para a análise. De fato, embora me pareça inegável que o *descompasso* anteriormente referido constitui efetivamente o pano de fundo contra o qual se desenrola a história ferroviária brasileira, parece-me igualmente evidente que, caso intentássemos excluir da História as decisões baseadas nas esperanças, nos desejos, nas aspirações humanas, nossa história restaria irremediavelmente muito pobre. Ademais, deve ser salientado que o suposto *fracasso* das ferrovias brasileiras não foi, de fato, senão *relativo*. Assim, podemos entristecer-nos com o fato de que um país de dimensões continentais, como o Brasil, ainda hoje se beneficie tão pouco do transporte ferroviário. Contudo, segundo a avaliação de um importante estudo, que se refere ao período da Primeira República, as ferrovias brasileiras chegaram a desempenhar, em seu conjunto, um importante papel econômico (TOPIK, [1987], p. 136 et seq.), e efetivamente se sabe que, mesmo com todos os seus problemas, nossas ferrovias foram capazes de *dobrar* o volume de seus transportes, entre 1940 e 1960 (KATINSKY, 1994, p. 53).

O desempenho da Noroeste

Ao longo do nosso período, são particularmente notáveis dois aspectos que caracterizam a trajetória empresarial da Noroeste: um grande incremento nos volumes transportados, por um lado, e um persistente “regime deficitário”, por outro. De fato, a *Tabela 3.1* mostra que são francamente ascendentes as cifras do transporte de passageiros, mercadorias e animais, e essa tendência ascendente fica ainda melhor explicitada quando se toma o total dos transportes efetuados, medidos em toneladas-quilômetro de peso útil retribuído (TKU), conforme demonstra a *Tabela 3.2*.

Essa trajetória de crescimento dos transportes fica também evidenciada pela comparação com outras importantes ferrovias brasileiras, no mesmo período. Entre 1920 e 1955 o número de ton./km de mercadorias multiplica-se por 13 na NOB, por apenas 2,2 na Central do Brasil e 2,6 na Companhia Paulista – embora, em números absolutos, os volumes correspondentes à Noroeste fiquem ainda muito abaixo daqueles correspondentes às outras duas ferrovias consideradas. De fato, em termos da *densidade do tráfego*, a situação da NOB nunca foi de grande destaque – sendo que, para uma comparação, ainda que parcial, com outras ferrovias, dispomos dos dados elencados na *Tabela 3.3*.

TABELA 3.1
NOB: UNIDADES TRANSPORTADAS

Ano	Passageiros (nº)	Animais (em trens de carga) [cabeças]	Café (ton.)	Outras mercadorias (ton.)
1914	130.504	8.821	2.117	68.289
1915	150.543	4.625	3.387	45.090
1916	169.252	11.178	7.231	70.463
1917	254.165	11.429	8.422	104.034
1918	280.519	13.707	9.556	116.709
1919	340.378	13.763	4.246	128.866
1920	446.961	11.791	9.963	133.932
1921	543.094	12.300	19.026	149.918
1922	612.035	23.174	14.184	236.494
1923	780.696	32.952	18.297	201.164
1924	785.561	15.001	14.641	127.058
1925	794.720	13.290	30.432	222.602
1926	790.227	14.002	36.179	253.091
1927	909.075	49.957	58.170	261.862
1928	896.424	70.437	52.689	311.019
1929	747.528	43.022	68.316	321.859
1930	570.676	44.484	67.852	225.565
1931	582.929	76.733	99.325	221.328
1932	466.982	84.062	207.336	204.822
1933	751.298	155.828	308.188	298.107
1934	498.899	81.610	60.347	229.745
1935	790.093	97.472	111.637	328.984
1936	861.585	104.765	139.968	373.913
1937	956.694	125.702	161.640	392.009
1938	999.885	153.937	210.857	430.947
1939	1.069.623	191.176	193.226	457.092
1940	1.252.992	194.480	105.345	543.645
1941	1.318.331	195.794	163.818	543.592
1942	1.067.239	232.645	79.737	542.216
1943	1.394.100	223.927	75.587	616.332
1944	1.666.091	184.055	100.212	719.072
1945	1.893.378	212.770	47.431	671.604
1946	2.078.006	255.381	72.846	519.498
1947	1.997.511	249.997	93.257	636.982
1948	1.951.097	318.486	102.310	583.370
1949	1.897.468	290.843	118.245	619.606
1950	2.012.980	264.143	76.738	606.202
1951	2.209.464	263.332	78.669	672.496
1952	2.299.072	256.884	103.554	686.183
1953	2.264.656	296.530	88.275	671.372
1954	2.704.158	287.844	51.544	614.524
1955	2.678.981	279.500	86.167	689.825
1956	2.679.050	285.858	81.902	589.132

Fonte: relatórios dos diretores. Os dados anteriores a 1918 foram fornecidos pelo R38 e referem-se à soma das unidades transportadas pelas ferrovias Bauru-Itapura e Itapura-Corumbá.

TABELA 3.2
NOB: TRANSPORTES EFETUADOS (EM TKU)

Ano	Total (nº de TKU)	Apenas café (nº de TKU)
1922	60.975.168	---
1923	59.325.244	---
1924	50.302.962	---
1925	71.114.408	---
1926	65.358.672	---
1927	83.521.607	---
1928	104.622.519	---
1929	117.586.354	---
1930	89.428.437	16.657.585
1931	100.667.555	15.998.946
1932	111.352.254	32.953.341
1933	169.119.174	44.784.580
1934	93.104.110	8.967.323
1935	128.714.960	18.165.629
1936	148.379.485	20.635.382
1937	165.161.630	17.009.624
1938	198.556.666	30.608.560
1939	207.832.564	31.424.397
1940	222.795.290	15.681.881
1941	263.853.147	25.556.983
1942	243.188.452	11.872.843
1943	277.803.730	12.423.830
1944	300.076.062	16.485.848
1945	302.886.097	9.350.845
1946	250.900.732	12.800.821
1947	290.669.954	15.831.870
1948	300.734.231	18.790.239
1949	240.623.346	21.776.037
1950	329.513.367	15.783.293
1951	374.559.313	16.178.028
1952	377.655.266	20.183.826
1953	416.065.018	17.666.262
1954	448.101.834	10.584.400
1955	477.340.144	17.967.060
1956	428.023.684	18.198.382

Fonte: relatórios dos diretores.

TABELA 3.3
DENSIDADE DE TRÁFEGO NA NOB
E EM TRÊS FERROVIAS PAULISTAS

1.000 ton./km por km de linha – médias anuais para cada período

Período	Noroeste	Paulista	Mogiana	Sorocabana
1921-1925	47,47*	280,80	98,77	169,09
1926-1930	71,34	338,83	125,52	261,81
1931-1935	88,92	346,57	114,79	291,55
1936-1940	129,89	464,94	157,97	454,00

Fonte: Para a Noroeste, os relatórios dos diretores. Para as demais ferrovias, SAES, 1981, p. 143.

* Período: 1922-1925.

O assim chamado "regime deficitário", por seu turno, pode ser facilmente verificado mediante o exame do mais usual indicador das condições de operação de uma ferrovia, a saber, o *coeficiente de tráfego*, que corresponde à razão *despesa de custeio sobre a receita operacional*.¹ Conforme se pode verificar pela *Tabela 3.5*, durante os 39 anos decorridos entre 1918 e 1956, em apenas 14 exercícios esse coeficiente foi positivo, isto é, ficou abaixo de 100%. É interessante notar que o desequilíbrio entre receita e despesa apresenta-se mais gritante nos anos iniciais e nos anos finais do nosso período, embora com uma nítida diferença de tendência entre as duas séries. Nos anos iniciais, entre 1918 e 1927, as cifras do coeficiente de tráfego apresentam-se oscilantes, indicando em geral um déficit bastante elevado, mas com uma clara tendência declinante: de 172,05 em 1918, o coeficiente desce a 119,36 em 1927, não sem antes haver passado por um ponto de rigoroso equilíbrio, em 1925 (coeficiente de 99,18). Nos anos finais, ao contrário, a tendência é de uma elevação quase inin-

1. A consideração desse coeficiente apresenta-se na NOB, um tanto problematizada pelo fato de que, tendo sido instituídas, em alguns momentos ao longo do nosso período, certas "taxas adicionais" sobre as tarifas, a forma de escrituração contábil do produto dessas taxas não foi uniforme – sendo esse produto ora incorporado às receitas ora considerado à parte. Originalmente procurei tratar desse problema com maior minudência (cf. QUEIROZ, 1999, p. 219-222 e apêndice metodológico). Entretanto, em face da impossibilidade de uma solução que permitisse uma perfeita comparação entre as diferentes situações, optei por trabalhar aqui apenas com os dados da receita tal como eles foram apresentados nos relatórios, em cada ano (incorporando ou não o produto das taxas) – sendo relevante dizer que os resultados obtidos com os dados "corrigidos", segundo certos exercícios a que procedi no trabalho citado, não discrepam muito dos oferecidos pelos dados "brutos".

terrupta das cifras do déficit: o coeficiente salta de 124,70, em 1948, para espantosos 240,83 em 1956, numa marcha ascendente interrompida apenas na passagem de 1950 para 1951.

Diversamente, nos anos intermediários – um lapso de dois decênios entre 1928 e 1947 – encontram-se nada menos que 13 dos 14 exercícios em que o coeficiente de tráfego foi positivo. É curioso notar que também esses 13 exercícios apresentam-se, por sua vez, nitidamente dispostos em duas séries. A primeira, com seis exercícios superavitários, situa-se entre os sete anos decorridos de 1928 a 1934. A segunda série encontra-se entre os anos de 1938 e 1947, e os números estão dispostos de tal modo que parece possível identificar aí o mais longo período de relativa bonança na situação econômico-financeira da empresa: dos 10 anos que compõem o citado período, nada menos que sete correspondem a exercícios superavitários, enquanto nos três exercícios restantes o balanço foi apenas levemente negativo. (Vide pág. a seguir)

Cabe todavia notar que, mesmo nos anos em que o coeficiente foi positivo, ele em geral atingiu uma cifra excessivamente alta, bem próxima do mero equilíbrio entre receita e despesa – o que significa que a receita operacional produziu nesses anos um excedente muito pequeno a ser investido em melhorias na Estrada (de tal modo que a quase totalidade da conta de capital da Noroeste foi sempre financiada com recursos orçamentários da União).² A esse respeito, os padrões da Noroeste mantiveram-se em geral muito abaixo dos apresentados por três importantes ferrovias paulistas, conforme se pode observar pelos dados incluídos a seguir.

TABELA 3.4
COEFICIENTES DE TRÁFEGO EM TRÊS FERROVIAS PAULISTAS

Período	Paulista	Mogiana	Sorocabana
1916-1920	56,13	60,06	65,94
1921-1925	67,96	65,48	71,23
1926-1930	63,66	72,79	75,63
1931-1935	56,64	76,90	76,88
1936-1940	62,94	79,83	80,25

Fonte: SAES, 1981, p. 146.

Em face da situação descrita, busquemos, portanto, compreender esse regime deficitário – procurando, inicialmente, examinar a questão pelo ângulo das *despesas de custeio*.

2. Essa circunstância, como se vê, reduz a importância da discussão mencionada na nota anterior.

TABELA 3.5

NOB: ALGUNS DADOS OPERACIONAIS

Receita e despesa (valores nominais) e coeficiente de tráfego.

Ano	Despesa de custeio	Receita própria	Coeficiente de tráfego
1918	Rs 7.386.330\$720	Rs 4.293.216\$235	172,05
1919	8.755.936\$000	5.381.124\$990	162,72
1920	10.226.773\$200	6.453.258\$585	158,47
1921	12.866.075\$084	6.444.136\$652	199,66
1922	12.029.036\$730	8.972.352\$866	134,07
1923	11.480.604\$492	10.334.171\$036	111,09
1924	12.543.035\$621	10.151.695\$332	123,56
1925	14.357.178\$654	14.476.556\$389	99,18
1926	18.766.992\$135	13.687.712\$553	137,11
1927	19.520.424\$878	16.353.989\$851	119,36
1928	18.982.188\$280	21.975.574\$486	86,38
1929	23.390.374\$474	24.475.991\$352	95,56
1930	23.917.937\$977	21.321.040\$126	112,18
1931	20.021.288\$234	20.551.160\$523	97,42
1932	20.055.949\$213	26.149.394\$064	76,70
1933	26.139.150\$439	37.470.068\$560	69,76
1934	17.107.196\$280	17.538.471\$500	97,54
1935	26.830.975\$925	23.765.150\$038	112,90
1936	32.912.088\$838	28.379.122\$500	115,97
1937	34.473.715\$568	30.648.895\$676	112,48
1938	36.752.198\$732	38.542.215\$400	95,35
1939	40.940.976\$200	41.588.323\$100	98,44
1940	40.904.969\$200	40.324.379\$800	101,43
1941	42.130.609\$600	44.967.887\$900	93,69
1942	Cr\$ 44.413.824,00	Cr\$ 47.622.733,20	93,26
1943	54.458.720,00	62.795.135,10	86,72
1944	79.291.760,20	88.443.745,30	89,65
1945	94.564.581,70	99.776.977,40	94,78
1946	112.810.431,90	110.546.535,10	102,05 (93,39)
1947	132.516.642,00	129.272.541,10	102,51 (93,71)
1948	156.889.322,70	125.811.648,80	124,70 (114,55)
1949	165.253.306,10	130.059.245,50	127,06 (116,64)
1950	215.430.496,80	133.158.470,70	161,79 (148,60)
1951	227.517.573,60	156.870.453,60	145,04 (133,25)
1952	267.444.652,30	172.399.472,50	155,13 (142,74)
1953	393.617.950,50	202.253.477,40	194,62 (210,48)
1954	447.657.681,00	216.189.064,30	207,07 (223,54)
1955	615.351.318,10	268.414.899,50	229,25 (210,29)
1956	939.998.902,70	390.323.127,50	240,83 (219,36)

Fonte: relatórios dos diretores.

PRESSÕES SOBRE AS DESPESAS

O peso da burocracia, ou a questão da eficiência da gestão estatal

Ao longo de todo o período abrangido por este estudo, a Noroeste caracterizou-se como uma ferrovia não apenas pertencente ao governo federal mas também diretamente operada pelo mesmo governo. Desse modo, ainda que não seja meu objetivo um debate aprofundado acerca das formas – privada ou pública – de propriedade e gestão das empresas ferroviárias, não é possível deixar de efetuar a esse respeito algumas observações.

O tema da presença de recursos públicos acompanha a história das estradas de ferro desde o seu início. Na Europa, por exemplo, embora as primeiras ferrovias fossem usualmente construídas por companhias privadas, essa prática continuou a ser seguida consistentemente, ao que parece, apenas na Inglaterra (CLOUGH; COLE, 1941, p. 449; v. tb. MINCHINTON, 1983, p. 112). Além disso, em muitos países, com o passar do tempo, boa parte da rede ferroviária passou ao controle dos Estados. Esse foi o caso, entre outros, da França, da Alemanha e da Rússia (v. por exemplo FOHLEN, 1987, p. 40; CLOUGH; COLE, 1941, passim).

Desse modo, não chega a ser surpreendente que, também no Brasil, o desenvolvimento ferroviário tenha dependido do apoio oficial. De fato, inicialmente os capitais privados não se mostraram particularmente interessados pelas construções ferroviárias – tendo em vista, talvez, as formidáveis dificuldades, há pouco assinaladas, que então se antepunham a iniciativas desse gênero. A primeira lei brasileira referente especificamente a ferrovias (a conhecida *lei Feijó*, de 1835), que dispunha sobre a construção de estradas de ferro do Rio de Janeiro para Minas Gerais, Rio Grande do Sul e Bahia, já concedia aos interessados isenção temporária dos direitos de importação dos equipamentos e facilidades para a obtenção dos terrenos necessários às obras. Todavia, sendo essas vantagens julgadas insuficientes para atrair capitais europeus, os círculos dirigentes brasileiros decidiram-se a seguir o exemplo dos países do Velho Continente, onde, nessa época, generalizava-se o método da *garantia de juros*. Assim, em 1852 a nova lei imperial sobre ferrovias oferecia favores “mais sólidos e positivos”, a saber, o privilégio de zona³ e a garantia de juros (MATOS, 1990, p. 59, 62-63).

3. Como esclarece Saes, o privilégio de zona “impedia a qualquer outra empresa o estabelecimento de estações na área compreendida por cinco léguas (trinta quilômetros) para cada lado da linha” (SAES, 1981, p. 22, nota 4).

A partir de então as construções ferroviárias prosseguiram em ritmo crescente. Ao mesmo tempo os governos, particularmente o central, tendiam a envolver-se cada vez mais com o setor ferroviário, inclusive construindo ferrovias por sua própria conta – de tal modo que, em 1889, o Estado brasileiro (em nível nacional e provincial) já possuía e operava ferrovias numa extensão correspondente a 34% do total da rede então em tráfego (DUNCAN, 1932, p. 40). No regime republicano continuaram a crescer, tanto a extensão da rede em tráfego quanto a presença estatal no setor (v., por exemplo, SILVA, Clodomiro P. da, 1910, p. 83-84). A parcela estatal, enfim, continuou ampliando-se nas décadas seguintes, seja pela construção de novas linhas, pela ampliação das existentes ou pela encampação de linhas anteriormente privadas.

É assim compreensível que o problema da gestão ferroviária estatal tenha gerado no Brasil acesas discussões. Tais debates são extensamente noticiados, por exemplo, pelo estudo de Duncan, que registra, em fins do período imperial, certas avaliações favoráveis à administração estatal. O autor traz, por exemplo, o depoimento do engenheiro fiscal da ferrovia do Recife ao São Francisco (que em 1884 opinava pelo resgate da empresa pelo governo imperial por acreditar que “o custo da operação pelo governo seria menor”) e anota que, em 1887, o próprio ministro das Obras Públicas afirmava que a operação estatal era mais barata que a privada. Nos anos seguintes, contudo, a gestão estatal não mais parece ser vista, em geral, de modo favorável. Assim, já no início do regime republicano (1891) um ministro considerava a gestão pública mais custosa que a privada, e opinava no sentido do arrendamento, a empresas particulares, das ferrovias estatais (DUNCAN, 1932, p. 41-42, 48-49). Enfim, como nota Topik, ao longo de toda a Primeira República “a administração pública das ferrovias continuava sob ataque cerrado de membros importantes do Congresso e da sociedade civil”, sendo considerada, no “conceito popular”, má e ineficiente (TOPIK, [1987], p. 128).

Um importante momento, nessa história de confronto entre diferentes formas de gestão, é representado pelos anos que se seguiram à Primeira Guerra Mundial, quando, em dois importantes complexos ferroviários pertencentes à União (a *Viação Férrea do Rio Grande do Sul* e a *Rede Sul-mineira*), arrendatários privados, constituídos no início do século, são substituídos pelos respectivos governos estaduais. Na mesma época (1919), aliás, o governo paulista assumiu também a operação da *Sorocabana*, já pertencente ao Estado mas até então arrendada, como foi visto, a um grupo privado. Depois de comparar detidamente o desempenho dos operadores privados e seus sucessores estatais, Duncan conclui que, nas três redes acima citadas (*Sorocabana*, *Rede Sul-mineira* e *Viação Férrea do Rio Grande do Sul*), os padrões de manutenção e operação se vinham mostran-

do “mais elevados”, sob a operação estatal, do que haviam sido sob a gestão privada – ao mesmo tempo em que os custos, para o público, não se mostravam “muito maiores” que os anteriores. Referindo-se especificamente à Sorocabana, Duncan escreve que os paulistas estavam agora obtendo dela “melhor serviço”, em comparação com aquele prestado sob a gestão privada (DUNCAN, 1932, p. 67, 173-174).

São, contudo, muito menos favoráveis as avaliações de Duncan referentes às ferrovias operadas diretamente pelo governo federal – cujos padrões ficavam, segundo o autor, abaixo daqueles verificados tanto nas gestões estaduais como nas particulares. A respeito das ferrovias federais, parecia a Duncan “impossível evitar a conclusão” de que “o viés [slant] político” de sua administração havia “retardado” seu desenvolvimento como órgãos de transporte (DUNCAN, 1932, p. 176-177). Do mesmo modo Calógeras, em 1918, em sua análise da E. F. Central do Brasil (federal), avaliava que o “mal” estava no sistema que fazia “de um serviço industrial uma repartição pública”, sem “elasticidade de movimentos” – de modo que o autor apresenta mesmo, em face do problema das ferrovias estatais, uma proposta global, resumida na seguinte fórmula: “a propriedade das estradas ao Poder Público (União ou Estados); o tráfego arrendado mediante concorrência pública” (CALÓGERAS, 1933, p. 154).

Por outro lado, diferentemente dos autores citados, Topik efetua uma avaliação essencialmente positiva do desempenho das ferrovias federais. Esse autor, de fato, relativiza o fato de que essas ferrovias “tendiam a dar prejuízo” e assinala que elas “não eram tão ineficientes quanto alegavam seus críticos”; ele nota, por exemplo, que os custos operacionais da Central do Brasil eram baixos, comparados aos de outras grandes ferrovias brasileiras (TOPIK, [1987], p. 128-135).

Nota-se portanto que, como mostra Fernando de Azevedo, era muito espinhosa a questão de saber-se qual o regime ideal para a administração ferroviária. Em fins da década de 40, em páginas plenas de erudição sociológica e política, bem como de referências históricas, Azevedo discute as vantagens e as inconveniências dos diversos sistemas de propriedade e gestão nos serviços de transporte, para concluir que nenhum deles é “isento de perigos ou inconvenientes nem apresenta vantagens tais que não permitam hesitação na escolha de um, com o total abandono de outros” (AZEVEDO, [1958], p. 138).

De todo modo, nas críticas à administração federal nas ferrovias, costumam sobressair, além da condenação genérica ao ambiente de “repartição pública”, outros importantes elementos, como a construção de linhas e ramais sem justificativa econômica, pressões espúrias sobre as tarifas, o “inchaço” do quadro de pessoal e a suposta concessão, aos trabalhadores, de “regalias” indevidas – problemas usualmente referidos como

resultado da interferência da política partidária nas administrações, vale dizer, resultado dos interesses político-eleitorais das camadas dirigentes.

O problema das pressões sobre as tarifas, bem como, aquele referente ao pessoal, serão analisados adiante, neste trabalho. Quanto ao mais, abstenho-me, no presente texto, de alongar-me sobre a questão das interferências políticas na definição dos traçados ferroviários, visto que, até onde pude levar minha pesquisa, esse fenômeno não parece haver representado, na Noroeste, um fator de maior significação. Conforme já procurei mostrar, no trecho mato-grossense as obras de conclusão e ampliação da NOB tiveram um sentido político que escapa às dimensões mais comecinhas do eleitoralismo; no trecho paulista, embora mereçam certa atenção casos como o do ramal de Pirajuí (adiante referido, neste capítulo), tampouco as contingências políticas mais imediatas parecem haver exercido a esse respeito maior influência.

Procurarei portanto, concentrar-me aqui no tema – igualmente vinculado aos jogos da política – das desventuras da burocracia, vale dizer, dos entraves associados à gestão estatal, começando por uma breve análise das características dos regimes administrativos a que esteve submetida a Noroeste na época considerada. Conforme mencionei no primeiro capítulo, já no início do nosso período Arlindo Luz lastimava o “morosíssimo processo de compras oficiais, incompatível com a urgência dos serviços ferroviários” (R21, p. 16-17). Críticas como essa seriam ocasionalmente repetidas pelos diretores, nos anos seguintes, e outras restrições ao regime administrativo da NOB apareceriam no curso dos debates sobre a hipótese de seu arrendamento. Nessa época, particularmente interessantes e explícitas são as observações partidas precisamente de um ex-diretor da NOB: o engenheiro Álvaro Pereira de Souza Lima, que dirigira a Estrada entre 1924 e 1925. Em artigo publicado em 1931, Lima assim se expressa:

Quem quer que, como nós, tenha experiência das administrações da Noroeste e da Sorocabana, tem logo a impressão de que as compras nessa última são cerca de 30 a 40 por cento mais baratas que na primeira, onde os pagamentos e liquidações de contas são dificultados e entravados por uma série de medidas e disposições criadas em pura perda por um regime obsoleto e extremamente burocrático de concorrências públicas, Código de Contabilidade e registros de Tribunal (apud RICARDO JÚNIOR, 1933, p. 51).

Souza Lima chega a dizer que, caso fosse a NOB incorporada à Sorocabana e “sujeita ao seu mesmo regime administrativo”, seus déficits imediatamente se transformariam em saldos – visto que nesse caso, pelos cálculos do autor, seria de “pelo menos 28,5%” a redução das despesas de custeio da Noroeste (RICARDO JÚNIOR, 1933, p. 50-52). Observações si-

milares foram efetuadas na mesma época por Antônio Penido. Esse engenheiro avalia, com efeito, que a Noroeste “não tem sido proveitosa a administração oficial”, e procura sustentar essa afirmação com base, particularmente, na situação de inacabamento da Estrada, no longo tempo decorrido para a execução de obras indispensáveis, na insuficiência de material rodante, etc. (PENIDO, 1933, p. 43-46).

Deve-se notar contudo que, a esse respeito, as conclusões de Fernando de Azevedo vão em sentido oposto. De fato, Azevedo avalia que o regime de gestão federal, em que fora colocada a NOB desde 1918, havia sido benéfico para a Estrada, apesar dos “vícios” quanto ao “espírito burocrático e à organização de serviços”; assim, ao contrário de Penido, que destacava os fracassos da administração federal na NOB, Azevedo procura acentuar os sucessos da mesma administração, traduzidos em melhoramentos da linha e reequipamento geral da Estrada (AZEVEDO, [1958], p. 147-148).

Com relação ao regime autárquico, instaurado em 1942, as primeiras críticas, como vimos, surgiram apenas depois do fim do Estado Novo, verbalizadas pelo primeiro diretor dessa nova fase. De fato, com um longo artigo, publicado na *Revista Ferroviária* em 1946, Lima Figueiredo inicia uma série de manifestações de contrariedade com a situação jurídico-administrativa da Noroeste (todas diretamente relacionadas com o conhecido problema da diferença de vencimentos entre os *titulados* e os *extranumerários*). No regime autárquico, lamenta o diretor, a NOB “é uma coisa híbrida: ora é repartição pública, ora é empresa privada com a denominação de autarquia”. Ele exemplifica: “o salário-família é pago aos seus funcionários pela NOB e não o é pelas empresas particulares”; por outro lado, a Estrada, mesmo sendo autárquica, dependia do Ministério da Viação e do DASP (Departamento Administrativo do Serviço Público), de modo que o administrador tinha “pouca liberdade de ação” (FIGUEIREDO, 1946b, p. 482). Conforme já vimos, tendo presente o problema dos vencimentos do pessoal, Figueiredo relata haver mesmo solicitado ao ministro a *extinção* da autarquia – e esse regime parece haver sido, efetivamente, pelo menos abalado em seus fundamentos teóricos, na medida em que, de 1948 em diante, a NOB necessitou de subvenção do Tesouro Nacional para seu custeio, vale dizer, para suplementar os recursos destinados ao pagamento do pessoal.

Fernando de Azevedo, por sua vez, crítico em relação à ditadura do Estado Novo, estende tais críticas ao regime autárquico – lamentando por exemplo que, “em detrimento dos serviços públicos”, se houvesse ampliado “o poder dessas vastas organizações de tipo burocrático”. Azevedo admite que sob a ditadura “tomaram maior impulso as obras de conclusão da Estrada e da remodelação de seu parque de material rodante e de tração”; ressalva, contudo, que tal não se deu “por obra e graça” do regi-

me estadonovista, e "nem mesmo" por se haver transformado a Noroeste em uma autarquia – cujos efeitos, "naturalmente limitados e lentos, não podiam operar o milagre de sua transformação". Assim, o autor atribui os progressos da NOB, sob o Estado Novo, aos "largos recursos" a ela concedidos – os quais, por seu turno, derivavam da política inflacionária do regime (AZEVEDO, [1958], p. 146-148).

É relevante acrescentar que Fernando de Azevedo elogia a qualidade dos administradores da NOB: "excelentes administrações – e algumas de primeira ordem – tem tido a Noroeste", escreve o autor, que não deixa aliás de reconhecer qualidades até mesmo no período correspondente ao Estado Novo. Ele assinala, por exemplo, que Marinho Lutz fora "um realizador que prestou à Noroeste serviços de primeira ordem" – embora noticie, ainda que de forma cautelosa, certas avaliações negativas a respeito da gestão de Lutz, notando que "não poucos tiveram por justa a inscrição de seu nome entre os administradores pródigos" (AZEVEDO, [1958], p. 118, 121).

Contudo, a despeito das críticas, Azevedo não parece propor mudanças drásticas no regime jurídico da NOB. Em suas longas reflexões sobre o problema administrativo das ferrovias, o autor inclina-se pelo esquema "propriedade do Estado – tráfego arrendado". Prosseguindo, Azevedo coloca a questão que interessa, isto é: a quem deveria a União arrendar suas ferrovias? Aos governos estaduais ou a empresas particulares? Embora o autor não o diga expressamente, seus raciocínios parecem autorizar a conclusão de que sua preferência teórica seria pelo arrendamento a particulares; tal a soma de argumentos que alinha contra a gestão estatal das ferrovias. Curiosamente, porém, no caso específico da NOB o que Azevedo defende expressamente é o aperfeiçoamento da gestão *pela própria União*, mediante uma longa série de medidas voltadas à racionalização do trabalho, ao afastamento das influências políticas, à valorização do trabalhador, etc. (AZEVEDO, [1958], p. 141, 144-146, 150-170). De fato, o autor defendia enfaticamente que fossem estendidos às ferrovias estatais, a começar pela NOB, os princípios da "organização racional do trabalho":

Embora ligada ao Estado e mergulhada na atmosfera dos serviços públicos, mas já agora em regime de autarquia e, portanto, com mais liberdade de iniciativa e largueza de ação, pode e deve a Noroeste encabeçar o movimento, em seu proveito e para exemplo, reorganizando-se no sentido do planejamento científico de suas atividades, da mais perfeita coordenação destas e da própria reestruturação de seus órgãos, com o objetivo de atingir a mais adequada divisão do trabalho (AZEVEDO, [1958], p. 161-162).

Assim, Azevedo defende o fortalecimento, nas ferrovias federais, da posição do diretor, criticando a prática da substituição dessas autorida-

des a cada mudança de governo. Ele assinala que, na situação existente, os diretores tendiam a transformar-se em "instrumentos" do "governo e seus responsáveis políticos, pelos quais são eles nomeados e demitidos", e acabavam deixando seus cargos precisamente quando haviam adquirido preciosa experiência. Por isso é que ele pede, para os diretores, "liberdade de ação" e "larga autonomia, acima de partidos e grupos políticos" (AZEVEDO, [1958], p. 158).

Trata-se, como se vê, de sugestões que se afiguram tão sensatas quanto utópicas, ao menos nas condições brasileiras de então. Por outro lado, quanto à aparente contradição entre essas propostas do autor e sua preferência teórica pelo arrendamento das ferrovias estatais a empresas particulares, creio ser possível aventar uma resposta. Como essa contradição não parece explicável pelos méritos, demasiado escassos, encontrados por Azevedo no regime então vigente na Noroeste, ela pode talvez explicar-se pela provável convicção, por parte do autor, de que a União não estaria na época disposta a anuir ao arrendamento da Noroeste, e muito menos a particulares, devido a suas características eminentemente estratégicas. Em abono dessa asserção encontra-se uma observação do próprio Azevedo, segundo a qual a União, proprietária de várias ferrovias, persistia, "em relação a várias delas e das mais importantes, como a Central do Brasil e a Noroeste, em reservar-se também o direito de administrá-las, pela sua importância política e estratégica e, portanto, no interesse da defesa nacional" (AZEVEDO, [1958], p. 143).

É interessante salientar que os técnicos da CMBEU, por sua vez, embora não aprofundem os comentários sobre o regime administrativo da NOB, elogiam o aspecto geral da ferrovia e a qualidade do trabalho do pessoal: "a limpeza e a ordem", assinalam, são "admiráveis" (REPORT, p. 1.10). Elogiam também o pessoal executivo, considerando tais funcionários "capazes e entusiasmados". Assim como Azevedo, contudo, criticam as constantes mudanças na administração (que consideram um "flagelo" comum a outras ferrovias estatais), apontam um "sentimento de incerteza" entre os executivos e sentenciam: "se fosse dada à administração razoável segurança de permanência baseada no mérito, resultados muito mais satisfatórios seriam obtidos" (REPORT, p. 1.8).

Em síntese, tendo em conta as várias circunstâncias aqui assinaladas, parece razoável supor que a condição estatal haja implicado na Noroeste, em alguma medida, em prejuízos econômicos e financeiros, destinados a refletir-se negativamente nas cifras de seu desempenho.

O peso da herança

Conforme assinalam diversos estudiosos, no Brasil a mística das ferrovias levou também a distorções relacionadas com a própria técnica

das construções: na ânsia de ampliar-se a quilometragem construída, as vias férreas foram freqüentemente construídas com "erros notórios", que tendiam a onerar perpetuamente os custos de operação (KATINSKY, 1994, p. 45-46). O próprio instituto da garantia de juros favorecia tal prática, na medida em que o total do capital garantido era fixado com base no capital investido por quilômetro de linha:

Evitando-se tanto quanto possível cortes e aterros, túneis, pontes e viadutos e toda espécie de obras-de-arte, o que se entregava, afinal, ao Estado era uma linha malconstruída, barata e, por isso mesmo, destinada a transporte caro, sem capacidade para tráfego pesado. Mais dia menos dia, teria o Estado de refazer os trechos, por meio de traçado novo. Mas que importavam esses desvios das condições técnicas? O essencial – construir a linha rapidamente e receber maior auxílio, fora realizado... (AZEVEDO, [1958], nota 6, p. 137).

Certamente, muitos desses erros poderiam haver sido evitados, mas os governos revelaram-se incapazes de tomar medidas enérgicas e sistemáticas a esse respeito (DUNCAN, 1932, p. 176). Tal "incapacidade", pode-se supor, ligava-se provavelmente ao interesse dos próprios governantes em ver ampliar-se rapidamente a malha em tráfego – quando não derivava de motivações escusas, segundo notou Azevedo ao mencionar as vinculações entre a "especulação" das companhias concessionárias e "as complacências, se não a cumplicidade", de uma política "mais sensível aos interesses de grupos do que aos da nação" (AZEVEDO, [1958], p. 137).

No caso da NOB, os defeitos verificados na época da construção, bem como algumas soluções "provisórias" então adotadas, constituíram, sem dúvida, um fator que contribuiu para deprimir seu desempenho econômico-financeiro, não só pelo incremento desproporcional das despesas de custeio como também pela restrição de suas possibilidades de operação lucrativa: linha de construção "barata", como notou Azevedo, é linha de "transporte caro".

De fato, com relação à velha Bauru-Itapura abundam as referências à má qualidade da obra construída pela Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil. Em um parecer datado de 1907, por exemplo, o engenheiro Clodomiro Pereira da Silva (que era na época o chefe da repartição federal incumbida da fiscalização das ferrovias de São Paulo, Mato Grosso e Goiás) mostra-se indignado com a obra "tão malfeita" pela citada Companhia (apud QUEIROZ, 1997, p. 120). Os problemas estendiam-se também aos domínios da conservação da via construída, sendo freqüentes os atos governamentais que impunham multas à Companhia (v., por exemplo, o Aviso nº 114, do MVOP, de

11.12.14, em EEF). Também os técnicos da CMBEU notaram que, dada a topografia irregular da região atravessada pela NOB em território paulista, a obtenção de condições mais favoráveis, em termos de curvas e rampas, teria exigido, na época da construção, movimento de terra "muito maior" que o realizado (REPORT, p. 4.3). Em vista do que já foi exposto no primeiro capítulo, nem é preciso aqui voltar a descrever a situação do trecho inicial da linha, de Bauru em direção a Araçatuba. Quanto ao segmento entre Araçatuba e Jupia, batido pela malária e a exigir vultosos gastos com a consolidação da linha, basta recordar que nele a exploração ferroviária era tão completamente antieconômica que foi desde logo julgado preferível abandoná-lo em favor da construção de uma nova linha pelo espigão. Em síntese, nas palavras de um engenheiro da NOB, em toda a antiga Bauru-Itapura as condições técnicas estavam "em desacordo com as necessidades de um tráfego econômico" (GUIMARÃES, 1933, p. 35).⁴

Na parte correspondente à antiga Itapura-Corumbá, como vimos, os padrões adotados na construção foram superiores. Certamente as condições desse trecho poderiam ser melhoradas, visto que, para evitar a construção de muitas pontes e aterros, se havia configurado em Mato Grosso um traçado muito sinuoso (REPORT, p. 4.3; GUIMARÃES, 1933, p. 65); mesmo assim, sabe-se que os referidos padrões eram freqüentemente citados como parâmetro para a reforma da antiga Bauru-Itapura. No segmento mato-grossense, portanto, os problemas herdados da época da construção consistiam principalmente em certas soluções "provisórias", representadas sobretudo pela insuficiência dos aterros nos pantanais e pela falta da ponte sobre o Rio Paraná.

Assim, os diretores apontam com razão que, em parte, as ineficiências e os custos de operação da ferrovia constituíam como que um tributo pago às características da obra, tal como ela fora edificada, constituindo portanto uma *herança negativa* a pesar sobre os ombros dos pósteros.

É preciso certamente ressaltar que os problemas de inadequação de uma linha férrea apresentam também um aspecto essencialmente dinâmico. As especificações técnicas constituem, evidentemente, uma função da época, sendo fixadas com atenção à intensidade do tráfego previsto e às características do material rodante de uso corrente (peso e ca-

4. Deve-se notar, por outro lado, que Arlindo Luz procura até certo ponto justificar os defeitos invocando as dificuldades da época da construção: a Noroeste foi construída em "regiões virgens", lembra ele, dominadas pelo "gentio" e pelo "impaludismo e outras moléstias", e o contrato da Companhia estabelecia "tempo bastante exíguo para a apresentação dos projetos", o que impedia que os estudos fossem conduzidos "com o vagar e a calma indispensáveis à consecução do melhor traçado" (R21, p. 19).

pacidade das locomotivas e vagões, velocidade dos trens, etc.) – de tal maneira que as condições que parecem perfeitas num dado momento podem reaparecer mais tarde como insuficientes. Afigura-se portanto difícil, senão impossível, identificar com precisão os momentos a partir dos quais certas insuficiências poderiam deixar de ser debitadas à conta da “herança”, para passarem a ser atribuídas à mudança dos padrões tecnológicos, ao aumento do volume do tráfego ou mesmo ao desgaste normal, previsível em muitos dos elementos materiais da linha. De todo modo, acredito que, para uma avaliação mínima desses problemas, no caso da NOB, seja aceitável definir como “herança negativa” as carências apontadas já no início do nosso período, vale dizer, aquelas apontadas como tal em face do patamar tecnológico e dos níveis de volume de tráfego então vigentes.

Assim, um caso especialmente gritante é aquele do caráter provisório das soluções adotadas para a transposição de importantes cursos d'água. A falta da ponte sobre o Paraná agravava o custeio da via férrea, em primeiro lugar, pelos elevados custos e riscos do serviço do *ferry boat*; além disso, as dificuldades de transbordo tornavam difícil, senão impossível, um bom aproveitamento do material rodante existente em cada um dos segmentos da linha, separados pelo rio. Ademais, atribuía-se à ausência da ponte a perda de receitas potenciais, no transporte de gêneros entre Mato Grosso e São Paulo (R14-15, p. 6, 8 e passim). Também as demais travessias provisórias, mediante pontes e pontilhões de madeira, produziam o duplo efeito de onerar o custeio e deprimir a eficiência dos serviços da Estrada. A “impressionante maioria” dessas pontes e pontilhões, dizia o diretor da NOB em 1924, não se achava em condições de “inspirar perfeita tranqüilidade” (R24, p. 86), o que significava que, nessas muitas travessias, as composições eram forçadas a moderar a marcha até quase o repouso, para atenuar o risco de virem abaixo as frágeis estruturas de madeira – as quais, ademais, para oferecerem um mínimo de segurança, reclamavam constantes reparos e reforços. Como vimos, essa situação perdurou, pelo menos no trecho de Mato Grosso, até a década de 40, quando ainda se efetuava a substituição de obras provisórias de madeira, que datavam do tempo da construção, aproveitando a ferragem da velha ponte do Paraná. Na verdade, ainda em 1952 havia pontes de madeira no trecho mato-grossense e mesmo no trecho paulista (embora nessa ocasião os técnicos da CMBEU considerassem que as ditas pontes eram “adequadas” para o tráfego e assim permaneceriam ainda por alguns anos, cf. REPORT, p. 4.1 e 4.8-4.9).

Nos pantanais de Mato Grosso, por outro lado, a possibilidade de contato com a navegação fluvial já no Rio Miranda, em Salobra, tendia a atenuar os prejuízos materiais e morais da Estrada, por ocasião das cheias – permitindo-lhe cumprir, ainda que com muitos percalços, seus

encargos de empresa de transportes. Todavia, não era possível atenuar os prejuízos causados à linha pelas águas: aterros arrombados, linha solapada, danos enfim que precisavam ser reparados a cada ano, num verdadeiro trabalho de Sísifo.

Parceira razoável que se inclua também na herança negativa os danos relacionados com a ausência tanto do lastro de pedra britada como de cercas que fechassem a linha, visto que esses melhoramentos eram preconizados desde o início do período considerado. Mais complexa é a consideração dos problemas relacionados com a necessidade de substituição de trilhos e dormentes. É certo que, já no início do nosso período, se preconiza a substituição dos trilhos de 20 kg por outros de 32 kg, no trecho paulista. Todavia, vemos que, ao longo do período, as avaliações negativas, no tocante aos trilhos, estendem-se também ao trecho mato-grossense e, ademais, passa-se a advogar a implantação de trilhos ainda mais pesados, de 37 kg. Assim, nesse caso, bem como no que se refere à crescente ênfase na necessidade de intensificação da substituição de dormentes, parece-me que, para além das insuficiências herdadas, o aspecto que mais ressalta é o progressivo aumento do tráfego e do peso das composições ferroviárias, aliado ao desgaste normal, pelo tempo e pelo uso, desses elementos da linha. De todo modo, é certo que, desde o início de nosso período, as deficiências da linha foram responsáveis por notórios acréscimos ao custeio normal da Estrada, bem como por severas restrições à eficiente operação de seus trens. A esse respeito, dispomos de uma reveladora determinação de Arlindo Luz, em uma circular datada de novembro de 1920:

Tendo em vista o estado precário da linha, especialmente no trecho de São Paulo [...], recomendo o máximo cuidado em todos os serviços durante a estação das chuvas. Sobretudo determino que os maquinistas não excedam as velocidades [...], ainda que os trens estejam atrasados, e que entrem nas chaves com a velocidade de um homem a pé (Circular nº 135, de 9.11.20).

Muito frequentemente, porém, a simples redução da marcha não era suficiente para permitir a travessia dos trechos em que a linha se encontrava em situação mais crítica, verificando-se a ocorrência de desastres – dentre os quais os mais comuns eram os *descarrilamentos*. Infelizmente, os relatórios dos diretores não são muito assíduos em mencionar especificamente tais acidentes, de maneira que, para grande parte do nosso período, faltam os respectivos dados, conforme se pode verificar pela Tabela 3.6.

TABELA 3.6
NOB: NÚMERO DE DESCARRILAMENTOS
EM ALGUNS ANOS, SEGUNDO AS CAUSAS

	1923	1924	1935	1936	1937
Defeitos na linha	270	137	109	91	---
Outras causas	377	253	200	204	---
Total	647	390	309	295	286
	1938	1939	1948	1949	1950
Defeitos na linha	---	---	---	11	13
Outras causas	---	---	---	196	142
Total	343	673	198	207	155
	1951	1952	1953	1954	1955
Defeitos na linha	7	9	6	11	143
Outras causas	135	148	159	324	407
Total	142	157	165	335	550

Fonte: relatórios dos diretores.

Ainda que incompleto, essa Tabela permite que se efetuem algumas inferências – a mais importante das quais seria, a meu ver, a de que muito da herança negativa da NOB, no tocante à situação da linha, havia sido removido já na década de 40. De fato, nota-se que, a partir de algum momento, entre 1939 e 1948, ocorre um notável decréscimo do número de descarrilamentos – sendo que, até perto do final do nosso período, esse número se mantém em patamares relativamente pouco elevados, mantendo-se também notavelmente baixa a taxa de participação dos “defeitos na linha” como causa dos descarrilamentos ocorridos. Assim, esses resultados favoráveis certamente refletem, antes de tudo, as melhorias implantadas nos segmentos iniciais da Estrada, logo a partir de Bauru, e em geral no trecho paulista, de tráfego mais intenso, e devem refletir também o definitivo abandono, depois de 1940, do segmento final da velha e problemática linha entre Araçatuba e Jupia.

Essa inferência é reforçada ainda por outros dados, ocasionalmente oferecidos pelos relatórios; a saber, a quantidade de descarrilamentos em cada uma das diversas residências em que se subdividia a linha. Por esses dados pode-se efetivamente verificar que, durante toda a parte inicial do nosso período, tais acidentes concentravam-se na 1ª Residência (o trecho de maior movimento, logo no início da ferrovia) e, em geral, no trecho paulista; todavia, já no final da década de 40 esse número não mais se concentra demasiadamente em uma única residência, embora a 1ª ainda tenha o maior número (R49, p. 150).

Certamente os problemas do trecho paulista não desaparecem: como vimos, ainda no final do nosso período não havia sido completada a refor-

ma desse trecho, o que demonstrava ainda a persistência da herança negativa da NOB. Assim, é notável que, a partir de 1948, voltam mais uma vez a turvar-se as avaliações acerca da linha: embora se assinala que suas condições de segurança “melhoram de ano para ano” e que os acidentes “decreceram bastante”, já se indica, entre os problemas que exigiam “soluções urgentes”, o empedramento e a substituição de trilhos (R48, p. 105 e 145). Do mesmo modo, os técnicos da CMBEU reiteram as queixas dos diretores, no tocante a trilhos, dormentes e empedramento. Na verdade, eles mencionam também problemas que não eram referidos pelos diretores, como a drenagem da linha – dada como deficiente tanto nos trechos remodelados como nos trechos “velhos” da Noroeste (indicando-se aliás que, nesses últimos, o trabalho era dificultado pela estreiteza dos cortes, o que aparentemente revela mais uma faceta da herança negativa, cf. REPORT, p. 4.1 e 4.5-4.7).

Contudo, os dados sobre descarrilamentos por residência, anteriormente mencionados, parecem levar-nos a uma outra inferência; a saber: a partir de fins da década de 40 ocorre uma certa *migração* dos problemas relacionados com as condições da via férrea, do trecho paulista para o Mato-grossense. De fato, desde logo cabe notar que, segundo se informa em 1949, os trilhos de 25 kg, ainda predominantes na Estrada, situavam-se exclusivamente no trecho mato-grossense, isto é, aquele correspondente às 4ª, 5ª, 6ª e 7ª residências (R49, p. 135-136). Além disso, os dados mostram que, em 1954 e 1955, o substancial aumento no número de descarrilamentos verificados na NOB foi visivelmente “puxado” pelas ocorrências no trecho de Mato Grosso. Na 5ª Residência, por exemplo, esse número, que em 1953 representara apenas 20% do total, representou 52% no ano seguinte, e em 1955 os descarrilamentos ocorridos na 4ª, 5ª, 6ª e 7ª residências representaram, em conjunto, 82% do total do ano, em toda a Estrada (R54, p. 111; R55, p. 107).

Segundo os dados há pouco apresentados, é apenas no último ano da série (1955) que os defeitos propriamente *da linha* voltam a ter um peso ponderável como causa de descarrilamentos. Assim, parece legítimo deduzir que a anteriormente referida turbacão das avaliações acerca das condições da linha, a partir de fins da década de 40, se relacione não diretamente com o problema dos descarrilamentos mas com as *restrições* que os trilhos fracos e gastos – principalmente no trecho mato-grossense – impunham à eficiência da operação dos trens. Tal inferência parece ser confirmada pela forma como se expressam os diretores, os quais desde então reiteradamente se queixam de que a *diversidade* dos tipos de trilhos – que variavam de 20 até 37,2 kg – limitava o aproveitamento das locomotivas e dificultava a “conservação uniforme” da linha (v., por exemplo, R52, p. 152).

É importante ressaltar, entretanto, que dificilmente se poderia falar, a esse respeito, de “herança negativa”. É certo que ainda em 1954 se assinalava que, na maior parte do trecho de Mato Grosso, encontravam-

se ainda “os mesmos trilhos assentados na época da construção da Estrada” – trilhos fracos, de 20 e 25 kg, e extremamente gastos, de tal modo que era “raro o dia” em que não se quebrasse um deles, provocando acidentes (R54, p. 3-4). O que parece, contudo, é que tais insuficiências tendiam a serem mais sentidas em função do notável aumento do volume de tráfego. Como mostra a Tabela 3.2, desde 1950 o número de TKU aumenta sem cessar até 1955, e, embora tais dados não sejam fornecidos de forma desagregada, existem indicações de que, em boa parte, esse aumento era efetivamente sustentado pelo trecho de Mato Grosso: refiro-me aqui aos dados sobre a *renda das estações*, os quais demonstram, a partir de 1948, uma tendência francamente ascendente da parcela arrecadada no citado trecho (Tabela 3.7).⁵

A “herança negativa” e o problema da insuficiência do material rodante

Ao observar, referindo-se ao momento em que se constitui a NOB como ferrovia federal, que seu material rodante era “insuficiente” e se achava em “péssimo estado de conservação” (R21, p. 10), Arlindo Luz inaugurava uma longa série de reivindicações, que se estenderia até o final do nosso período. É importante contudo assinalar que, desde muito cedo, a carência de material de tração e transporte aparece vinculada ao aumento do volume do tráfego: a expansão das “culturas e indústrias” na zona paulista da Noroeste, observa um diretor, era tal que, mesmo dobrada a capacidade da Estrada, “não se esperará dois ou três anos para ver novas deficiências em seus transportes” (R22, p. 6).

Abstenho-me, aqui, de narrar a história das requisições e recebimentos de material rodante por parte da Noroeste, no período estudado.⁶ Noto contudo que também nesse caso parece ocorrer, a partir do início da década de 50, uma *migração* das carências, que passam a refletir-se particularmente sobre o trecho mato-grossense. Com efeito, assinalava-se em 1954 que o transporte para Mato Grosso sofria “longa demora”, visto se encontrarem, “constantemente”, “cerca de 500 vagões carregados para aquele trecho, aguardando tração em Araçatuba, Três Lagoas, Água Clara e Campo Grande, cujos pátios estão permanentemente congestionados” (R54, p. 4; grifo meu).

5. Cabe registrar que a remoção desses defeitos foi iniciada ainda durante nosso período. Com recursos do BNDE, obtidos mediante contrato assinado em 1955, foram adquiridos trilhos de 37,11 kg (produzidos em Volta Redonda), os quais começaram a ser assentados no trecho mato-grossense, e foram instaladas no mesmo trecho seis pedreiras, destinadas ao serviço de lastro (R56, p. 4).

6. Para esses detalhes ver Queiroz (1999), p. 243-246.

TABELA 3.7
NOB: RECEITA ARRECADADA PELAS ESTAÇÕES (VALORES NOMINAIS)

Ano	Total geral (a)	Parcela referente ao trecho de Mato Grosso (b)	b/a (%)
1931	Rs 20.651:042\$040	Rs 5.940:064\$390	28,8
1932	24.969:364\$560	5.917:710\$320	23,7
1933	35.437:437\$600	8.730:107\$100	24,6
1934	16.628:674\$700	4.936:742\$600	29,7
1935	23.558:284\$000	5.973:599\$700	25,4
1936	28.454:140\$500	7.143:821\$400	25,1
1937	30.913:680\$700	7.953:038\$500	25,7
1938	37.837:993\$300	8.092:204\$900	21,4
1939	41.059:398\$200	9.055:241\$600	22,1
1940	39.285:185\$800	11.578:293\$500	29,5
1941	43.847:091\$500	14.171:697\$200	32,3
1942	Cr\$ 47.760.196,80	Cr\$ 15.450.811,70	32,4
1943	61.182.126,40	19.163.763,80	31,3
1944	87.645.527,80	26.055.741,00	29,7
1945	99.193.113,00	32.489.934,10	32,8
1946	120.074.596,40	31.368.251,30	26,1
1947	141.464.708,70	35.639.899,70	25,2
1948	147.300.686,40	45.977.088,20	31,2
1949	155.894.653,50	49.914.495,60	32,0
1950	131.373.299,70	46.482.546,10	35,4
1951	156.148.567,10	57.734.929,30	37,0
1952	171.210.192,70	64.749.798,70	37,8
1953	170.790.606,80	70.371.449,00	41,2
1954	183.938.379,90	77.811.436,10	42,3
1955	268.359.069,50	123.143.266,90	45,9
1956	390.323.127,50	189.301.577,30	48,5

Fonte: relatórios dos diretores.

É relevante também registrar que, desde o início de nosso período, as próprias oficinas da Noroeste se empenharam na construção de veículos, isto é, a fabricação de superestruturas de madeira e metal, montadas sobre estrados metálicos e *trucks* previamente adquiridos. Já em 1921, com efeito, Arlindo Luz enfatiza que as “grandes oficinas modernas” construídas em Bauru destinavam-se não apenas à conservação do material mas também à construção de “todos os carros e vagões” necessários à Estrada: “não se explica”, escreve Luz, “que o Brasil importe carros e vagões para suas estradas de ferro quando dispõe de excelentes madeiras e de operários habilitados à execução das mais delicadas obras de carpintaria e marcenaria”. Assim, o diretor mostra-se orgulhoso de que, inauguradas as novas oficinas, a Noroeste “não deu mais a oficinas estranhas,

quer do país quer do estrangeiro, a encomenda de nenhum carro ou vagão; concentrou todos os serviços nas oficinas de Bauru, com os melhores resultados práticos e econômicos" (R21, p. 12). Nos anos seguintes a Noroeste não foi capaz de cumprir esses ambiciosos planos de auto-suficiência. Suas oficinas, contudo, produziram várias dezenas de carros de passageiros, carros-restaurante, carros para administração, vagões de carga e gôndolas, conforme é sistematicamente registrado pelos relatórios ao longo do nosso período.

Não é demais observar também que a carência de material rodante constituía na Noroeste um problema real; isto é, o assunto não pode ser reduzido a meras manobras de administradores em disputa por recursos. Com efeito, tomando-se por base as médias anuais nos quinquênios 1922-26 e 1952-56, verifica-se que, do primeiro para o segundo desses quinquênios, enquanto o número de ton./km transportadas pela Estrada multiplicou-se por 7 (Tabela 3.2), a capacidade de tração de suas locomotivas multiplicou-se por apenas 3 (Tabela 3.8). Evidentemente, para garantir transportes eficientes não seria absolutamente necessário que esses dois indicadores seguissem trajetórias paralelas; não obstante, eles parecem apresentar aqui uma excessiva disparidade – principalmente se levarmos em conta que as queixas relativas à insuficiência do material de tração são registradas desde o início do período.

No início da década de 50 o problema é também reiteradamente apontado pelos técnicos da CMBEU, que incluem, entre as cinco mais destacadas causas das deficiências de transportes da Noroeste, o "número inadequado de veículos" e a "carência de tração". Pelos comentários adicionais desses técnicos, parece aliás ficar evidenciado que a carência maior dizia respeito a locomotivas, dado o elevado número médio de vagões ociosos, "aguardando tração" (REPORT, 1952, p. 3.4). Mas eles ressaltam também a incapacidade da Estrada em colocar à disposição do tráfego os veículos solicitados segundo suas necessidades. De acordo com os números apresentados, o déficit de veículos (isto é, a diferença entre os solicitados e os fornecidos) atingira, no final de 1951, 501 vagões fechados e 2.402 vagões plataforma – sendo interessante notar que, a despeito desses números, a deficiência maior da Estrada não estava no número de plataformas e sim no de vagões fechados, o que se explicava pelo fato de que as plataformas eram utilizadas, em grande número, para o transporte de mercadorias que deveriam ser conduzidas em veículos fechados (REPORT, p. 5.4).

Outro seguro indício da efetividade da carência de material rodante, na NOB, é constituído por sua dependência da utilização de locomotivas e vagões das ferrovias com as quais ela se entroncava em Bauru, isto

TABELA 3.8
NOB: MATERIAL DE TRANSPORTE

Ano	Locomotivas		Número de vagões (abertos e fechados)	Número de vagões para animais
	nº	Capacidade de tração (kg)		
1918	---	207.900	---	---
1919	---	---	---	---
1920	57	360.600	---	---
1921	77	515.600	542	60
1922	77	515.600	616	64
1923	77	515.600	---	---
1924	77	515.600	590	62
1925	84	---	850	118
1926	104	817.320	938	92
1927	104	---	1.037	92
1928	104	803.116	1.057	92
1929	111	906.540	1.023	162
1930	111	906.540	1.035	163
1931	111	906.540	1.033	163
1932	111	906.540	1.033	163
1933	111	906.540	1.012	161
1934	111	906.540	1.004	161
1935	111	906.540	1.000	161
1936	133	1.232.898	997	261
1937	133	1.232.898	998	261
1938	133	1.232.898	993	247
1939	136	1.269.525	1.537	297
1940	136	1.269.525	1.528	295
1941	138	1.286.125	1.529	291
1942	138	1.286.125	1.523	290
1943	138	1.250.407	1.522	286
1944	138	1.250.407	1.524	286
1945	138	1.250.407	1.526	286
1946	141	1.292.064	1.885	286
1947	150	1.459.851	2.020	286
1948	150	1.459.851	2.020	286
1949	149	1.453.829	2.020	286
1950	149	1.453.829	2.007	342
1951	149	1.453.829	2.006	412
1952	173	1.762.113	2.006	482
1953	175	1.782.213	2.012	482
1954	175	1.782.213	2.062	532
1955	179	1.835.925	2.060	532
1956	174	1.969.755	2.062	532

Fonte: relatórios dos diretores.

é, a Sorocabana e a Paulista. Na maior parte do nosso período o intercâmbio de veículos com essas duas empresas foi desfavorável à Noroeste, conforme fica expresso pelas contas regularmente apresentadas pelos relatórios dos diretores.⁸ Como explica um diretor, no movimento de mercadorias no sentido litoral-interior (“importação”) a Paulista e a Sorocabana, por conveniência própria, entregavam seus veículos *carregados*, enquanto os da NOB eram devolvidos *vazios* (R28, p. 18). Assim, caberia à Noroeste proceder desde logo ao descarregamento e devolução desses veículos *estranhos*, baldeando seu conteúdo para os seus próprios veículos ou armazéns; todavia, como essa operação era freqüentemente impossível, nossa Estrada via-se constrangida a fazer rodar em suas linhas os vagões estranhos até o destino final das mercadorias neles contidas. Na verdade, sabe-se que a Noroeste era freqüentemente levada a utilizar veículos estranhos até mesmo para o transporte de gêneros em “exportação” – de modo que nesse caso, mais que no anterior, o intercâmbio transmutava-se em uma simples operação de aluguel de veículos. Enfim, a partir da década de 30 aparecem referências ao uso até mesmo de *locomotivas* da Sorocabana e da Paulista – uma prática que, referida pela primeira vez em 1933, seria daí por diante constantemente noticiada pelos relatórios dos diretores. (R33, p. 75).¹⁰

Assim delineada a efetiva insuficiência do material rodante da NOB, é necessário observar, contudo, que essa carência não era apenas *absoluta* (isto é, não guardava relação direta apenas com o aumento dos transportes) mas era também, em alguma medida, *relativa*. Em outras palavras, certas condições vigentes na Estrada – decorrentes em parte de sua *herança negativa* – tendiam a limitar o eficiente aproveitamento do material rodante já existente. Essa limitação traduzia-se, por um lado, nos excessivos tempos de *retenção* do material, seja por deficiências das instalações e equi-

7. Segundo uma informação prestada em 1928, a NOB mantinha convênios de tráfego mútuo com 12 empresas ferroviárias (R28, p. 16); seu relacionamento mais estreito, todavia, era com a Paulista e a Sorocabana, visto serem essas as ferrovias através das quais a Noroeste, direta ou indiretamente, se ligava ao litoral.

8. Esse intercâmbio, efetuado segundo tabela prefixada dos preços a serem pagos pelo uso de material de uma outra ferrovia, funcionava pelo método das compensações – apurando-se, ao final de cada exercício, o saldo a ser pago ou recebido por cada uma das empresas participantes.

9. De acordo com o costume da época, dividia-se o tráfego da Noroeste em “importação” e “exportação”, segundo se tratasse de gêneros *recebidos* da ou *remetidos* para a Paulista ou a Sorocabana; o movimento entre as estações da própria ferrovia era denominado, por seu turno, “tráfego próprio”.

10. Para uma descrição mais detalhada dessas questões ver Queiroz (1999), p. 249-251.

pamentos destinados à sua manutenção e reparação, seja por insuficiências das instalações responsáveis pelo fluxo do tráfego (equipamentos destinados a permitir o cruzamento de trens, como desvios e postos telegráficos, bem como aqueles destinados ao adequado acondicionamento das mercadorias despachadas, isto é, os armazéns). Traduzia-se também, por outro lado, em restrições à plena utilização da capacidade de carga dos veículos e, sobretudo, da capacidade de tração das locomotivas: em outras palavras, as fragilidades da linha e as imperfeições do traçado freqüentemente dificultavam ou mesmo impediam a operação de trens mais pesados.

Embora não seja possível proceder a uma completa separação entre os efeitos causados por esses diferentes fatores, procurarei, a seguir, ordenar a exposição abordando os seguintes pontos: 1) condições de manutenção e reparação do material; 2) condições de aproveitamento da plena capacidade do material; 3) condições relativas ao fluxo do tráfego.

Com relação ao primeiro ponto, observa-se que na NOB, no início do nosso período, era anormalmente elevada a proporção do material rodante mantido fora de uso. Isso se explica, em parte, pelo mau estado de conservação do material herdado pela NOB, mas é preciso lembrar que tal proporção era ampliada pelos freqüentes acidentes determinados pelas más condições da via (principalmente os descarrilamentos); do mesmo modo, a falta de lastro de pedra era responsável por um excessivo desgaste do material: o “pó arenoso”, como explica um diretor, funcionava “quase como um verdadeiro esmeril” (R24, p. 100). Em tais circunstâncias, não parece estranho que, em 1924, cerca de 17% das locomotivas da Estrada se encontrassem fora de serviço – enquanto nas estradas onde o serviço era “perfeitamente regularizado” essa proporção ficava em torno de 10%; nesse mesmo ano, em situação ainda mais grave encontrava-se o material de transporte: 17,2% encontravam-se fora de serviço, quando o normal seria de 5 a 6% (R24, p. 93 e 96).

No início de nosso período, essa situação era em parte causada pelo desaparecimento em que se encontravam as oficinas ou instalações assemelhadas. É certo que, segundo Arlindo Luz, após a inauguração, em outubro de 1921, das oficinas construídas em Bauru, o setor encarregado da Locomoção achava-se “definitivamente aparelhado para satisfazer às necessidades da Estrada no que diz respeito à reparação e conservação de todo o material rodante” (R21a, p. 27); assim, a julgar por essa afirmação, a esse respeito a herança negativa da Noroeste teria sido removida bem cedo. Aquele aparelhamento, entretanto, não parece haver sido tão definitivo, pois a ampliação e o melhoramento das oficinas de Bauru, bem como dos depósitos de Três Lagoas e Aquidauana, constava ainda em um “programa” que deveria ser realizado em 1924 e 1925 (R24, p. 139).

Seja como for, a julgar pelos relatórios dos diretores, as oficinas não chegaram a constituir um sério problema na Noroeste. Apenas em duas oportunidades, em 1949 e 1950, avalia-se que as instalações das oficinas de Bauru eram insuficientes em face do constante aumento do parque de material rodante (R49, p. 172; R50, p. 163); em geral, a esse respeito aparecem com destaque apenas as dificuldades ligadas à importação de máquinas e suprimentos. É certo que a avaliação efetuada pelos técnicos da CMBEU, em 1952, não mostra uma situação tão rósea como a sugerida pelos diretores. Sobre as oficinas de Bauru – as mais importantes da Estrada, responsáveis por cerca de 65% das reparações de locomotivas e veículos – esses técnicos dizem que eram pobremente equipadas, com ferramentas velhas e ultrapassadas, carentes de espaço para expansão, enfim, “inteiramente inadequadas”; afirmam também que o *atraso médio* nos reparos de locomotivas era de 4 dias para cada máquina. Entretanto, a respeito das oficinas de Três Lagoas e Aquidauana, equipadas para reparos médios e pequenos em locomotivas, não há comentários negativos (REPORT, p. 7.1, 7.14 e 7.4). Do mesmo modo, o relatório nada diz, expressamente, sobre eventuais atrasos na reparação de *veículos*; na verdade, a taxa média de veículos de carga então mantidos fora de serviço, em reparação ou aguardando reparação (6%, segundo o documento), parece perfeitamente aceitável (REPORT, p. 5.1-5.2 e 5.8-5.9).

Todas essas avaliações parecem, portanto, minimizar as responsabilidades dos serviços de manutenção e reparação, no que respeita à retenção de material rodante. Assim, a esse respeito restaria mencionar um aspecto que talvez pudéssemos qualificar como “herança da herança”, a saber, o problema das locomotivas velhas e obsoletas. Segundo afirmava o diretor em 1947, em “grande parte” as máquinas da NOB eram “muito antigas, com baixo poder de tração, precisando de frequentes consertos” (R47, p. 146). Levado por uma irritação que não deixava espaço sequer para o respeito ao patrimônio histórico, o mesmo dirigente chega a afirmar que, dentre as 150 locomotivas da Estrada, havia 16 que, fabricadas entre 1888 e 1908, eram “verdadeiros ferros-velhos ambulantes” (R48, p. 149). Essa realidade foi reconhecida também pelo relatório da CMBEU, o qual inclui, entre as principais causas das deficiências de transporte da NOB, a existência de locomotivas obsoletas (REPORT, p. 3.4). De fato, ainda em 1949 remanesciam 28 locomotivas com mais de 40 anos, cujo custo de manutenção elevava-se a “quase o dobro” daquelas com até 10 anos (R49, p. 164). Todavia, a primeira *baixa* de uma locomotiva parece haver ocorrido na Noroeste apenas nesse ano de 1949 – sendo que os restantes “ferros-velhos ambulantes” devem ter subsistido até 1956, quando outras 15 locomotivas foram “baixadas e vendidas como sucata” (R49, p. 159; R56, p. 121). Cabe assinalar toda-

via que, segundo as recomendações dos técnicos da CMBEU, não apenas 15 mas “60 ou mais” velhas locomotivas deveriam ser descartadas como sucata (REPORT, p. 6.1).

Passando ao segundo ponto, relativo às condições de aproveitamento da plena capacidade do material, vale lembrar um caso ilustrativo das condições vigentes no início do período: no primeiro segmento da Estrada, entre Bauru e Nogueira, as condições eram inicialmente tão desfavoráveis que as locomotivas podiam rebocar apenas 214 toneladas – sendo que, após a retificação do trecho, passaram a tracionar 341 toneladas no sentido da importação e 418 no da exportação (R21, p. 21; GUIMARÃES, 1933, p. 43). Em outros segmentos, contudo, as deficiências da via persistiriam, e elas parecem mesmo haver sido responsáveis, em determinados momentos, por um certo desequilíbrio entre a demanda e a oferta de tração, segundo diferentes seções da via – produzindo-se, em outras palavras, uma “superoferta” de tração em dado trecho e uma escassez em outro, pelo simples fato de que, nesse segundo trecho hipotético, a linha não poderia suportar o peso das locomotivas disponíveis. Com efeito, ainda em 1948 se assinala que a substituição de trilhos leves por outros, mais pesados, era necessária para que as locomotivas pudessem transitar “de uma ponta a outra” das linhas, “acudindo no ponto em que o tráfego estiver congestionado” (R48, p. 145). Observações similares a essas são sistematicamente repetidas nos anos seguintes, até o final do nosso período – sendo particularmente eloquentes as palavras do diretor em 1955, ao sentenciar que, “na verdade”, sem uma boa linha, “de nada valerá o aumento do material de transporte” (R55, p. 4; grifo meu).

É importante assinalar que os raciocínios anteriormente expostos foram também formulados, durante o nosso período, por observadores externos à NOB. Covello, por exemplo, pondera: “não será a consecução de maior volume de material rodante que virá resolver o problema congestivo”; e acrescenta: “nos trechos já retificados, com o dispêndio da *mesma força de tração*, as composições foram aumentadas de *mais 88% de tonelagem*” (COVELLO, 1941, p. 4, 10-11; grifo meu).

Com relação, finalmente, ao terceiro ponto (condições relativas ao fluxo do tráfego), é pertinente registrar que, em 1925, o diretor mencionava “paradas inúteis” dos trens, por “inconveniente distribuição de cruzamentos”, e assinalava que, caso fosse estendido até Araçatuba o sistema conhecido como *train dispatching*, a redução dos tempos de percurso seria tal que permitiria “dobrar quase o movimento dos trens, com os mesmos recursos de material” (R25, p. 23-24; grifo meu). Ainda na mesma década se apontava o grave problema representado pelos intervalos demasiado longos entre as únicas instalações habilitadas a permi-

tir o cruzamento de trens, ou seja, as estações e os postos telegráficos, mencionando-se a necessidade do estabelecimento de postos telegráficos intermediários (R26, p. 13; R27, p. 11). Entretanto, a solução não estava apenas na melhora dos sistemas de comunicação; era preciso também aparelhar melhor os pátios das estações, dotando-os de desvios e linhas auxiliares (necessários para acomodar os veículos fora da linha principal). Em 1928, por exemplo, preconiza-se a ampliação das esplanadas e desvios de quase todas as estações do trecho Bauru-Araçatuba – cujas insuficiências, somadas à dos armazéns, provocavam “constante congestionamento” de veículos em trânsito e em operações de carga e descarga (R28, p. 17-18).

A longa duração desses problemas é atestada pelas considerações de Covello, que se refere à necessidade de medidas tendentes a facilitar o cruzamento de composições bem como as manobras de “decomposição e recomposição dos comboios”; segundo o mesmo autor, essas providências eram mais necessárias em Mato Grosso, onde eram maiores as distâncias entre as estações, “paralisando desta forma, e por longo tempo, composições inteiras nos atuais pontos de cruzamento, à espera de linha livre, com graves gastos inúteis de combustível e de pessoal” (COVELLO, 1941, p. 13-14). Nessa época, na verdade, já se assinalavam progressos a esse respeito, o que mostra que, nos anos anteriores, a situação devia ser ainda mais grave: em 1938, de fato, o diretor comenta que a inauguração dos aparelhos seletivos já havia possibilitado a “diminuição nos atrasos de trens” e a “pronta devolução dos veículos estranhos” (R39, p. 29). Os problemas, de todo modo, continuam a fazer-se sentir até o final do nosso período, pois ainda em 1956 o diretor se regozija por se haverem ampliado pátios de estações e por terem sido criados postos telegráficos entre estações muito distanciadas (R56, p. 5).¹¹

Veículos eram retidos também pelo fato de que, em face da falta de armazéns, era às vezes preciso conservar as mercadorias no interior dos vagões, os quais eram assim subtraídos à sua verdadeira função (R47, p. 84). Cabe assinalar que, em fins da década de 40, registra-se uma medida visando a atenuar esses inconvenientes mediante a formação de “vagões diretos”, isto é, veículos que só precisariam ser descarregados em seu destino final – evitando-se dessa forma sua eventual retenção, para cargas e descargas parciais, em sucessivos pontos ao longo da linha. A citada providência consistiu no chamado “armazém de relação”, construído em Araçatuba entre 1948 e 1949 e expressamente destinado à organização de “vagões diretos” para o ramal de Lussanvira e para Mato Grosso (R48, p. 84; R49, p. 53). Os técnicos da CMBEU

11. Atrasos relacionados ao problema dos cruzamentos são também mencionados pelos técnicos da CMBEU (cf. REPORT, p. 4.7 e 1.11).

referem-se aliás positivamente à operação desse armazém, considerada “eficiente”, e parecem sugerir mesmo a ampliação desses procedimentos (REPORT, p. 1.11-1.12).

Enfim, é importante registrar que, segundo os profissionais da CMBEU, as deficiências aqui referidas terminavam por transmitir-se até mesmo às parceiras da Noroeste no intercâmbio de material rodante. Eles assinalam que, pelos motivos já mencionados, a NOB mantinha veículos imobilizados em quantidade quase equivalente à dos veículos *estranhos* que utilizava. Como esses veículos representavam cerca de 10% do total mantido pela Sorocabana e pela Paulista na região considerada, essas ferrovias perdiam ali, permanentemente, cerca de 10% de sua capacidade de transporte. Desse modo, concluem os técnicos, devido aos problemas da Noroeste, toda essa região do oeste paulista, do Rio Tietê ao Rio Paranapanema, ficava privada de meios de transporte grandemente necessários. É igualmente relevante assinalar que os mesmos técnicos põem em cifras os efeitos positivos, sobre a disponibilidade de veículos, que resultariam das melhorias a serem implantadas nas condições de tráfego da NOB: o percurso médio diário dos veículos de carga deveria subir de 37,9 km para 44,1 km, obtendo-se conseqüentemente um aumento de 16,3% no número de veículos liberados a cada dia – sendo interessante notar que, graças a esses cálculos, o número de novos veículos a serem adquiridos, número esse estimado preliminarmente em 751, pôde ser reduzido a menos da metade, isto é, a apenas 301 unidades (REPORT, p. 3.11 e 5.6-5.7).

O problema do combustível

Em nossa ferrovia, desde o início (tanto na Itapura-Corumbá como na Bauru-Itapura), o combustível foi a *lenha*. Tal situação se devia, certamente, à conjugação de dois fatores: a abundância desse combustível, obtido em locais acessíveis, nas matas próximas; e o alto preço do carvão mineral (importado, como se sabe, uma vez que o Brasil não dispunha de carvão mineral de boa qualidade). O uso da lenha, contudo, trazia inconvenientes para a operação ferroviária: “O poder calorífico da madeira é insuficiente; seu volume é demasiado para determinado efeito a obter”, assinala um autor (CALÓGERAS, 1928, p. 40). De fato, os técnicos ferroviários costumam notar que a queima da lenha dificultava ou impossibilitava a manutenção dos níveis adequados da pressão do vapor, o que era inconveniente em momentos em que se exigia força máxima de tração. Ademais, nem sempre as locomotivas, adquiridas no estrangeiro, traziam grelhas apropriadas ao consumo da lenha, o que resultava em despesas com adaptações (aliás nem sempre bem-sucedidas).

Outro inconveniente do uso da lenha era, certamente, a acelerada devastação das matas, apontada como um grave problema nacional desde muito cedo (v., por exemplo, DEAN, 1995, e AZEVEDO, [1958], *passim*). Essa devastação, todavia, não parece haver sido motivo de preocupação para os dirigentes da NOB senão a partir de quando ela passou a refletir-se na elevação do preço do combustível. Ao que parece, é apenas em 1943 que se registra a primeira queixa de um diretor com relação ao aumento do custo da lenha (cf. R43, p. 6), mas daí em diante essas queixas tornam-se constantes. Já não mais existiam matas às margens da linha, e por isso a lenha precisava ser trazida de pontos distantes – e nesse contexto fazem-se até mesmo sombrias previsões: devido ao crescente encarecimento, a Estrada só poderia contar com a lenha, como combustível, “por mais um lustro” (R46, p. 133). Vale ressaltar que, ao mencionarem o problema, os técnicos da CMBEU tocam, por sua vez, num outro aspecto essencial, mostrando o quanto a dependência da lenha onerava as despesas da Estrada: no ano de 1951, nada menos que 160 veículos da Noroeste haviam sido usados *exclusivamente* para o transporte de lenha, apenas no trecho entre Bauru e Três Lagoas – serviço que ademais requeria, permanentemente, o uso de 6 locomotivas (REPORT, p. 6.5).

Por outro lado, a queima da lenha produzia graves e indesejados efeitos colaterais, já mencionados neste estudo, a saber, os incêndios provocados pelas fagulhas emitidas pelas chaminés das locomotivas. A magnitude desse problema, no que respeita aos prejuízos financeiros causados à Estrada sob a forma de indenizações pagas a terceiros, pode ser parcialmente avaliada pelos dados referentes ao serviço de atendimento às reclamações dos usuários.¹² Em 1932, por exemplo, o diretor afirmava expressamente que a maior parte dos prejuízos da Estrada advinha dos incêndios ocasionados pelas fagulhas, e essa situação perdurou pelo menos até 1947, último ano em que os dados são fornecidos (R32, p. 91; R47, p. 99).

O que mais importa destacar, contudo, é que a crescente escassez da lenha, refletida diretamente na elevação das despesas de custeio, era percebida como um sério problema para a operação da ferrovia, o que levou a certas experiências com a adoção de outros combustíveis – mantendo-se, entretanto, o princípio da tração a vapor. Assim, durante a parte final do nosso período registra-se a utilização de dois desses sucedâneos da lenha: o *carvão mineral nacional* e o *óleo combustível* (cf. Tabela 3.9).

12. A Seção de Reclamações existia na NOB pelo menos desde o começo dos anos 20 (cf. R24, p. 33); pertencente à II Divisão, a seção incumbia-se “da averiguação e processo de todas as faltas, perdas ou avarias de volumes transportados” (R31, p. 68).

TABELA 3.9
NOB: CONSUMO DE SUCEDÂNEOS DA LENHA PELAS LOCOMOTIVAS

Ano	Carvão mineral nacional (kg)	Óleo combustível ¹³
1946	23.940	---
1947	386.880	---
1948	956.550	---
1949	739.130	---
1950	712.849	---
1951	---	99.809
1952	---	12.851.856
1953	---	29.109.800
1954	---	31.858.492
1955	---	23.121.124
1956	2.447.883	23.707.448

Fonte: relatórios dos diretores.

Segundo se deduz pelos documentos, esse *carvão mineral* era o “carvão do Paraná”, e sua utilização limitou-se inicialmente ao período que corresponde à gestão do diretor Lima Figueiredo, isto é, de 1946 a 1950. Curiosamente, o próprio Figueiredo, em 1946, avaliou de maneira desfavorável o uso desse combustível; segundo o diretor, o transporte do carvão, das minas até Bauru, era “longo, difícil e caro”, e além disso era mau o seu rendimento nas fornalhas das locomotivas (R46, p. 133). De toda maneira, os dados acima mostram que as quantidades consumidas aumentaram bastante nos três primeiros anos; de fato, enquanto em 1946 se mencionam apenas três locomotivas movidas a carvão, em 1948 o número dessas máquinas havia subido para 12 (R48, p. 134). Por outro lado, não aparecem explicações para o declínio das quantidades consumidas; em 1949 e 1950, nem para a interrupção do uso desse combustível. Os técnicos da CMBEU – dando, aparentemente, razão a Figueiredo – informam simplesmente que “pouco ou nenhum” carvão nacional era usado na Noroeste devido à sua “escassez” e às “dificuldades relacionadas com seu uso” (REPORT, 1952, p. 6.4). Enfim, os documentos tampouco trazem esclarecimentos relativos à retomada da utilização desse combustível, em 1956.

13. Os relatórios são dúbios no que respeita à unidade de medida do óleo combustível, pois fornecem cifras ora em *quilogramas* ora em *litros*. Ocorre até mesmo o caso de quantidades que haviam sido referidas, num dado ano, em litros, serem referidas, no relatório seguinte, em *quilos*; de todo modo, os documentos tratam todas essas cifras como sendo comparáveis, tanto que eles efetivamente as comparam, assinalando o aumento ou diminuição do consumo de um ano para o outro.

Interrompido em 1950 o uso do carvão mineral, tem início, no ano seguinte, outra experiência de substituição da lenha: a queima de óleo combustível, para cuja finalidade as oficinas de Bauru adaptaram três locomotivas. Diferentemente da avaliação inicial acerca do carvão, informa-se agora que a nova experiência apresentara resultados "satisfatórios". Na verdade, o novo diretor (Marinho Lutz) mostra-se um entusiasta do óleo, identificando várias vantagens em seu uso. Terminariam os incêndios de veículos, dormentes e mercadorias, nota ele, acrescentando que se reduziriam as despesas com pessoal de abastecimento, pois com o óleo eram maiores os percursos cobertos pelas locomotivas sem necessidade de se reabastecerem; além disso, seriam liberados o pessoal e o material rodante usualmente empregados nos trens de lenha. É interessante notar que uma outra vantagem, apontada por Lutz, denuncia indiretamente outros efeitos indesejados do famigerado combustível vegetal: trata-se das despesas com a pintura de veículos e edifícios, as quais seriam "grandemente reduzidas" desde que não mais haveria "fumaça e potassa das cinzas para atacá-los". Visando a comprovar suas afirmações, Lutz apresenta quadros comparativos de despesas e rendimento, pelos quais se verifica por exemplo que, com o óleo como combustível, o custo de 100 ton./km rebocadas ficava em Cr\$ 2,80, enquanto com a lenha esse custo se alçava a Cr\$ 3,28 (R51, p. 114-115).

De todo modo, nem o carvão mineral nem o óleo combustível substituíram a lenha, pelo menos durante o nosso período, senão em uma escala muito reduzida, de sorte que aquela última permanecia, ainda em 1956, como a responsável pela alimentação da maior parte do parque trator da Estrada. Assim, na década de 50 a alternativa que se firmaria, como substitutiva da lenha, seria aquela que substituiria ao mesmo tempo o próprio princípio da tração a vapor: a tração *diesel-elétrica*.¹⁴

Essa espécie de tração era considerada, já em 1946, a "solução ideal", pelo menos para o trecho entre Bauru e Três Lagoas, mas ela parece haver sido descartada, nessa época, em face de dois problemas. Primeiro, porque exigiria completa transformação das oficinas, aparelhadas apenas para a manutenção de máquinas a vapor; em segundo lugar, pelo fato de não se poder contar com o combustível em caso de guerra (R46, p. 133). A tração diesel-elétrica seria, porém, enfaticamente preconizada pelo relatório da CMBEU. Seus autores argumentam que o custo do trem/km, com tração diesel-elétrica, equivaleria a apenas 60% do cor-

14. Quanto à tração *elétrica*, cabe notar que, embora ela não tenha sido jamais adotada na NOB, projetos nesse sentido foram intensamente discutidos nos anos finais da década de 40 (sobre esse assunto, v. QUEIROZ, 1999, p. 269-272).

respondente à tração a vapor (REPORT, p. 4.30; v. tb. p. 6.14-6.15), e acrescentam que a continuação do uso das máquinas a vapor poria a perder grande parte dos benefícios esperados com os melhoramentos da via, pois tais máquinas não seriam capazes de movimentar trens mais longos e pesados. Pela proposta da CMBEU, contudo, as máquinas diesel-elétricas seriam utilizadas apenas em trens de carga e somente no trecho paulista: uma vez que o combustível era até então importado, os técnicos sugeriam que a dieselização total fosse deixada para mais tarde, quando talvez a produção nacional já fosse "suficiente para cobrir as necessidades" (REPORT, p. 6.1 e 6.7).

De todo modo, apenas em 1954 se observa claramente, na NOB, a opção pela tração diesel-elétrica, pois é apenas então que um diretor (Rocha-Leão) reivindica expressamente a aquisição de locomotivas desse tipo (R54, p. 4). Contudo, embora se informe que já em 1955 o contrato com o BNDE previa o financiamento de 8 dessas máquinas, somente em agosto e setembro de 1958 chegaram à NOB as primeiras locomotivas diesel-elétricas de sua história – em número, aliás, de 38 (R55, p. 3; RFFSA58, p. 18 e 89).

As perspectivas de crescente escassez da lenha, e conseqüente elevação de seu custo, levaram também a NOB, a exemplo de outras ferrovias brasileiras, a tentativas de produção própria desse combustível. De fato, o *Serviço Florestal* da Noroeste surgiu em 1944, no momento mesmo em que, como vimos, os referidos problemas começavam a freqüentar as preocupações dos dirigentes da Estrada. Segundo se deduz pelas justificativas então apresentadas, os objetivos do Serviço seriam atingidos mediante a instalação de "hortos florestais" no trecho entre Bauru e Porto Esperança – sendo que tais objetivos incluíam, além da lenha, a produção de postes, dormentes e gêneros alimentícios, o *reflorestamento* da região marginal à linha e finalmente o *aproveitamento e conservação* das matas ainda existentes. Para a instalação do primeiro horto, no mesmo ano foi adquirida, nas proximidades da estação de Araribá (km 49), uma gleba de 1.146 ha (R44, p. 46-47).

O plantio de eucaliptos, visando à produção de lenha, começou ainda em 1944. A exploração teve início já em 1951, mas a extensão máxima do eucaliptal foi registrada em 1953: cerca de 2,2 milhões de árvores, aí incluídos os pés já cortados, que ficavam ainda para um "segundo corte" (R53, p. 54). Cabe registrar que já em 1947 se mencionam estudos para a instalação de outros estabelecimentos dessa espécie (R47, p. 149), mas apenas em 1956 seria adquirida outra gleba, agora em Mato Grosso, destinada à implantação de um segundo horto: trata-se da fazenda *Monjolinho*, situada no município de Aquidauana, com 9.405 ha e "apreciável reserva florestal" (R56, p. 46).

É também relevante assinalar que, embora a finalidade principal do Horto de Araribá, conforme insistem os relatórios, fosse a exploração da lenha dos eucaliptos, realizavam-se ali inúmeras outras atividades, envolvendo trabalhadores, suas famílias e instalações diversas, de tal modo que o Horto veio a constituir-se, ainda durante nosso período, em uma estrutura produtiva assaz complexa.¹⁵ Destacava-se, a esse respeito, a produção de alimentos, mediante o cultivo de cereais, frutas, hortaliças e outros gêneros agrícolas, além da criação de animais (gado bovino e suíno, aves, peixes, coelhos e abelhas). De acordo com Lima-Figueiredo, os produtos destinavam-se em primeiro lugar ao consumo do próprio Horto, e quando tivessem maior desenvolvimento seriam destinados, por meio da Cooperativa e a preços "mais acessíveis", aos servidores da Estrada (R47, p. 59). Mais tarde informa-se que parte da produção era destinada ao consumo nos postos de alimentação e hospitais mantidos pela Estrada (R51, p. 54; R53, p. 54-55).

Os documentos dão notícia, também, de diversas instalações construídas no Horto para atender aos trabalhadores residentes e suas famílias, como uma escola primária (R46, p. 52) e um pequeno ambulatório (R48, p. 57-58). Por outro lado, o antigo Serviço, depois de reorganizado e rebatizado com o nome de Departamento Florestal, em 1951, ganhou uma nova incumbência: promover e orientar o "ajardinamento e arborização" das estações e outros locais, ao longo da linha, bem como a formação de hortas nos hospitais e nas casas dos trabalhadores (R51, p. 53). Finalmente, cabe assinalar que, a julgar pelas características de certas obras ali levadas a efeito, parece que o Horto de Araribá veio a transformar-se também em algo como uma estação de vilegiatura, para os altos funcionários da Noroeste e seus convidados:¹⁶ refiro-me a uma "pista para aterrissagem de pequenos aviões", construída em 1948, e à nova "sede" do Horto, cuja construção foi contratada em 1949 e concluída em 1950, tendo como obras complementares uma piscina e uma caixa d'água para 10 mil litros (R50, p. 48). Contudo, ao menos durante o período abrangido pelo presente estudo, parecem haver sido muito modestos os efeitos do eucaliptal de Araribá em termos de redução das despesas de custeio da Noroeste, conforme se pode ver pelos dados da Tabela 3.10.

15. Para uma descrição mais detalhada do Horto, v. Queiroz (1999), p. 267-269.

16. Essa impressão me foi transmitida em Bauru, em julho de 1996 e outubro de 1997, por antigos trabalhadores da Noroeste. Segundo essas pessoas, que trabalharam e residiram no Horto nas décadas de 40 e 50, funcionários da NOB e de outros órgãos, do Rio de Janeiro, hospedavam-se na residência do Horto com suas famílias, sendo todos servidos pelos trabalhadores da Estrada; ademais, os produtos do Horto (aves, ovos, coelhos, etc.) abasteciam também as casas dos altos funcionários da Noroeste em Bauru.

TABELA 3.10

NOB: DADOS PARA AVALIAÇÃO DO FORNECIMENTO DE LENHA PELO HORTO DE ARARIBÁ

Ano	Lenha fornecida pelo Horto		Lenha consumida pelas locomotivas		a/b %
	Quantidade (m ³) (a)	Preço médio (Cr\$/m ³)	Quantidade (m ³) (b)	Preço médio (Cr\$/m ³)	
1951	14.252,0	46,65	789.863,4	44,39	1,8
1952	26.237,4	54,87	751.840,0	50,56	3,5
1953	8.063,0	52,66	786.954,0	48,35	1,0
1954	---	---	796.876,0	63,57	---
1955	54.408,0	70,30	982.608,0	76,53	5,5
1956	81.227,0	95,30	929.201,0	95,92	8,7

Fonte: relatórios dos diretores. No ano de 1954 não houve fornecimento de lenha pelo Horto.

Como se vê, nos primeiros anos de exploração do Horto sua produção de lenha não representou senão ínfimos percentuais do consumo da Estrada,¹⁷ e mais: a preços médios substancialmente superiores àqueles pelos quais a ferrovia continuava a obter aquele combustível. Na verdade, pelo menos durante o nosso período, os resultados financeiros do Horto foram francamente deficitários, visto que suas receitas não cobriam sequer as despesas de custeio (cf. dados em QUEIROZ, 1999, p. 269).

Outros problemas

Conforme já observei, um dos problemas estruturais enfrentados pelas ferrovias brasileiras consistia na dependência da importação de quase todos os equipamentos e insumos essenciais à sua operação. Como o custo desses materiais dependia da taxa de câmbio, tanto Duncan como Saes apontam, em diversas oportunidades, a instabilidade da moeda nacional como um fator muito prejudicial à operação das ferrovias brasileiras (v. por exemplo DUNCAN, 1932, p. 179). Na verdade, durante o período focalizado pelos autores citados, a depreciação da moeda nacional tendia a elevar até mesmo o custo da força-de-trabalho, visto que, em boa parte, os bens consumidos pelos trabalhadores eram igualmente importados. Dessa forma, as variações da taxa de câmbio podiam conduzir ao aumento das despesas de custeio a despeito de qualquer medida de contenção de gastos eventualmente posta em prática pelos dirigentes da empre-

17. Considero aqui apenas o consumo das locomotivas, o mais vultoso, embora a lenha fosse utilizada também em outros motores a vapor, aplicados a diversos fins (nas oficinas, bombas d'água, etc.).

sa. Ademais, é preciso salientar que, em épocas de geral perturbação da economia mundial, as dificuldades normais, com relação às importações, tendiam a ser ainda agravadas, visto que, nessas ocasiões, muitos dos itens de importação simplesmente desapareciam do mercado. Desse modo, a ausência de materiais e equipamentos para as oficinas, por exemplo, podia implicar na impossibilidade da execução de reparos indispensáveis no material rodante, com evidentes prejuízos para a circulação dos trens.

A partir de fins dos anos 40 registra-se a aquisição, pela Noroeste, de veículos fabricados por empresas nacionais (Companhia Santa Mathilde, Fábrica Nacional de Vagões, MAFERSA), bem como trilhos e acessórios fornecidos pela usina de Volta Redonda. Na maior parte de nosso período, porém, dentre os principais materiais empregados na ferrovia, o único de procedência inteiramente nacional parecia ser a madeira, utilizada sob forma de lenha, dormentes e materiais para construção de veículos. Assim, não é de estranhar que apareçam repetidas vezes, nos relatórios dos diretores, queixas relacionadas com o problema das importações. Já em 1921, Arlindo Luz assinala o elevado custo, em moeda nacional, da aquisição de trilhos novos, "por ter o respectivo pagamento incidido em taxas cambiais muito desfavoráveis ao Brasil", e em 1936 parte do déficit da empresa devia ser atribuída, segundo o diretor, à elevação dos preços de "grande parte" dos materiais, "muitos de procedência estrangeira" (R21, p. 7; R36, p. 11). Em anos posteriores, esse problema aparece relacionado com a conjuntura da Segunda Guerra Mundial. Já em 1939, por exemplo, assinala-se que a eclosão da guerra na Europa havia prejudicado a aquisição de máquinas para as oficinas de Três Lagoas (R39, p. 26), e queixas sobre a falta de materiais importados (inclusive materiais de construção, sobretudo ferro e cimento) persistem nos anos seguintes. Na verdade, os problemas subsistem ainda no imediato pós-guerra. Em 1947, por exemplo, uma pequena nota ilustra a gravidade da situação: em face da carência de peças novas, informa-se, "muito material posto na sucata foi dali retirado e reparado" (R47, p. 117).

Outro problema que merece ser aqui ressaltado consiste na falta de eficiência dos trabalhos de manutenção da via permanente, tal como efetuados na NOB em nosso período. De fato, os técnicos da CMBEU, embora elogiem a qualidade dos trabalhos de empedramento e substituição de trilhos, realizados pela Estrada, acrescentam que, devido à "falta de equipamento adequado", era "quase impossível" efetuar uma conservação "econômica e eficiente". Mostrando as deficiências das práticas vigentes, os técnicos notam por exemplo que os integrantes das turmas de conservação iam para o trabalho e dele voltavam geralmente *a pé*, e mais: "na maior parte das vezes são obrigados a carregar suas ferramentas" (REPORT, 1952, p. 1.11 e 4.4). Informa-se também que a NOB não possuía nenhum vagão-

guindaste, para uso em casos de descarrilamentos e outras emergências; assim, era costume tomar esse equipamento emprestado da Sorocabana, em Bauri — desde que, evidentemente, ele se encontrasse disponível, o que "nem sempre" ocorria (REPORT, 1952, nota ao final da parte 4).

Dadas tais circunstâncias, os técnicos apresentam propostas específicas a respeito da quantidade e formas de organização do pessoal de conservação da Estrada, bem como do equipamento a ser utilizado. Prevêem-se, assim, grandes aperfeiçoamentos nos meios de locomoção (mediante a larga adoção de carros de linha motorizados, grandes e pequenos, para o transporte dos trabalhadores e suas ferramentas), bem como ampla aquisição de ferramentas e equipamentos modernos, aí incluídos, por exemplo, caminhões basculantes, aparelhos telefônicos para uso das turmas e um vagão-guindaste de 100 toneladas. Segundo se apontava, tais melhoramentos permitiriam uma grande redução de pessoal. Desde logo, por exemplo, seria reduzido a 5 o número de Residências, e haveria diminuição também no número de homens empregados nos trabalhos ao longo da linha: as 194 turmas então existentes, empregando um total de 1.316 homens, seriam substituídas por apenas 108, as quais empregariam somente 756 homens (REPORT, p. 4.27-4.28 e quadros 8, 9 e 10, ao fim da parte 4).

A questão do pessoal

A questão do pessoal constituiu sempre um item destacado no debate sobre as formas de propriedade e gestão das ferrovias brasileiras. Nota-se por exemplo que, ao avaliar a gestão pública como mais custosa que a privada, em 1891, o então ministro das Obras Públicas elencava, segundo escreve Duncan, dois argumentos: primeiro, "o maior número de empregados sob a administração governamental", e, segundo, a necessidade de prover, aos empregados do governo, "pensões e outros benefícios, não-fornecidos pelas companhias privadas" (DUNCAN, 1932, p. 48-49). Topik também assinala que, no conceito da época, as ferrovias estatais supostamente seguiam "critérios mais políticos que econômicos" e assim tendiam, entre outras coisas, a "empregar pessoas em número excessivo" (TOPIK, [1987], p. 128).

Autores brasileiros que trataram da administração federal nas ferrovias referem-se também à questão do pessoal, vinculando-a, quase sempre, às interferências da política partidária. Calógeras, por exemplo, insurgem-se contra os direitos e vantagens, supostamente excessivos, concedidos aos trabalhadores da Central do Brasil. Dentre "os mais graves óbices à direção da Central" ele destaca, de fato, "regalias absurdas" que teriam sido propiciadas a seu pessoal principalmente pela "politicagem do Distrito Federal" — incluindo, entre tais "regalias", o "inexplicável paga-

mento dos domingos e feriados" (CALÓGERAS, 1933, p. 145). O autor escreve que as "melhorias de vencimentos" haviam sido tais que "telegrafistas e maquinistas têm remunerações superiores às dos juizes de direito de muitos Estados", e prossegue:

o trabalho remunerado conforme seu valor é substituído pela gratificação fixa [...]; em que se paga a quem nada faz, aos domingos e feriados, constituindo nova aristocracia dos operários do Estado, na massa geral do proletariado brasileiro; em que a noção de responsabilidade desapareceu [...]; em que o zelo pelo funcionário eleitor faz passar para o segundo plano o dever de servir ao público (CALÓGERAS, 1933, p. 153-154).

A literatura, de fato, está plena de referências à instrumentalização político-eleitoral das ferrovias estatais, mesmo algumas administradas por unidades da Federação. Fernando de Azevedo cita a esse respeito Batista Pereira, que se refere às ferrovias do Rio Grande do Sul como "viveiro de eleitores": "as estradas de ferro do Rio Grande deviam ter galões nos vagões, como oficiais, e bordados nas locomotivas, como generais", diz esse autor – porque, como explica Azevedo, "são elas que ganham ou ajudam a ganhar, à custa de sua organização, as batalhas políticas e eleitorais". O comentário de Pereira, assinala Azevedo, "pode-se aplicar, em grau variável conforme as épocas, a quase todas as ferrovias mantidas e administradas pelo Estado" (AZEVEDO, [1958], p. 41-42). Nas ferrovias sob administração federal, o problema representado pelo número excessivo de empregados, "nomeados por propósitos políticos", é mencionado também por Duncan; para esse autor, os dados disponíveis pareciam indicar que, de maneira geral, o "ponto fraco" da gestão federal consistia nos gastos com "empregados supérfluos". Duncan parece bastante convicto ao tratar, pelo menos, do caso da Central do Brasil – que teria, segundo ele, "empregados demais" (DUNCAN, 1932, p. 175-177, 166, 13).

Na análise desse problema, contudo, creio que se pode desde logo descartar referências tais como as efetuadas por Calógeras, as quais parecem constituir, acima de tudo, o sinal de uma época de quase total falta de atenção para com as necessidades do mundo do trabalho. De fato, se, como alega Calógeras, as ferrovias estatais eram prejudicadas, no confronto com suas congêneres privadas, pelo fato de despendêrem maiores somas com supostas "regalias" concedidas aos operários, isso apenas revelaria o fato de que, nesse particular, as "vantagens" apresentadas pelas empresas privadas resumiam-se em sua maior liberdade de praticar a superexploração do trabalho. Ademais, mesmo analistas que, como assinala Margareth Martins, concordavam em atribuir ao pessoal os problemas das estradas federais, demonstravam, em sua própria argumentação, que "difícilmente poderia se imaginar que estes trabalhadores tivessem alcan-

çado o Paraíso". A mesma autora registra de fato que os salários, nas ferrovias, eram "menores que os de outros setores" (MARTINS, 1995, p. 295-297; v. tb. TOPIK, [1987], p. 131).

Restaria portanto considerar o suposto "inchaço" do quadro de pessoal das ferrovias estatais – fenômeno, ainda uma vez, relacionado antes de mais nada com as práticas dos grupos dirigentes, fundadas nos velhos esquemas do clientelismo. Mesmo esse aspecto, contudo, apresenta-se bastante controvertido. O próprio Duncan registra expressamente a inexistência de provas suficientes de que o excesso de pessoal ocorresse em todas as ferrovias sob gestão da União, e assinala que nas principais ferrovias sob administração dos governos estaduais não se observava uma tendência ao emprego de excessivo pessoal (DUNCAN, 1932, p. 166). De fato, Saes demonstrou que, na estatal Sorocabana, o número médio de empregados, tanto por quilômetro de linha como por unidades transportadas, era menor que na Companhia Paulista, privada – concluindo assim que não se observava, naquela ferrovia estatal, a existência de "empreguismo" (SAES, 1981, p. 136-138). Outros estudiosos sugerem também que o clientelismo, na medida em que tenha efetivamente ocorrido nas ferrovias federais, não teria chegado ao ponto de configurar propriamente um "excesso" de pessoal (cf. TOPIK, [1987], p. 130; MARTINS, 1995, p. 41-42, 206-207). Assim, Martins admite a existência, nas ferrovias estatais brasileiras, de "abusos administrativos gerados pela tradição clientelística do Estado brasileiro"; entretanto, ela ressalva que o número de empregados dessas estradas relacionava-se também com a qualidade do equipamento e da tecnologia por elas utilizados, e, ademais, com a "sobrecarga" de trabalho em certos setores, como as oficinas, que "exerciam tarefas muito maiores que nas ferrovias dos países mais adiantados" (MARTINS, 1995, p. 88, 186). Topik nota enfim que, considerando-se os gastos em relação com as unidades transportadas, chega-se mesmo à conclusão de que as ferrovias federais eram "mais eficientes" que as particulares, pois utilizavam "menos mão-de-obra por unidade" (TOPIK, [1987], p. 130).

A Noroeste e o eleitoralismo

Na Noroeste, assim como em outras ferrovias federais, não parece difícil encontrar vinculações com interesses eleitorais – embora as referências de que disponho se limitem ao trecho mato-grossense. Assim, já em 1920 encontra-se uma interessante circular, na qual Arlindo Luz, ao mesmo tempo em que demonstra isenção, deixa entrever algo das práticas políticas então adotadas em Mato Grosso:

Realizando-se brevemente em Mato Grosso diversas eleições, venho mais uma vez afirmar ao pessoal da Noroeste que lhe é garantida comple-

ta liberdade de voto. Os chefes de Divisão e de Serviço devem permitir aos empregados da Estrada ausentarem-se do local dos trabalhos durante o tempo necessário para o exercício do voto; só devem, entretanto, fazê-lo aos que diretamente o solicitarem, não sendo atendidos os pedidos de estranhos para que essa solicitude não pareça interesse da Administração por qualquer dos partidos em luta (Circular de 9.11.20).

Não encontrei, para os anos posteriores, determinações similares a essas. A julgar, entretanto, pelas memórias do fazendeiro Renato Alves Ribeiro, morador da cidade de Aquidauana, as relações entre a Noroeste e a política eleitoral mato-grossense corriam, nessa época, de modo bastante diferente do preconizado por Luz. Referindo-se às eleições durante a República Velha (e particularmente à campanha da Aliança Liberal, em 1930), Ribeiro escreve que “o funcionalismo público não tinha opção: era obrigado a votar no governo sob a pena de demissão ou de pesadas perseguições”; além disso, segundo ele, os funcionários da Noroeste “votavam em Aquidauana, depois pegavam o trem e iam votar em Taunay, Miranda etc. No título de eleitor só constava nome, sem retrato. Era assim facilmente falsificado, e em grandes quantidades” (RIBEIRO, 1984, p. 131).

Bem mais tarde, com o fim do Estado Novo e o retorno das práticas eleitorais, a Noroeste aparece diretamente envolvida com o alistamento de eleitores. Essa foi de fato, durante alguns anos, uma das incumbências do serviço de pessoal da Estrada, sendo importante salientar que, como foi dito no primeiro capítulo, o alistamento era efetuado *ex officio*, isto é, independentemente de requerimento do interessado – um método que, como se vê, deixa amplo espaço para a prática do clientelismo. O serviço de alistamento aparece pela primeira vez nas eleições de 2 de dezembro de 1945, para as quais a Estrada alistou nada menos que 5.555 servidores, sendo 3.492 em São Paulo, 1.705 em Mato Grosso e 358 no Território Federal de Ponta Porã (R45, p. 41). O mesmo procedimento é relatado em 1948 e 1949 e só foi extinto em meados de 1950, quando a nova lei eleitoral aboliu o alistamento *ex officio* (R50, p. 56).

Renato Alves Ribeiro, por sua vez, referindo-se igualmente ao período posterior a 1945, aponta uma vinculação entre o pessoal da Noroeste e os partidos políticos que então ocupavam o poder federal (referindo-se ademais, em termos desagradavelmente pejorativos, aos indígenas da região). De fato, o fazendeiro escreve que seu partido, a oposicionista União Democrática Nacional (UDN), lutava em Aquidauana contra “duas poderosas forças: a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil com suas oficinas e seu operariado de linha, que constituía uns 700 votos ou mais, e a indiada de Taunay, que sempre seguia o governo através do Serviço de Proteção ao Índio”. O PTB de Getúlio Vargas, acrescenta, “arrastava a quase totalidade dos ferroviários da NOB” (RIBEIRO, 1984, p. 133, 144-145). Tânia Garcia confirma que, em Mato Grosso, “muita política se fez nos

trilhos da NOB”, e transcreve a esse respeito o depoimento do político sul-mato-grossense Ramez Tebet, radicado na cidade de Três Lagoas:

Os ferroviários tinham uma influência política muito grande. Houve uma época que a gente dizia que quem ganhar a eleição nos trilhos da NOB ganha a eleição para prefeito da cidade. Quem não fizesse comício na NOB perdia a eleição. Eu recordo da eleição presidencial de Jânio Quadros, por exemplo. A NOB era tão importante que quando ele chegou a Três Lagoas, vestiu o chapéu de maquinista para demonstrar que o coração dele era de ferroviário (apud GARCIA, Tânia da Costa, 1993, p. 85).

A mesma autora salienta contudo que, com o tempo, a Estrada foi perdendo influência política. Baseando-se no depoimento do professor Ênio Cabral, de Aquidauana, ela diz que “o próprio avanço tecnológico”, isto é, “a substituição da Maria Fumaça pela locomotiva a diesel”, foi o fator responsável por essa perda: a máquina diesel requeria menor número de trabalhadores para sua operação e manutenção, e assim, com a diminuição do número de operários, os políticos “não mais faziam seus comícios com menção especial aos ferroviários” (GARCIA, Tânia da Costa, 1993, p. 87).

De todo modo, no tocante ao problema do eleitoralismo, a literatura indica que são merecedoras de particular atenção as vinculações entre a Noroeste e o político mato-grossense Filinto Müller. Com efeito, assim se expressa o citado Ramez Tebet: “eu não conheço nenhum político no Brasil que tenha influenciado mais na NOB do que Filinto Müller; independente de alguém gostar dele ou não ele nomeava todos os diretores da NOB até 1964” (apud GARCIA, Tânia da Costa, 1993, p. 86). Müller, como se sabe, ocupou desde 1933 importante posição junto a Vargas; a chefia da Polícia do Rio de Janeiro, de onde veio a demitir-se apenas no início da década seguinte; além disso, a partir do final do Estado Novo tornou-se uma das principais lideranças do Partido Social Democrático (PSD). Sabe-se também que Júlio Müller, irmão de Filinto, foi nomeado prefeito de Cuiabá já sob o primeiro interventor, após a Revolução de 30, e, depois de eleito governador do Estado, na vigência da Constituição de 1934, foi confirmado por Vargas em seu cargo na condição de interventor, e assim permaneceu até o fim do Estado Novo (NEVES, M. M. R. N., 1988, p. 117, 119).

As vinculações entre Filinto Müller e a Noroeste são também mencionadas por Demóstenes Martins, político sul-mato-grossense ligado a UDN; em suas memórias, Martins transcreve um texto datado de 1965 que assim se refere à NOB: “estrada de ferro que desde a época já remota em que o ditador Vargas entregou discricionariamente a política daquela Unidade Federal [Mato Grosso, por suposto] ao seu Chefe de Polícia constitui a espinha dorsal do sistema sobre o qual esse ex-militar edificou o seu poderio” (MARTINS, 1980, p. 256).

Ainda a esse respeito dispomos de algumas informações prestadas pelo ex-deputado federal Philadelpho Garcia (PSD), quem, como vimos, fez sua carreira política com apoio dos ferroviários da NOB, tendo como base a região de Três Lagoas. Em suas memórias, Garcia descreve sua longa relação de amizade com Müller, desde os anos 30, e informa que entrou na vida política, em 1950, “com a benção de Filinto” (GARCIA, P., 1994, p. 148). O ex-parlamentar faz questão de deixar clara sua permanente fidelidade ao padrinho, em virtude da qual ele, Garcia, teria chegado a recusar em 1950, logo depois de sua primeira eleição para a Câmara Federal, um convite do próprio Getúlio Vargas para entrar no PTB e assim tornar-se “o ‘donô’ do Mato Grosso”, com “decisão sobre cargos e a movimentação política toda” – posição essa que, segundo se deduz, ele continuou portanto a partilhar com Filinto Müller (GARCIA, P., 1994, p. 136). Philadelpho Garcia insiste também em sua condição de “deputado ferroviário”, mencionando mesmo a “intimidade” que passara a ter com “esses brasileiros ferroviários paulistas mato-grossenses” depois da aprovação de seu projeto de lei sobre o problema salarial dos trabalhadores das ferrovias federais (GARCIA, P., 1994, p. 156-157; v. tb. p. 105, 145).¹⁸

O que mais interessa destacar das memórias de Philadelpho Garcia, contudo, são as afirmações que faz, atribuindo *a si* a nomeação de diretores da NOB. Tal prática, pelo que se deduz, teria passado a ocorrer depois do final da segunda gestão de Marinho Lütz (1954),¹⁹ e essa ascendência de Garcia (e, portanto, de Filinto) sobre a NOB seria mencionada ainda no início da década de 60, quando o referido parlamentar estava em seu terceiro mandato como deputado federal. Nessa época, relata Garcia, havia terminado o “mandato” do diretor da Noroeste (“por mim indicado”, escreve ele). Assim, ele se dirigiu a Tancredo Neves, também do PSD e então primeiro-ministro, para tratar da nomeação do sucessor, e nessa ocasião Tancredo lhe teria dito: “você pode indicar o rapaz que [eu] nomeio”. O referido “rapaz” era, no caso, o engenheiro Pedro Pedrossian, que já havia sido o “principal assistente” do diretor antecedente e foi efetivamente nomeado diretor da Noroeste (GARCIA, P., 1994, p. 270-271).

Encontram-se com facilidade, em época posterior ao final de nosso período, referências que atribuem a Pedrossian, como afilhado de Filinto Müller, a prática de métodos clientelistas na Noroeste (v., por exemplo, MARTINS, 1980, passim; GARCIA, P., 1994, p. 271). No que concerne ao período aqui abordado, entretanto, e a despeito de tudo o

18. Os dados biográficos de Philadelpho Garcia consignam que ele “amparou” até mesmo os ferroviários da Brasil-Bolívia (GARCIA, P., 1994, p. 325).

19. Sabe-se, por exemplo, que o engenheiro Ubaldo Medeiros, que assumiu a direção da NOB em fevereiro de 1956, era um dos líderes do PSD em Bauru (cf. PELEGRINA, 2000, p. 173-175).

que foi dito, creio serem necessários certos cuidados, a fim de se evitar uma superestimação do poder de Müller sobre a NOB.

Maria Manuela Neves assinala que durante o Estado Novo operase uma importante mudança nas formas de atuação das elites dominantes em Mato Grosso, passando-se do “conteúdo coronelista” para um “conteúdo clientelista” – sendo que, ainda segundo Neves, essa “dominação via política de clientela” foi “particularmente favorecida em Mato Grosso e, no norte, pela presença de Filinto Müller na engrenagem federal”: a relação entre o governo central e o estadual “viabilizou-se na relação Filinto Müller-Júlio Müller” (NEVES, M. M. R. N., 1988, p. 123, 126; grifo meu). Assim, uma primeira constatação a ser feita é a de que, durante o Estado Novo, a influência pessoal de Filinto limitava-se, em grande medida, à porção norte do Estado, onde se localizava a capital, Cuiabá. De fato, Neves enfatiza a influência exercida, na porção sul, por outra liderança: Vespasiano Martins, estabelecido em Campo Grande. De acordo com a autora, Vespasiano manteve-se durante o Estado Novo como o “vice-rei do sul”, sendo “uma liderança profundamente comprometida com os interesses daquela região, da qual detinha pacífica liderança política”; desse modo, em 1945 Martins “era, sem dúvida, a mais consistente liderança sulista” (NEVES, M. M. R. N., 1988, p. 144-145).

Ao que parece, Filinto Müller e Vespasiano Martins, ao invés de se antagonizarem, promoveram entre si uma divisão de poderes. De fato, um dos depoentes de Neves registra que, durante o Estado Novo, Vespasiano mantinha um “ótimo relacionamento” com o interventor Júlio Müller, o qual “costumava dizer que o Vespasiano o representava no sul do estado”. A própria Neves assinala que Vespasiano e Filinto já na década de 30 “havam dividido o espaço político-regional”, e cita a esse respeito um esclarecedor depoimento de Demóstenes Martins: “houve um acordo sim, e ele só foi rompido [em 1945] quando Filinto apoiou Dutra e Vespasiano apoiou o Brigadeiro”; por esse acordo, prossegue o depoimento, “todas as nomeações do norte eram do Filinto e as do sul, do Vespasiano” (cf. NEVES, M. M. R. N., 1988, p. 133, 145-146; grifo meu). Desse modo, seria apenas com o final do Estado Novo que os dois líderes seguiriam caminhos distintos: enquanto Vespasiano optou pela UDN, os Müller, “típicos herdeiros da máquina estadonovista” em Mato Grosso, empreenderam a formação do PSD (NEVES, M. M. R. N., 1988, p. 131).

Em vista de tais circunstâncias, apenas a partir de 1945 – estando o PSD no poder federal e a UDN na oposição – poderiam adquirir maior sentido as afirmações acerca da ascendência de Filinto Müller sobre a NOB. Contudo, parece pouco provável que tal ascendência haja chegado, desde logo, ao ponto de permitir ao ex-chefe de Polícia indicar, sem mais nem menos, os diretores da Estrada. De fato, o primeiro diretor nomeado após 1945, o militar Lima Figueiredo, não parece apresentar um per-

fil adequado a esse papel; ao que tudo indica, Figueiredo possuía “luz própria”, como dizem os políticos em seu jargão – dada, por exemplo, sua trajetória anterior como estudioso de problemas brasileiros e escritor de projeção nacional. Menos ainda parece encaixar-se nesse perfil o diretor seguinte, nomeado pelo governo constitucional de Getúlio Vargas: o também militar Américo Marinho Lutz, que dirigira a Noroeste ao longo de todo o Estado Novo e mantinha, portanto, antigas relações com Vargas – as quais, pode-se imaginar, dispensavam intermediários.

Certamente, supor que as nomeações de Figueiredo e Lutz não resultaram de indicação de Müller não equivale a supor que a atuação desses diretores pudesse ignorar a liderança do chefe do PSD mato-grossense. Em outras palavras, seria perfeitamente plausível que esses diretores executassem, ao menos em parte, a política clientelista com a qual se tem identificado a atuação de Filinto Müller. Entretanto, para concluir estas notas, não deixa de ser relevante assinalar que, segundo certas referências, Marinho Lutz, no início da década de 50, situava-se politicamente em campo oposto ao de Filinto. Demóstenes Martins, por exemplo, assinala as tendências *udenistas* de Lutz: referindo-se às eleições para governador de Mato Grosso em 1950 – nas quais se opuseram o próprio Filinto Müller, pelo PSD, e Fernando Corrêa da Costa, pela UDN – Martins afirma que Marinho Lutz, “amigo dedicado de Getúlio”, foi um dos que pressionaram Vargas para que “favorecesse, através de uma declaração pública, a candidatura Fernando Corrêa” (MARTINS, 1980, p. 170). O próprio Philadelpho Garcia vai ainda além. Depois de informar que Marinho Lutz, após deixar a direção da NOB em 1945, fizera sua “base” em Mato Grosso, “junto aos grandes fazendeiros da UDN”, o ex-deputado afirma explicitamente que Lutz intermediou o apoio da UDN mato-grossense à candidatura presidencial de Getúlio (apoio esse consubstanciado em vultosa contribuição financeira à campanha) e assim impediu que Vargas apoiasse Filinto (GARCIA, P., 1994, p. 130-131).

Despesas com pessoal: o “vilão” dos déficits?

Fernando de Azevedo inclui expressamente, entre as principais causas do “sombrio” quadro financeiro da Noroeste, a seguinte: “o crescimento quantitativo do funcionalismo e as majorações de vencimentos e de salários”. Segundo o autor, os “encargos excessivos com o funcionalismo numeroso” – “e, por isso mesmo, mal-remunerado” – “exauram e devoram a maior parte das rendas, em prejuízo das obras e dos serviços técnicos”, e além disso “dificultam a racionalização do serviço público e tendem a instaurar na Estrada o regime da burocracia, tirando-lhe o caráter de uma indústria”. “Não é fácil verificar”, diz ainda Azevedo, “em que

proporções se repartem entre o governo federal, a política interna do Estado; com suas injunções partidárias, e as administrações da Estrada, as responsabilidades desse protecionismo de que resultou a hipertrofia do funcionalismo” (AZEVEDO, [1958], p. 118). Também o relatório da CMBEU, de 1952, vai no mesmo sentido:

O total dos salários pagos aos empregados operacionais (*operations employees*) cresceu 110% desde 1946, enquanto a renda operacional bruta cresceu apenas 20% e permaneceram constantes as quantidades líquidas transportadas (em ton./km). Tomando-se por base as ton./km transportadas, tanto líquidas como brutas, há atualmente um excesso de pessoal, tanto operacional como de serviços. Um número considerável de pessoas não-diretamente ligadas à operação e manutenção da via férrea é sustentado pela renda operacional. Uma referência especial cabe aos serviços médicos e dentários e à construção, operação e manutenção de hospitais (REPORT, p. 1.9-1.10; grifo meu).

O Projeto nº 21 da CMBEU, também de 1952, repete que, entre 1946 e 1951, enquanto o número de empregados aumentou apenas 20%, o montante dos salários pagos aumentara “quase três vezes” (em valores nominais); de modo que, em 1951, “os custos de mão-de-obra representaram 95% da *renda total de operação*” (PROJETO nº 21, p. 26; grifo meu).

Em face de tais manifestações, chega a ser surpreendente notar que os dados não parecem confirmar a hipótese de que exagerados gastos com pessoal estivessem entre os principais responsáveis pelos déficits da Noroeste. Antes de passarmos ao exame de dados quantitativos, cabe lembrar que, conforme foi dito no primeiro capítulo, foram muito notáveis, durante boa parte do período analisado, as queixas dos administradores da Noroeste com relação à falta de pessoal – queixas que, muitas vezes, associam esse problema aos baixos padrões salariais vigentes na Estrada.²⁰ Cabe assinalar também que, em toda a série de relatórios analisada, encontrei apenas uma ocasião em que um diretor aponta na Noroeste, embora sem fornecer detalhes, a “atuação nefasta da politicagem”; trata-se, no caso, do primeiro diretor nomeado depois da Revolução de 30 (R30, p. 2).

A análise dessa questão fica um tanto prejudicada porque não há, nos relatórios, dados sistemáticos sobre o pessoal empregado senão depois de 1938. De todo modo, são significativas a esse respeito as observações de Duncan, válidas para a década de 20. Esse autor, como vimos, registra que em muitas ferrovias federais os gastos com pessoal eram excessivos.

20. Vale notar que o problema da escassez de pessoal era apontado também em outras ferrovias, como registra Margareth Martins (1995, p. 298, nota 115).

Contudo, ao referir-se à Noroeste ele efetua expressas ressalvas: "isto aparentemente não é verdadeiro para a Noroeste do Brasil", escreve ele – repetindo depois, de modo mais taxativo, que a Noroeste, "é certo, não mostra um gasto com mão-de-obra excessivamente alto" (DUNCAN, 1932, p. 164, 166, nota 46).

Passando-se aos dados constantes na *Tabela 3.11*, desde logo se pode verificar que nenhuma correlação segura pode ser estabelecida entre os índices do coeficiente de tráfego, por um lado, e os percentuais da despesa com pessoal no total do custeio da NOB, por outro. É certo que entre 1939 e 1945, quando se registram 6 dos 14 anos em que o coeficiente de tráfego foi positivo, os percentuais da despesa com pessoal atingem os valores mais baixos de toda a série. Entretanto, de 1925 para 1926 o coeficiente de tráfego piora enquanto o percentual da despesa com pessoal decai sensivelmente; já entre 1928 e 1934, onde se concentram outros 6 exercícios em que o coeficiente de tráfego da NOB é positivo, os percentuais da despesa com pessoal mantêm-se elevados; nos três anos seguintes (1935, 36 e 37), por outro lado, esses percentuais mantêm-se nos mesmos níveis de antes mas o coeficiente de tráfego piora sensivelmente; por fim, de 1937 para 1938 uma notável melhora no índice do coeficiente de tráfego coincide com um recuo apenas discreto do percentual da despesa com pessoal. Em resumo, não se encontram séries extensas de perfeita coincidência entre os padrões de flutuação desses dois índices, isto é, séries em que as variações para mais e para menos do coeficiente de tráfego coincidam com as mesmas variações dos percentuais de despesa com pessoal (a mais extensa ocorre entre os anos de 1945 e 1948, quando os dois índices apresentam aumentos consistentemente paralelos); no geral, ao contrário, os padrões de flutuação dos indicadores são francamente dispares.

A mesma *Tabela 3.11* mostra também que o número absoluto de empregados aumentou cerca de 80% entre 1938 e 1956. Todavia, caso consideremos esse acréscimo em termos relativos, isto é, referido à variação das quantidades transportadas (em número de TKU), chegamos a um resultado até certo ponto surpreendente, a saber: o aumento absoluto converte-se em uma relativa redução. Cabe notar ademais que os picos atingidos pelo índice dessa última relação (30,16 em 1949 e 26,90 em 1946) correspondem a anos em que ocorreu brusca e forte diminuição dos transportes realizados pela Estrada – de modo que tais picos parecem ser melhor explicados por essa diminuição que pelo aumento absoluto do número de empregados. Outros dois picos menores, ocorridos em 1939 e 1940, parecem estar, ao contrário, mais relacionados com o aumento do número de empregados; nesse caso, todavia, convém lembrar que os referidos anos correspondem ao início de três grandes obras da Estrada, a saber, o ramal de Ponta Porã, o prolongamento a Corumbá e a ponte sobre o Rio Paraguai – o que deve explicar boa parte do aumento do pessoal.

TABELA 3.11
NOB: DADOS RELATIVOS AO PESSOAL

Ano	Total de TKU	Número total de empregados em serviço	Número total de empregados por milhão de TKU	Despesa com pessoal sobre a despesa de custeio (%)	Coefficiente de tráfego
1918	---	---	---	---	172,05
1919	---	---	---	---	162,72
1920	---	---	---	---	158,47
1921	---	---	---	49,4	199,66
1922	60.975.168	---	---	---	134,07
1923	59.325.244	---	---	---	111,09
1924	50.302.962	---	---	---	123,56
1925	71.114.408	---	---	60,7	99,18
1926	65.358.672	3.517	53,81	56,4	137,11
1927	83.521.607	---	---	61,7	119,36
1928	104.622.519	---	---	60,7	86,38
1929	117.586.354	---	---	60,0	95,56
1930	89.428.437	---	---	62,4	112,18
1931	100.667.555	---	---	61,5	97,42
1932	111.352.254	---	---	61,6	76,70
1933	169.119.174	---	---	59,5	69,76
1934	93.104.110	---	---	62,3	97,54
1935	128.714.960	---	---	61,0	112,90
1936	148.379.485	---	---	60,4	115,97
1937	165.161.630	---	---	61,6	112,48
1938	198.556.666	4.611	23,22	59,3	95,35
1939	207.832.564	5.424	26,10	52,9	98,44
1940	222.795.290	5.612	25,19	55,0	101,43
1941	263.853.147	5.139	19,48	51,9	93,69
1942	243.188.452	5.464	22,47	52,2	93,26
1943	277.803.730	5.552	19,99	46,8	86,72
1944	300.076.062	6.299	20,99	52,8	89,65
1945	302.886.097	6.645	21,94	52,3	94,78
1946	250.900.732	6.749	26,90	56,1	102,05
1947	290.669.954	7.051	24,26	57,3	102,51
1948	300.734.231	7.073	23,52	61,1	124,70
1949	240.623.346	7.256	30,16	59,5	127,06
1950	329.513.367	6.869	20,85	61,4	161,79
1951	374.559.313	7.040	18,80	59,6	145,04
1952	377.655.266	7.434	19,68	54,6	155,13
1953	416.065.018	7.624	18,32	62,9	194,62
1954	448.101.834	8.332	18,59	60,4	207,07
1955	477.340.144	8.651	18,12	59,1	229,25
1956	428.023.684	8.359	19,53	66,2	240,83

Fonte: relatórios dos diretores.

A comparação desses dados com aqueles referentes às ferrovias estudadas por Saes mostra também que, se as despesas relativas com pessoal na NOB são mais altas que na Mogiana e na Sorocabana, elas são todavia, em três de quatro períodos, inferiores às da Paulista, uma ferrovia privada que, como se sabe, é geralmente considerada no Brasil como modelo de eficiência – embora se deva ressaltar que, pelas razões já apontadas neste trabalho, é de supor-se que a despesa de custeio da Noroeste, na parte relativa a *material*, fosse mais elevada que na Paulista, o que tenderia a relativizar, em parte, esses bons resultados da NOB (cf. Tabela 3.12).

TABELA 3.12

DESPESAS COM PESSOAL – DADOS COMPARATIVOS

Percentual representado pela despesa com pessoal no total da despesa de custeio na Noroeste, na Paulista, na Mogiana e na Sorocabana.

Período	Despesa com pessoal sobre a despesa de custeio. (%)			
	Noroeste	Paulista	Mogiana	Sorocabana
1921-1925	55,05	50,13	50,53	44,04
1926-1930	60,24	61,66	48,18	47,67
1931-1935	61,18	65,54	57,28	52,99
1936-1940	57,84	63,21	56,05	51,44

Fontes: para a Noroeste, os relatórios dos diretores; para as demais estradas, SAES, 1981, p. 139. Com relação à Noroeste, as cifras representam a média aritmética dos percentuais verificados em cada ano; para o período 1921-25 a média foi calculada com base apenas nos valores para 1921 e 1925, os únicos disponíveis. Para as demais estradas, as cifras representam os "valores percentuais médios para o período".

Podemos ainda analisar outros dados relativos ao pessoal da NOB, fornecidos não pelos relatórios dos diretores mas pelo órgão de estatística ferroviária do governo federal. Como veremos adiante, tais dados (colocados na Tabela 3.13, ao lado de dados similares relativos à Paulista) parecem um tanto problemáticos, pelo que eu os utilizo com ressalvas. De todo modo, na medida em que as informações por eles fornecidas parecem consistentes com aquelas provenientes de outras fontes, nota-se que a comparação com a Paulista não resulta propriamente desfavorável para a Noroeste.

A esse respeito, não cabe evidentemente destacar o índice que relaciona o número de empregados com a quilometragem em tráfego; esse índice, de fato, não pode ser analisado sem que se leve em conta a densidade do tráfego – a qual, sendo notoriamente muito mais alta na Paulista, em comparação com a Noroeste, explica o fato de essa última apresentar sistematicamente, no referido indicador, valores mais baixos que sua congênere.

TABELA 3.13

NOB E PAULISTA: PESSOAL-DADOS COMPARATIVOS

Pessoal referido a extensão da linha em tráfego e à quantidade de TKU na Noroeste e na Paulista.

Ano	Número de empregados por km de linha em tráfego		Número de empregados por milhão de TKU	
	Noroeste	Paulista	Noroeste	Paulista
1918	---	4,54	---	---
1919	2,22	4,90	---	---
1920	2,22	5,34	---	---
1921	2,08	5,67	---	---
1922	2,23	5,55	---	---
1923	2,17	6,13	---	---
1924	2,27	6,34	57,0	22,0
1925	2,51	6,67	45,0	19,0
1926	2,74	7,37	54,0	21,0
1927	3,04	7,42	47,0	22,0
1928	2,85	---	33,0	---
1929	2,73	7,29	---	20,0
1930	3,30	8,30	49,0	23,0
1931	3,02	6,60	40,0	21,0
1932	---	---	---	---
1933	2,98	6,57	30,0	20,0
1934	3,29	6,79	35,0	18,0
1935	3,23	7,43	13,4	13,0
1936	3,19	8,14	8,6	13,6
1937	3,19	8,50	12,3	13,9
1938	3,32	8,77	11,4	14,3
1939	3,88	9,03	12,8	14,5
1940	3,84	9,79	11,5	14,8
1941	3,61	10,04	10,4	14,3
1942	3,95	10,02	11,3	13,9
1943	3,87	9,69	11,3	13,3
1944	3,97	9,90	11,3	13,9
1945	4,30	9,92	14,1	13,8
1946	4,22	10,30	13,7	13,8
1947	4,56	11,38	12,7	14,4
1948	4,45	10,89	12,5	14,6
1949	4,25	8,58	13,7	13,1
1950	4,47	7,88	14,6	12,2
1951	4,59	7,69	14,7	10,7
1952	---	7,69	---	12,1
1953	4,39	7,70	15,3	12,1
1954	4,90	7,57	16,9	11,8
1955	4,85	7,86	16,5	---
1956	---	---	---	---

Fonte: ESTATÍSTICA das estradas de ferro...

Notas à Tabela 3.13: Pessoal em 31 de dezembro de cada ano. Com relação à Noroeste, os dados referidos à quantidade de TKU, fornecidos pela Estatística..., diferem daqueles constantes nos documentos da NOB (cf. Tabela 3.11). Tal discrepância deve explicar-se por uma diferença de critérios, que parece ser perceptível a partir de 1935 – quando o referido índice muda bruscamente de patamar, não apenas no caso da NOB mas também no da Paulista; assim, a fonte citada provavelmente passou a considerar, a partir desse ano, apenas os empregados diretamente envolvidos com o transporte. Essa inferência é fortalecida pelo fato de que o dado relativo à NOB, para o ano de 1926, coincide perfeitamente com aquele constante na Tabela 3.11.

O que se deve portanto destacar é o índice que vincula a quantidade de pessoal ao número de TKU. Assim, desde logo se nota que, dentre os 27 anos em que é possível comparar a Noroeste com a Paulista, em nada menos que 12 anos o índice apresentado pela NOB é inferior. Além disso, a comparação permite identificar claramente três fases. A primeira corresponde ao período que vai do início da série até meados da década de 30, e nela, em todos os exercícios (em número de 9), a comparação é desfavorável à Noroeste. Em 1936 inicia-se uma nova fase, em que a comparação passa a ser sistematicamente favorável à NOB – período esse que pode ser estendido até 1948, visto que parece perfeitamente possível considerar equilibrados os índices das duas estradas referentes ao ano de 1945. A terceira fase, enfim, é aquela que se estende de 1949 em diante, quando a comparação volta sistematicamente a favorecer a Paulista.

Não deve ser mera coincidência o fato de que o período favorável à Noroeste comecê aproximadamente na mesma época em que ficou terminada a variante de Araçatuba a Jupiá (1937). Por outro lado, já assinalei que, na década de 40, parecia já haver sido removida boa parte do restante da herança negativa da Estrada, no tocante às condições da linha, principalmente no trecho paulista. Desse modo, parece-me lícito concluir que, dispondo de uma linha em melhores condições, a NOB pôde, com um pessoal relativamente menor, ampliar os transportes realizados (superando em 1939 a marca dos 200 milhões e em 1944 a dos 300 milhões de TKU).

Mais complexa parece ser a análise da terceira fase, iniciada em 1949. Os dados da Tabela 3.13 mostram, nesse período, uma tendência de perda de eficiência da Noroeste, em comparação com a Paulista – perda essa demonstrada pelo maior número de trabalhadores requerido para transportar cada unidade de tráfego. Assim, num raciocínio análogo àquele feito com relação à primeira das três fases mencionadas, poderíamos talvez pensar que essa queda na eficiência estivesse relacionada com uma nova onda de reflexos negativos provenientes das más condições da linha – agora no trecho de Mato Grosso, onde nessa época, como já mencionei, uma notável intensificação dos transportes vem defrontar-se com as sofríveis condições de tráfego ali imperantes.

Tal suposição, entretanto, não é consistente com os dados fornecidos pelos relatórios dos diretores, constantes na Tabela 3.11. De fato, nota-se nesse período, no tocante à relação entre o número de empregados e o número de TKU, um curioso aspecto da discrepância entre os dados fornecidos pelos relatórios da NOB e aqueles providos pela Estatística: enquanto pelos primeiros (referidos ao número total de empregados) o citado índice tende a diminuir, depois de um grande pico atingido em 1949, pelos segundos (referidos, segundo minha suposição, ao número de empregados ligados aos transportes) ele tende, no mesmo período, a aumentar, rumo a um pico atingido em 1954. A Tabela 3.11 mostra, com efeito, que entre 1950 e 1956 a relação entre o número de empregados e o número de TKU mantém-se em índices bastante baixos para os padrões anteriores da própria Noroeste (em 1955, aliás, esse índice atinge o valor mais baixo em toda a série iniciada em 1938). Os dados a seguir, compilados a partir da Tabela 3.11, permitem visualizar melhor a situação.

TABELA 3.14
NOB: EVOLUÇÃO DO NÚMERO DE EMPREGADOS E DA QUANTIDADE DE TKU

Período	Empregados		TKU	
	Número médio anual	Aumento* (%)	Número médio anual	Aumento* (%)
1938-1945	5.593,3	---	252.124.001,0	---
1946-1950	6.999,6	25,1	282.488.326,0	12,0
1951-1956	7.906,7	13,0	420.290.876,5	48,8

Fonte: relatórios dos diretores.

* As cifras dessa coluna representam a variação em relação ao período anterior.

A primeira vista, parece bastante anômala a situação do segundo quinquênio, em que o aumento percentual do pessoal é mais que o dobro do correspondente ao número de TKU. Todavia, é importante adicionar que, na verdade, a situação é um pouco mais complexa que a sugerida pelos dados: o aumento do pessoal é um fenômeno já dos anos finais do quinquênio anterior, como pode ser facilmente verificado pelos dados constantes na Tabela 3.11. De fato, se compararmos o número médio de empregados do segundo quinquênio (6.999,6) com o número médio verificado já no biênio 1944-45 (6.472), veremos que o aumento não passou de 8,2%. Por conseguinte, na comparação entre o primeiro e o segundo

períodos, o aspecto a ser ressaltado não é propriamente o aumento do pessoal, que resulta discreto, mas a virtual estagnação do número de TKU.

Isto posto, tornam-se incompreensíveis os dados constantes na Tabela 3.13. Na verdade, a serem fidedignos tais dados, o aumento do índice pessoal/TKU, por eles mostrado, só poderia ser resultado de um aumento *absoluto* do número de empregados *dos transportes* – e não apenas de um eventual aumento relativo, visto que, ao longo desse período, o outro elemento da relação cresce constantemente até 1955. Em outras palavras, a julgar pelo que dizem esses dados, nesse período grande parte do pessoal que ingressou na NOB teria sido alocado nos setores diretamente ligados ao transporte. Entretanto, as demais evidências disponíveis não confirmam essas suposições. De fato, as indicações fornecidas por outras fontes tendem a enfatizar um aumento desproporcional de pessoal não nos setores diretamente produtivos mas, ao contrário, em serviços de apoio. É o caso, por exemplo, das observações dos técnicos da CMBEU, em 1952. Desde 1946, dizem esses técnicos, embora o número total de empregados tenha aumentado, o número daqueles “ligados diretamente à operação e conservação da ferrovia permaneceu aproximadamente constante” – sendo portanto aquele aumento explicado, em grande parte (*largely*), “pelo crescimento dos serviços sociais e seu respectivo pessoal” (REPORT, p. 1.9). Inclino-me, portanto, a colocar sob suspeição tais dados da Tabela 3.13 e a considerar mais fidedignas as observações e dados constantes nos relatórios da própria NOB e da CMBEU.

Restam, todavia, as observações críticas de Fernando de Azevedo e dos analistas da CMBEU, apontando um *excesso de pessoal* na Noroeste, de modo que o entendimento da questão requer que se examinem algumas outras circunstâncias. Assim, cabe lembrar que, no relatório da CMBEU, a afirmação sobre o excesso de pessoal é baseada na quantidade dos transportes efetuados, sendo precedida da observação de que, desde 1946, essa quantidade permanecia constante. Tendo sido escrito em 1952, esse relatório não pôde, pois, apreender as mudanças a esse respeito, verificadas no intervalo 1951-1956 – quando se nota, pelo menos com relação aos padrões anteriores da própria Noroeste, um substancial aumento da eficiência operacional: um crescimento de 48,8% no número de TKU para um aumento de apenas 13% no número de empregados. Do mesmo modo cabe lembrar que, pelo próprio documento da CMBEU, pelo menos parte do pessoal considerado excessivo é claramente justificada pela inadequação dos métodos e meios de trabalho: como já foi dito, as proposições desses técnicos incluíam uma grande redução no número do pessoal ocupado na conservação da Estrada (de 1.316 para apenas 756 homens), mas eles enfatizam que tal redução seria tornada possível, em grande parte, pela modernização dos equipamentos e pela melhoria das técnicas empregadas. Finalmente, não parece ocioso notar que o próprio Azevedo coloca o aumen-

to do número e dos salários do funcionalismo em último lugar, dentre as “principais causas” do “quadro sombrio” das finanças da Noroeste, elencando antes desse fator vários outros (AZEVEDO, [1958], p. 117-118).

Em face de todas essas considerações, afigura-se portanto bastante problemática a simples afirmação de que haveria, na NOB, um excesso *injustificado* de pessoal. Certamente, apenas uma minuciosa pesquisa poderia coligar elementos suficientes para descartar ou afirmar, com total segurança, a suposição de que a NOB padecia, em nosso período, e particularmente após 1945, de um tal excesso, o qual pudesse ser atribuído, em escala efetivamente significativa, a influências político-eleitorais. De minha parte, em face dos elementos de que disponho no momento, sou levado a uma conclusão semelhante à que chegaram outros pesquisadores, já citados: em outras palavras, parece possível dizer que, na NOB, no período posterior ao final do Estado Novo, se houve “empreguismo”, ele não se refletiu de forma nítida nos indicadores de desempenho da Estrada – não, pelo menos, a ponto de poder ser apontado como fator decisivo, a puxar para baixo os índices de rentabilidade da empresa.

Algumas palavras devem ser ditas também acerca da elevação, supostamente excessiva, dos gastos da NOB com salários e vencimentos. A esse respeito, desde logo é preciso notar que, pelas informações disponíveis, a massa dos empregados da Noroeste estava longe de dispor de “regalias” (e muito menos “regalias absurdas”), sobretudo antes do advento da Constituição Federal de 1946. De fato, é notável que, até 1946, eram pagos ao pessoal da Estrada apenas 25 dias em cada mês – de modo que, no referido ano, o acréscimo das despesas da NOB com pessoal foi devido em parte ao cumprimento do dispositivo da nova Constituição que determinava a implantação do repouso semanal remunerado (cf. parecer do DNEF, em CTT/CGT, Ata 114, de 26.9 e 3.10.46, p. 136-137).²¹

Desse modo, o argumento sobre o excesso de gastos com salários parece um tanto impressionista – tanto mais quando, como no caso dos analistas da CMBEU, se insiste em comparar os gastos com pessoal com o índice das *receitas*, e não com o das *despesas*. De fato, cabe questionar até

21. O Conselho de Tarifas (CT), órgão da Contadoria Central Ferroviária (CCF), integrado por representantes do governo e das empresas de transporte, funcionava como órgão consultivo do Ministério da Viação e Obras Públicas. A partir de 1937 houve uma mudança nas denominações: a CCF passou a chamar-se Contadoria Geral de Transportes (CGT) e o respectivo Conselho passou a denominar-se Conselho de Tarifas e Transportes (CTT). Neste trabalho, utilizo como fontes as atas dos citados conselhos, regularmente publicadas. A fim de simplificar a indicação dessas fontes, no corpo do texto, indico apenas as iniciais dos órgãos em questão (CT/CCF ou CTT/CGT, conforme o caso), seguidas do número da ata e da data em que ocorreu a respectiva reunião.

que ponto é lícita tal comparação – visto que o índice da receita, embora dependa obviamente da produtividade do trabalho, parece mais diretamente relacionado com o volume do tráfego e sobretudo com os níveis das tarifas. Do mesmo modo afigura-se incorreto enfatizar simplesmente o incremento *nominal* dos gastos com pessoal: tratando-se de uma época em que se verificaram elevados índices de aumento do custo de vida, parece bastante compreensível que os trabalhadores hajam logrado conquistar em diversas ocasiões, desde fins da década de 40, aumentos em seus vencimentos.²² Nessas circunstâncias, o que aquele argumento parece mostrar, em essência, é antes de tudo o fato de que *os trabalhadores estavam mostrando-se relativamente mais bem-sucedidos que a empresa, no tocante à obtenção do reajuste monetário de seus ingressos: salários, no caso dos trabalhadores, e tarifas, no caso da Estrada.*

Creio ser conveniente efetuar também algumas observações a respeito da questão da assistência social prestada pela NOB, mencionada pelo relatório da CMBEU em trecho há pouco citado. Assim, cabe lembrar aqui uma característica muito própria da Noroeste, a saber, o fato de que, em grande parte da extensão percorrida por essa estrada, era endêmica a malária, além de outras moléstias. Tal fato tendia a determinar, como vimos no primeiro capítulo, a necessidade de gastos adicionais com prevenção e com o tratamento dos empregados infectados, e foi essa necessidade que primeiro levou a empresa a criar e manter vários postos médicos e mesmo hospitais completos. Note-se que a assistência médica prestada pela Estrada era tanto mais necessária quanto, particularmente no trecho mato-grossense, a linha cortava regiões de escassíssima população, com raros centros urbanos mais desenvolvidos (cabendo ainda lembrar que, pelo menos no caso dos serviços dentários, a assistência não era inteiramente gratuita).

Ademais, deve-se notar que mesmo a formulação dos técnicos da CMBEU não implicava uma sumária condenação dos serviços sociais oferecidos pela Estrada. De fato, o próprio relatório reconhece a impor-

22. Informa-se de fato que, além de haver sido estendido aos extranumerários, em 1948, o aumento salarial concedido aos titulados em 1945, outros aumentos se verificaram na Estrada. Assim, ainda em 1948 foi concedido aos titulados novo aumento, estendido aos extranumerários em 1950, e em 1952 os titulados foram beneficiados com um "abono de emergência" concedido aos servidores civis do Poder Executivo, o qual foi depois igualmente estendido a todos os extranumerários (CTT/CGT, Ata 211, de 29.4.54, p. 33). Já em 1955 foi concedido ao pessoal um "abono especial temporário", e em 1956, enfim, igualmente repercutiu sobre a NOB novo "aumento geral" dos vencimentos dos servidores da União (CTT/CGT, Ata 225, de 30.6.55, p. 27, e Ata 237, de 27.4.56, p. 42).

tância dessa assistência, indicando ao mesmo tempo, ao que parece, que ela beneficiava outras parcelas da sociedade (*these are doubtless very necessary services to the communities as a whole*, diz o REPORT, p. 1.10). A questão, portanto, afigura-se mais complexa! Por um lado, os técnicos da CMBEU apresentam um questionamento que não deixa de fazer sentido, ao argumentarem que não se deveria lançar sobre os usuários da ferrovia – vale dizer, sobre as tarifas – o total da conta dos serviços sociais. Ao mesmo tempo, eles assinalam que "lançar a conta desses serviços contra as receitas operacionais da ferrovia constitui um procedimento contábil questionável" (*it is a questionable accounting procedure to charge these services against railroad operating revenues*) – procedimento esse que era responsável, pelo menos em parte, pelos déficits no balanço operacional da Estrada. Tendo em vista tais aspectos, os técnicos sugerem a cobrança de uma "taxa especial" pelos serviços sociais, sugerindo ainda que tais serviços fossem escriturados em uma conta especial e que sua manutenção e expansão fossem financiadas por verbas também especiais, provenientes de outras fontes que não o "fundo geral" destinado à conservação e melhoramento da ferrovia. Na opinião deles, uma "gradual mudança" nessa direção poderia ocorrer sem que fossem impostos "sacrifícios" (*hardships*) [REPORT, p. 1.10].

Vem a propósito lembrar que também Fernando de Azevedo já havia proposto um mecanismo alternativo para o financiamento dos serviços de saúde prestados pela NOB: a "socialização dos serviços médico-sanitários, mediante uma organização, coordenada, administrada e amparada pela via férrea". Por essa organização, prossegue Azevedo, citando agora palavras de outro autor, todos os associados contribuiriam para a "caixa comum", "pagando cada qual na proporção de sua renda", e seria "assegurado o direito de todos à assistência médico-sanitária, recebendo-a cada um na proporção de suas necessidades" (cf. AZEVEDO, [1958], p. 168).

Enfim, caso se queira discutir os limites da proteção do Estado, no tocante à assistência médica prestada aos empregados, talvez se possa questionar, por exemplo, se era justa ou não a divisão dos ônus entre a Noroeste e os trabalhadores, em outras palavras, se era ou não razoável a contrapartida paga pelos últimos. Contudo, o que podemos certamente afirmar é que, em termos de "dividendos" eleitorais, era muito mais rentável, aos responsáveis pelos destinos das empresas públicas, "investir" no apoio a reajustes de vencimentos e concessão de benefícios aos empregados que no apoio, por exemplo, aos reajustes das tarifas cobradas pela Estrada. Em outros termos, esse "princípio" – o *avanço sobre a linha de menor resistência* – tenderia a levar a empresa ferroviária a atender mais ou menos generosamente a usuários e mesmo empregados, remetendo-se para um distante futuro a solução dos problemas decorrentes.

Conclusões parciais

A despeito dos vários fatores que, como foi visto, tendiam a pressionar as despesas de custeio da Noroeste, ao longo do período examinado, é possível dizer que a ferrovia logrou manter tais despesas em níveis que se podem considerar bastante razoáveis. A esse respeito, de fato, importantes inferências podem ser extraídas de uma avaliação do efetivo significado dessas despesas no balanço operacional da ferrovia, com base nos dados sobre *receita média geral e despesas médias de custeio* por ton./km (Tabela 3.15). Não pretendo, evidentemente, que meus dados a esse respeito – valores corrigidos em parte pelo deflator de Haddad e em parte pelo IGP-DI – expressem perfeitamente o comportamento dos preços reais que interessam ao caso.²³ Creio, todavia, que esses dados servem para demonstrar pelo menos algumas tendências, a serem consideradas com as ressalvas necessárias em tais circunstâncias. Com essas ressalvas, portanto, é que tomou neste trabalho as cifras da mencionada tabela.

Segundo mostram essas cifras, durante boa parte do nosso período tanto a receita média geral quanto a despesa média de custeio seguem trajetórias semelhantes. De fato, desde o início das séries até o ano de 1939, ambas se mantêm, em geral, em torno do patamar de Cr\$ 0,40 (com a exceção de alguns picos conjunturais, verificados, no tocante à despesa, nos anos de 1924, 1926, 1927 e 1930 e, no tocante à receita, no ano de 1933). Do mesmo modo, a partir de 1940 ambas iniciam uma trajetória de queda – a qual tem todavia, evidentemente, um sentido positivo num caso e negativo no outro. O sentido positivo encontra-se na tendência seguida pelas despesas de custeio, que, descendendo do patamar de Cr\$ 0,40, chegam, durante vários anos seguidos (de 1941 a 1945), a manter-se abaixo dos Cr\$ 0,30. O aspecto negativo, por seu turno, corresponde à trajetória de queda das receitas – as quais, se ainda se sustentam, até 1949, em torno de um patamar ainda confortável de Cr\$ 0,30, entram, a partir desse ano, praticamente em queda livre até o final do nosso período.

O resultado dessas trajetórias, como se vê, é um crescente abismo entre os dois indicadores, que tende a refletir-se no agravamento dos índices do coeficiente de tráfego. Durante boa parte da década de 40 esses índices apresentam ainda um comportamento satisfatório: refiro-me ao período entre 1941 e 1947, quando a queda ainda moderada das receitas é compensada pela queda ainda mais significativa das despesas, o que leva até mesmo a coeficientes de tráfego inferiores a 100%. A partir de 1948, contudo, acentua-se o divórcio entre as tendências seguidas por receitas e despesas – e o que me parece relevante anotar é que tal divórcio

23. Para detalhes sobre os procedimentos adotados para essa correção, ver, nos anexos, as Notas Metodológicas.

TABELA 3.15
NOB: ALGUNS DADOS OPERACIONAIS
Despesa e receita médias (em valores corrigidos).
Dados para a análise dos transportes de café.

Ano	Coefic. de tráfego	Despesa de custeio por ton./km (Cr\$ de 1944) ¹	Receita geral por ton./km (Cr\$ de 1944)	Receita por ton./km de café (Cr\$ de 1944)	% da receita do café sobre		% dos transportes de café sobre o total de	
					Receita geral	Receita de mercadorias	ton./km transportadas	Mercadorias transportadas
1918	172,05	---	---	---	5,8	10,1	---	7,6
1919	162,72	---	---	---	2,5	4,4	---	3,2
1920	158,47	---	---	---	3,4	6,0	---	6,9
1921	199,66	---	---	---	7,7	13,6	---	11,3
1922	134,07	0,414	0,309	---	---	---	---	5,7
1923	111,09	0,430	0,390	---	---	---	---	8,3
1924	123,56	0,558	0,452	---	---	---	---	10,3
1925	99,18	0,406	0,412	---	---	---	---	12,0
1926	137,11	0,605	0,439	---	---	---	---	12,5
1927	119,36	0,487	0,410	---	---	---	---	18,2
1928	86,38	0,355	0,412	---	---	---	---	14,5
1929	95,56	0,378	0,397	---	---	---	---	17,5
1930	112,18	0,499	0,445	0,453	18,9	31,4	18,6	23,1
1931	97,42	0,380	0,390	0,594	24,2	36,7	15,9	31,0
1932	76,70	0,335	0,437	0,577	39,1	58,3	29,6	50,3
1933	69,76	0,406	0,582	0,807	36,8	55,5	26,5	50,8
1934	97,54	0,381	0,397	0,648	16,0	26,7	9,6	20,8
1935	112,90	0,424	0,377	0,626	23,5	35,4	14,1	25,3
1936	115,97	0,437	0,376	---	24,3	36,1	13,9	27,2

(continua)

Tabela 3.15 (cont.)

Ano	Coefic. de tráfego	Despesa de custeio por ton./km (Cr\$ de 1944)	Receita geral por ton./km (Cr\$ de 1944)	Receita por ton./km de café (Cr\$ de 1944)	% da receita do café sobre		% dos transportes de café sobre o total de	
					Receita geral	Receita de mercadorias ²	ton./km transportadas	Mercadorias transportadas
1937	112,48	0,401	0,357	0,616	17,8	27,5	10,3	29,2
1938	95,35	0,363	0,380	0,617	25,0	37,5	15,4	32,9
1939	98,44	0,398	0,404	0,632	23,6	35,4	15,1	29,7
1940	101,43	0,333	0,328	0,552	11,9	19,0	7,0	16,2
1941	93,69	0,272	0,289	0,401	13,4	21,1	9,7	23,2
1942	93,26	0,250	0,278	0,445	9,0	13,4	4,9	12,8
1943	86,72	0,256	0,294	0,448	7,0	12,2	4,5	10,9
1944	89,65	0,260	0,290	0,430	8,1	13,6	5,5	12,2
1945	94,78	0,267	0,284	0,387	4,3	7,7	3,1	6,6
1946	102,05	0,315	0,308	0,371	6,2	10,9	5,1	12,3
1947	102,51	0,299	0,286	0,325	6,2	10,8	5,4	12,8
1948	124,70	0,325	0,263	0,438	10,6	19,0	6,2	14,9
1949	127,06	0,404	0,316	0,374	10,7	18,0	9,0	16,0
1950	161,79	0,340	0,209	0,298	6,7	12,0	4,8	11,2
1951	145,04	0,275	0,189	0,265	6,1	10,5	4,3	10,5
1952	155,13	0,286	0,185	0,248	7,2	12,5	5,3	13,1
1953	194,62	0,335	0,173	0,186	4,6	9,3	4,2	11,6
1954	207,07	0,276	0,133	0,173	3,1	6,7	2,4	7,7
1955	229,25	0,306	0,133	0,148	4,2	7,7	3,8	11,1
1956	240,83	0,436	0,180	0,217	5,1	8,9	4,3	12,2

Fonte: relatórios dos diretores.

1. Dados em cruzeiros de 1944, corrigidos: até 1947, pelo deflator de Haddad; de 1948 a 1956, pelo IGP-DI. Para detalhes, ver Notas Metodológicas.

2. Cabe esclarecer que, por definição, o item *mercadorias* significa a exclusão de animais.

é causado, sobretudo, pelo comportamento das receitas. De fato, as despesas médias, embora voltem a crescer depois de 1945, apresentam uma trajetória que está longe de corresponder a um crescimento explosivo; ao contrário, elas tendem a manter-se em um patamar não muito superior àquela em que se encontravam durante a primeira parte da década de 40. Muito mais "explosiva", com efeito, apresenta-se a queda das receitas, que descem, a partir de 1951, abaixo do patamar dos Cr\$ 0,20 e chegam a roçar o piso dos Cr\$ 0,10.

Assim, se algo pode restar demonstrado por esses dados, não seria uma eventual perda de controle sobre as despesas mas sim uma severa tendência de *perda de receitas*. Em vista disso, cabe passar agora ao exame dos principais fatores relacionados com os níveis das receitas da Estrada.

PRESSÕES SOBRE AS RECEITAS

A Noroeste e o café

Como assinalam eminentes técnicos ferroviários, o processo histórico de estabelecimento dos padrões tarifários nas estradas de ferro seguiu caminhos que contrariam, até certo ponto, o senso comum. A primeira vista, seria lógico que o valor dos fretes de uma dada mercadoria fosse fixado com base no custo do respectivo transporte. Entretanto, tal procedimento revela-se impossível numa ferrovia, tal a complexidade de que se reveste qualquer empreendimento dessa natureza. É possível, certamente, calcular o chamado *custo parcial* do transporte de uma dada massa a uma certa distância, computando-se apenas as despesas, em pessoal e material, efetuadas com esse deslocamento. Entretanto, como calcular o custo "real" de cada transporte, isto é, adicionar a esse custo parcial as parcelas relativas a todas as instalações e serviços adicionais sem os quais qualquer deslocamento se tornaria virtualmente impossível?

Referindo-se a essas questões, assim se expressou o engenheiro José Luiz Baptista: "a impossibilidade de discriminar técnica ou industrialmente as despesas pelas diversas espécies de transportes efetuados tem impedido que as tarifas ferroviárias sejam estabelecidas, como seria racional e acertado, de acordo com o custo do serviço prestado, acrescido, é claro, de uma porcentagem razoável de lucro". É por isso, explica Baptista, que se firmou, como ponto de partida da tarifação ferroviária, não um suposto custo do transporte mas o *valor da mercadoria transportada*. Trata-se do chamado *princípio de Solacroup*, "universalmente adotado", segundo o qual se

cobra, pelo transporte da mercadoria, "tudo quanto ela pode pagar". Em complemento a esse princípio geral, prossegue o autor, definiram-se os limites máximo e mínimo do valor a ser cobrado por um determinado transporte. O limite máximo é dado pelo chamado "valor do transporte", que corresponde à valorização experimentada pela mercadoria ao ser transladada, por exemplo, do local de produção para o de consumo; corresponde, em outras palavras, ao valor adicionado pelo transporte ao valor inicial da mercadoria. O limite mínimo, por seu turno, corresponde ao mencionado *custo parcial do transporte* (BAPTISTA, 1933, p. 125).

Esclarecendo melhor o conceito do *custo parcial*, outro engenheiro explica que ele consiste no custo de um transporte "que viesse acrescentar-se ao tráfego já existente (um trem a mais, um veículo a mais ou uma expedição a mais)". Esse custo, salienta o autor, constitui "o *minimum minimorum* do preço que a empresa deveria cobrar para executar esse serviço a mais, sem prejuízo", pois ele compreende

apenas as despesas de condução do trem, veículo ou expedição *suplementar* em apreço, portanto, o acréscimo correspondente da despesa relativa a combustível e outros materiais de consumo ordinário dos comboios, da remuneração, quando proporcional ao tempo de trabalho efetivo, do pessoal de trens, bem como dos gastos de reparação do material rodante, enfim o que for diretamente imputável ao novo transporte sobrevivendo. Toda a despesa restante nenhuma variação sofrerá por efeito da realização desse transporte, pois que é geral e permanente, na situação atingida pela ferrovia considerada (CASTRO, Luiz Orsini de, 1935, p. 84-85; grifo do original).

É preciso esclarecer também que as ferrovias brasileiras cedo adotaram, na composição de suas tarifas, o chamado *sistema diferencial*, de origem belga. Como nota Baptista, trata-se de um sistema em que os preços cobrados pelo transporte diminuem à proporção em que aumentam as distâncias percorridas – um sistema, portanto, "indiscutivelmente apropriado para os países, como o nosso, extensos e pouco povoados, o que equivale a dizer de produção escassa e disseminada". Enfim, é importante assinalar que no Brasil, como no restante do mundo, desde logo ficou estabelecido pela legislação um outro importante princípio relativo ao transporte ferroviário, a saber, a obrigação de transportar quaisquer mercadorias trazidas a despacho, mesmo aquelas de valor "insignificante" – cobrando, também por essas, apenas a tarifa que elas pudessem suportar. Como nota Baptista, a aplicação desse princípio não trazia prejuízos às empresas ferroviárias, visto que os baixos fretes pagos por essas mercadorias de pequeno valor eram compensados pelos fretes elevados percebidos no transporte dos gêneros mais valiosos (BAPTISTA, 1933, p. 126).

Conforme assinala no início deste capítulo, o *café*, por seu elevado valor, constituiu em geral no Brasil praticamente a única fonte de fretes

elevados, sendo portanto o grande responsável pela formação de receitas no montante necessário à manutenção do equilíbrio financeiro das empresas ferroviárias. Desse modo, seria interessante tentar avaliar em que medida a Noroeste pode vir a ser qualificada como uma "ferrovia do café".

É sabido que na zona servida pela NOB, no trecho paulista, a implantação da ferrovia estimulou o povoamento não-índio e a implantação de fazendas de café (sendo que, ao contrário da maioria das ferrovias implantadas no Estado de São Paulo, a Noroeste foi construída, no território desse Estado, em regiões praticamente virgens da presença não-índia). Odilon Nogueira de Matos, um dos muitos autores que se referem a esse fato, assinala por exemplo que, no início do século 20, "o que havia de concreto nessa porção ocidental do Estado era a marca do povoamento inicial, através do sistema de 'patrimônios' estabelecidos por povoadores no mais das vezes de procedência mineira, ou então as tentativas oficiais de colônias militares, como as de Avanhandava e Itapura, no Tietê". Nessas circunstâncias, a Noroeste foi, "antes de tudo", uma "estrada pioneira": "ali, com efeito, a ferrovia precedeu o povoamento. Suas cidades, hoje todas muito importantes, praticamente tiveram início com a estação, ou até antes, com os barracões dos trabalhadores da estrada". Enfim, Matos registra que para a zona da Noroeste se deslocaria, na década de 30, o "grande centro produtor [de café] do Estado, na itinerância assinalada pelos mapas de Sérgio Milliet" (MATOS, 1990, p. 127-128, 134).

Saes confirma que, enquanto as ferrovias por ele estudadas (sobretudo a Paulista e a Mogiana) dirigiram-se às regiões mais povoadas e com maior produção cafeeira, a Noroeste, ao ser construída, avançou por áreas "quase despovoadas" do território do Estado de São Paulo. Dentre as ferrovias estudadas pelo autor citado, fenômeno semelhante, embora "em menor grau", veio a ocorrer apenas com a Sorocabana – a qual, como se sabe, chegou às barrancas do Rio Paraná já no início da década de 20 (SAES, 1981, p. 43, 53). Enfim, também um diretor da NOB assinalou que "as inúmeras lavouras de café, algodão e cereais", abertas na zona da Noroeste, "o comércio que aí se estabeleceu e as indústrias que se instalaram", bem como "as vilas, cidades, municípios e comarcas que se criaram" – "tudo, enfim, que vem contribuindo, nesta zona, para o engrandecimento do País, resultou da influência da Estrada" (R40, p. 185).

Com relação especificamente ao transporte de café, cabe notar que, segundo registra Duncan, dentre todas as ferrovias brasileiras sob administração pública, apenas duas – a Noroeste e a Sorocabana – transportavam "grandes percentagens de café" (DUNCAN, 1932, p. 149-150). Os dados incluídos na *Tabela 3.15* indicam por seu turno, em determinados períodos, uma notável relevância do citado gênero no montante dos transportes efetuados pela ferrovia.

A despeito disso, penso que somente com muitas ressalvas a Noroeste pode ser considerada uma "ferrovia do café". Tais ressalvas devem começar pelo fato de a nossa ferrovia apresentar-se com uma forma, por assim dizer, *híbrida*, claramente repartida entre seus trechos paulista e mato-grossense – sendo sabido que apenas no primeiro trecho se pode notar uma efetiva relevância dos transportes de café. Além disso, mesmo com relação ao transporte cafeeiro a NOB distingue-se de suas congêneres paulistas. Sua construção, comparativamente bem mais recente, bem como o fato de haver enveredado por áreas quase virgens, atribuem-lhe um caráter "tardio", enquanto ferrovia cafeeira – o que significa que a NOB ascende ao palco num momento em que o café já não tem mais a antiga importância (cf. *Tabela 3.16*).

É possível, sem dúvida, identificar certa correlação entre o volume de transportes de café e os resultados operacionais da Noroeste, tomando-se por base os valores da receita média geral por ton./km (*Tabela 3.15*). De fato, durante todo o período em que essa receita se manteve em torno do patamar de Cr\$ 0,40, nota-se uma tendência, inicialmente discreta e depois mais acentuada, de crescente participação do café no montante das mercadorias transportadas. E se, como vimos, a partir de 1940 a receita por ton./km desce abruptamente do anterior patamar, iniciando uma clara trajetória de queda até o final do nosso período, é mais uma vez impossível deixar de notar que precisamente a partir da mesma época se pode perceber, concómitamente, uma drástica queda da participação do café na formação da receita da Estrada.

Entretanto, parece que não se pode levar demasiado longe tal correlação – cujos limites são, de fato, indicados por outros dados, a começar pelo coeficiente de tráfego. À primeira vista, pareceria lógico que todo aumento no volume do transporte de café se refletisse em uma melhora do coeficiente de tráfego. Não é isso, todavia, o que parece ocorrer na Noroeste. Há momentos, sem dúvida, em que esses dois indicadores apresentam um comportamento coincidente. Como se observa pela *Tabela 3.15*, os anos de 1932 e 33, em que o café atingiu sua maior participação no montante das mercadorias transportadas pela NOB, foram também os anos em que a ferrovia exibiu os melhores índices de coeficiente de tráfego em todo o período aqui estudado. Todavia, em muitos outros momentos o que se nota é precisamente o contrário. De 1927 para 1928, por exemplo, uma substancial melhora do coeficiente de tráfego ocorreu juntamente com uma significativa diminuição do percentual de transporte de café; o inverso, por outro lado, ocorreu de 1929 para 1930, quando uma notável piora daquele coeficiente foi concomitante a um igualmente notável aumento do percentual relativo ao transporte de café. Do mesmo modo, entre 1947 e 1949 uma nítida tendência de aumento dos percentuais do transporte cafeeiro (ainda que em níveis discretos) não foi ca-

TABELA 3.16
TRANSPORTES DE CAFÉ – DADOS COMPARATIVOS

Transportes de café em percentuais da receita e do volume das mercadorias transportadas, na Noroeste, na Paulista, na Mogiana e na Sorocabana.

Período	Noroeste		Paulista		Mogiana		Sorocabana	
	% da receita	% do volume	% da receita	% do volume	% da receita	% do volume	% da receita	% do volume
1896-1900	---	---	47,57	43,34	43,25	41,94	39,69	18,08
1901-1905	---	---	57,53	52,15	48,85	49,18	42,91	27,50
1906-1910	---	---	59,28	52,23	49,54	43,59	36,14	23,74
1911-1915	---	---	41,63	37,31	39,57	29,75	22,15	14,19
1916-1920	8,62 ¹	7,48 ¹	33,39	27,77	29,90	22,03	14,44	8,89
1921-1925	---	8,97 ¹	25,77	23,44	23,85	18,12	11,81	8,16
1926-1930	---	17,10	24,75	22,29	23,95	16,19	15,45	11,29
1931-1935	45,46	38,01	35,57	32,85	33,43	16,13	17,39	12,42
1936-1940	31,12	26,96	20,08	17,07	18,51	8,07	14,39	9,91

Fontes: Para a Noroeste, os relatórios dos diretores; para as demais ferrovias, SAES, 1981, p. 92-93.

1. Período: 1918-1921;
2. Período: 1922-1925.

paz de reverter a tendência, então verificada, de deterioração crescente dos níveis do coeficiente de tráfego. Por outro lado, nota-se que a diminuição relativa dos transportes de café, iniciada em 1940, foi acompanhada, até 1947, pela manutenção de resultados relativamente muito bons, no tocante ao coeficiente de tráfego.

Convém assinalar que, de acordo com a bibliografia, a partir da segunda década do século 20 até mesmo as clássicas ferrovias do café começam a perder rentabilidade, devido à crescente diversificação de seu tráfego: “o café é substituído por novas mercadorias (ou, pelo menos, responde por menor proporção do transporte total). Estas novas mercadorias são objeto de tarifas reduzidas comparadas às do café. Dessa forma, o mesmo volume de serviço realizado (e com custo aproximadamente igual) implica em menor receita para as ferrovias quando o café tem menor participação no total” (SAES, 1981, p. 123). Trata-se aí, como se vê, de uma situação em que a simples aplicação do princípio de Sölacroup não mais era suficiente para garantir a rentabilidade das ferrovias: se decaem os volumes dos transportes de café, sem que surja outro produto que se lhe compare em valor, tende a ruir o sistema pelo qual as mercadorias que pagam fretes elevados compensam as perdas sofridas com o transporte de mercadorias de baixo valor.

Todavia, em vista do que já foi dito, ficam igualmente problematizados, no tocante à NOB, os eventuais efeitos dessa diversificação dos transportes. Na verdade, o que parece é que a diversificação dos gêneros que concorriam para a formação das receitas constitui, em nossa ferrovia, um fenômeno permanente, ao longo do período. A julgar pelos dados disponíveis, não é senão no intervalo entre 1930 e 1939 que o café representa um montante efetivamente apreciável das receitas totais da Noroeste,²⁴ variando entre 16% e 39% (cabendo ainda salientar que, mesmo então – conforme se pode ver pela *Tabela 3.16* – os níveis de participação do transporte cafeeiro na receita da NOB eram inferiores aos mesmos níveis observados na Paulista e na Mogiana em sua época de bonança, e estavam mais próximos, na verdade, dos níveis verificados nessas estradas depois de 1918, ou seja, depois que começa a agravar-se nessas ferrovias o fenômeno da diversificação).

24. Essa análise fica evidentemente prejudicada pela ausência de dados relativos ao período 1922-1929; todavia, acredito que essa ausência não invalida o raciocínio geral aqui exposto, uma vez que me parece possível inferir, a partir dos montantes relativamente modestos dos transportes de café pela Noroeste, no referido período, uma igualmente modesta participação desse gênero na formação das rendas da estrada. Sobre a pequena expressão dos transportes de café na NOB, no período até 1918, v. PALLAMIN, 2001, p. 85 et seq.

Assim, se desde 1940 se verifica uma notável queda da participação do café na formação da receita da Noroeste, é apenas em 1947 – com evidente atraso, portanto – que um diretor indica, como uma das “causas principais” das dificuldades da Estrada, a “diminuição da produção do café” na região por ela atravessada (R47, p. 145). O documento confirma que o café era o produto que melhor remunerava o transporte, “não só quanto ao frete mais elevado, como no aproveitamento de 100% do peso do veículo”, e assim descreve a situação:

Os demais produtos, despachados na Noroeste, pagam de 30% até 68% menos que o café, enchem o vagão em volume e não o lotam em peso. O amendoim, por exemplo, paga um frete inferior ao do café em 58% e só ocupa, quando muito, peso correspondente à metade da lotação do vagão, apesar de enchê-lo em volume [...]. É um transporte duplamente desfavorável para a Estrada: no frete baixo atribuído pelas tarifas em vigor e no mau aproveitamento dos veículos (R47, p. 148).

Na verdade, parece lógico o caráter “tardio” dessas manifestações, visto que, a julgar pelos dados de que dispomos, até então a diversificação dos transportes não vinha causando maiores problemas à Noroeste. Como se pode ver pela *Tabela 3.2*, o volume total dos transportes efetuados pela NOB, a partir de 1940, ascende decididamente a novos patamares, acima dos 200 e logo dos 300 milhões de TKU – circunstância que, associada à redução, não apenas relativa, dos montantes de café transportados, indica claramente a crescente importância assumida pelo transporte de outros gêneros.

Assim, afigura-se que tais manifestações parecem tardias porque, na realidade, elas não são suscitadas pela simples diminuição da participação do café na formação das rendas da Estrada. De fato, não deve constituir mera coincidência o fato de que as queixas comecem no relatório de 1947 (escrito, aliás, em 1948), isto é, precisamente a época a partir da qual, como vimos, se acentua o divórcio entre as tendências seguidas por receitas e despesas. A partir dessa época, de fato, adquirem pleno sentido as palavras de Lima Figueiredo, segundo as quais a Estrada trabalha mais – transporta maior volume, movimenta mais trens, etc. – mas não obtém “um aumento correspondente de rendas”, devido ao “baixo frete” pago pelos produtos transportados (R47, p. 148; em 1948, aliás, como mostram os dados, a receita da NOB chegou a ser *menor*, até mesmo em termos *nominais*, que a do ano anterior, embora houvesse aumentado o volume das mercadorias transportadas).

Desse modo, a despeito das expressas manifestações do diretor, o que parece é que esses fenômenos já pouco têm a ver com a diminuição dos transportes de café. O problema maior, de fato, parecia estar no bai-

xo nível geral das tarifas, independentemente de tratar-se do café ou de quaisquer outros gêneros: como se vê pela Tabela 3.15, também os ingressos por ton./km de café vêm igualmente em queda, especialmente a partir de 1950 (embora mantendo-se ainda em níveis "reais" superiores aos ingressos médios totais).

O descompasso entre aumentos de custos e reajustes das tarifas

As informações disponíveis acerca do processo de reajustamento das tarifas da NOB parecem efetivamente indicar que, durante o período estudado, os níveis tarifários permaneceram, em regra abaixo do que seria necessário para fazer face aos custos de operação – sendo também indicado, de modo especialmente claro, o agravamento dessa situação, desde a segunda metade da década de 40.

Na E. F. Itapura-Corumbá, o primeiro conjunto organizado de bases tarifárias parece datar de fins de 1914 (cf. Decreto n° 11.179, de 30.9.14, em EEF de 1914), e as tarifas da Noroeste, propriamente dita, foram estabelecidas por sua vez em 1919 (Portaria de 19.12.19, do MVOP, Diário Oficial da União de 31.12.19, p. 19.376-19.378). Já essas primeiras tarifas durariam por quase nove anos, uma vez que um novo quadro tarifário, aprovado pelo Ministério em dezembro de 1927, foi posto a vigorar apenas em março de 1928. Assim, já em 1926 o diretor assinalava que as tarifas da NOB eram inferiores às de "todas as estradas de ferro paulistas" – acrescentando-se no ano seguinte que, no período em que as tarifas da NOB haviam permanecido, sem alteração, "todas as vias férreas do Estado de São Paulo" haviam feito "sucessivos aumentos em suas tarifas" (R26, p. 3; R27, p. 3, 11-12; grifo meu).

As tarifas de 1928 teriam, por sua vez, existência igualmente longa. Sua reforma, com vistas a "melhor retribuir o custo dos transportes", foi preconizada em 1935 (quando o diretor argumenta, aliás, com o "exemplo" do que já haviam feito, "com indiscutível acerto, as demais estradas paulistas"), mas as novas tarifas, reajustadas, passaram a vigorar apenas a partir de 1° de setembro de 1936 (R35, p. 22; R36, p. 12, 2).

Depois dessa época, seria apenas no início de 1942 que o diretor da NOB submeteria ao ministro um novo projeto de revisão tarifária. Nessa ocasião o diretor argumenta que as tarifas então vigentes, velhas de quase seis anos, não mais podiam ser mantidas, em vista das "profundas modificações do ambiente econômico da zona atravessada pela Estrada" e ainda "em face do clima político internacional, cujo reflexo afetou de modo notável a economia ferroviária"; e prossegue, acrescentando observações particularmente interessantes:

Nestes seis últimos anos o valor das mercadorias foi multiplicado, oferecendo maior compensação aos produtores; elevou-se o custo da vida; cresceram os encargos da Estrada com a alta dos preços de combustíveis, lubrificantes e materiais de aplicação forçada. Entretanto, a fonte de renda [da Estrada] não sofreu alteração na razão direta do aumento das despesas (ofício de 9.1.42, in CTT/CGT, Ata 58, de 12.2.42, p. 10-11; grifo meu).

O diretor informa aliás que a Companhia Paulista, "pelos mesmos motivos", já havia conseguido a revisão de suas tarifas, e que a Sorocabana estava pleiteando "igual medida" (Ata 58, p. 11). Outras importantes considerações, a respeito desse pedido da Noroeste, aparecem nas manifestações do Conselho de Tarifas e Transportes, da Contadoria Geral dos Transportes. O parecer do Conselho confirma a argumentação do diretor, notando que, durante os mencionados seis anos, "todos os encargos das empresas ferroviárias sofreram aumentos, e bem acentuados, ao mesmo tempo que subiram, também, os valores das mercadorias". Ainda mais notável é que, segundo o mesmo parecer, o aumento tarifário poderia ser ainda maior que o pleiteado: "se examinarmos as proporções de aumento pretendidas pela estrada chegaremos à conclusão de que elas são perfeitamente aceitáveis. Achamos, dada a situação atual, que elas não representam até o máximo que a estrada poderia pleitear". Na discussão do parecer, confirma-se mais uma vez que os aumentos propostos eram "razoáveis e justos" e ademais ficavam "muito aquém dos que ainda poderiam suportar as tabelas majoradas" (Ata 58, p. 28 e 32). Nessas circunstâncias, enfim, o Conselho aprovou a proposta, que veio a ser igualmente aprovada pelo Ministério, de sorte que o aumento geral das tarifas da Estrada foi posto a vigorar a partir de 1° de abril de 1942 (ofício do diretor da NOB, de 3.3.42, em CTT/CGT, Ata 60, de 24.4.42, p. 27-28).

Cerca de três anos depois volta a haver notícias, embora incompletas, referentes a certa "modificação de tarifas" na NOB, mediante projeto enviado em 1945 ao CTT (CTT/CGT, Ata 99, de 13 e 14.6.45, p. 92); contudo, não disponho de informações acerca da eventual vigência dessas modificações. Mas já no ano seguinte aparece, no Conselho, outra interessante discussão a respeito das tarifas da NOB. De fato, em 1946 o diretor Lima Figueiredo solicita novo aumento das tarifas, vinculando tal pedido especificamente ao acréscimo das despesas com pessoal; além disso, o diretor solicitava também a *abolição* das tarifas especiais dos "gêneros alimentícios de primeira necessidade" (ofício de 27.9.46, em CTT/CGT, Ata 114, de 26.9 e 3.10.46, p. 135). A respeito desse pedido, é importante destacar certas considerações constantes no parecer do DNEF (assinado por Arthur Castilho, então diretor geral do Departamento), as quais confirmam apreciações anteriores sobre o mes-

mo tema: as tarifas da Noroeste, diz Castilho, eram “bastante módicas em face da maioria das estradas de ferro do país”, e, “mesmo com a majoração de 20%, ainda ficarão em nível inferior ao grande número dessas ferrovias e em pé de equilíbrio com as estradas de ferro Mogiana, Sorocabana e Paulista” (Ata 114, p. 137).

Sabe-se que o Conselho aprovou o pedido da NOB (Ata 114, p. 139), mas, curiosamente, no relatório referente a 1946 o diretor nada informa acerca de eventual aumento de fretes. De todo modo, já no ano seguinte Figueiredo efetua novo apelo pela elevação das tarifas, as quais não vinham acompanhando “a progressão do aumento do custeio da Estrada”; em 1948 assinala-se também, sem mais detalhes, que o aumento de salários concedido aos funcionários públicos civis e militares levaria a Noroeste a “aumentar a tarifa de algumas mercadorias” (R47, p. 145; R48, p. 146). Contudo, ignoro se essas queixas e reivindicações vieram a traduzir-se em efetivos reajustes tarifários. Na verdade, nesses anos são um tanto deficientes as informações sobre esse assunto, pois, curiosamente, nem o relatório do diretor, nem as atas do Conselho de Tarifas fazem qualquer referência ao aumento geral das tarifas da Estrada, ocorrido em 1949 – o qual, entretanto, é várias vezes mencionado em relatórios posteriores (v. por exemplo, R52, p. 3).

Entretanto, convém assinalar que esse aumento (que vigorou a partir de novembro de 1949) durou por nada menos que cinco anos – mesmo sendo esses anos, como se sabe, caracterizados por contínua elevação do custo de vida; de fato, informa-se claramente que um novo aumento ocorreu apenas a partir de 1º de janeiro de 1955, “em substituição às [tarifas] que estavam vigorando desde 15 de novembro de 1949” (R55, p. 4). Desse modo, são especialmente interessantes as considerações efetuadas pelo diretor Marinho Lutz ao submeter ao ministro, em fevereiro de 1954, seu projeto de reajustes tarifários na Estrada. De fato, Lutz menciona a “contínua, irrefreável e considerável elevação do custo dos materiais em geral”, além do “imperativo dos frequentes aumentos de salários, sempre reclamados em face do incontido e progressivo encarecimento do custo de vida”. Acrescenta que as despesas de custeio haviam sido acrescidas com a incorporação ao tráfego dos novos trechos de Porto Esperança a Corumbá e de Maracaju a Ponta Porã, e assinala enfim que a Sorocabana, a Paulista, a Mogiana e a Araraquarense “pleitearam e obtiveram melhoria em todas as suas bases tarifárias, por mais de uma vez nestes últimos cinco anos”. É importante registrar que o aumento pretendido, segundo as palavras do próprio diretor, destinava-se apenas a “suavizar” a situação financeira da NOB: tratava-se de um mero reajustamento, com vistas a “apenas obter recursos que permitam cobrir as despesas de pessoal”, e mesmo assim “se não se verificarem novas elevações de salário no

corrente ano” (ofício de 23.2.54, em CTT/CGT, Ata 211, de 29.4.54, p. 22-24; grifo meu). É relevante notar que, no Conselho, o parecer confirmou as asserções do diretor, notando por exemplo que, ao longo do período de vigência das tarifas de 1949, “várias [outras] estradas já reajustaram suas tarifas mais de uma vez em face do irrefreável encarecimento do custo de vida” (Ata 211, p. 34).

Cabe notar que, embora o pedido de reajuste tenha sido apresentado por Lutz em fevereiro de 1954, as tarifas só foram efetivamente aumentadas, como vimos, a partir do início de 1955. Nessas circunstâncias, o problema do nível das receitas vivia permanentemente a assombrar os dirigentes da NOB, de tal modo que já em maio de 1955 o novo diretor, Gastão Rocha Leão, submete ao ministro nova proposta de reajuste tarifário. Como salienta Leão, em 1954 as tarifas requeridas “equiparavam-se às da Sorocabana e da Paulista em vigor na época”, mas, depois disso, “essas duas estradas obtiveram novos aumentos em todas as suas bases tarifárias”. Assim, a nova proposta, tal como a anterior, nem sequer implicava propriamente em aumento tarifário, consistindo tão-só em um “reajustamento” (ofício de 5.5.55, em CTT/CGT, Ata 225, de 30.6.55, p. 27-28). Analisando a questão, o parecer do secretário do CTT mais uma vez confirma que a situação financeira da Noroeste estava “cada vez mais difícil” e avalia que o aumento de receita, com as novas tarifas, não cobriria sequer a despesa com um abono recentemente concedido aos trabalhadores (Ata 225, p. 38).

A despeito das queixas, continuou o descompasso entre o pedido de aumento e sua efetiva concessão, visto que essas novas tarifas só foram aprovadas pelo Ministério em fins de outubro de 1955, tendo entrado em vigor, ao que parece, em 1º de janeiro de 1956 (CTT/CGT, Ata 234, de 24.1.56, p. 58). Entretanto, tal era a defasagem entre custos e receitas que um novo aumento tarifário – o último durante o período abordado neste trabalho – foi posto a vigorar na Noroeste em 1º de julho do mesmo ano de 1956 (R56, p. 6). Na discussão desse aumento, ou reajuste, destaca-se no CTT a fala do engenheiro Blois, representante da Noroeste, segundo o qual a situação da Estrada era “catastrófica”: sua receita era toda absorvida pelos gastos com pessoal, e o reajuste tarifário continuava a ser apenas uma medida “paliativa” (CTT/CGT, Ata 237, de 27.4.56, p. 78-79).

É relevante anotar que a desfavorável situação tarifária da NOB foi ainda atestada, na década de 50, por outras fontes, como por exemplo os técnicos da CMBEU: “a pauta de tarifas, que em 1946 era capaz de cobrir aproximadamente os custos de operação, não foi ajustada com suficiente rapidez para fazer face ao aumento dos custos. A Noroeste não aumenta suas tarifas desde 15 de novembro de 1949 [...], sem embaraço de um au-

mento de aproximadamente 35% nos custos de operação, no período 1949-1951" (PROJETO nº 21, 1952, p. 29).²⁵

Finalmente, cabem aqui algumas palavras acerca das freqüentes menções, por parte das fontes, à inferioridade dos níveis tarifários vigentes na Noroeste, em comparação com aqueles vigorantes nas "demais" estradas paulistas, conforme dizem (trata-se da Sorocabana e da Paulista, principalmente). De fato, deve-se ressaltar que tal inferioridade afigura-se ainda mais grave em vista de que até mesmo nessas demais ferrovias se verificava um processo de progressiva redução dos valores reais das tarifas. Já em 1916 Adolfo Augusto Pinto assinalava que as tarifas das estradas de ferro paulistas, em termos reais, vinham sendo, historicamente, "consideravelmente reduzidas" (PINTO, 1916, p. 38-43), e também Saes, em seu estudo sobre a Mogiana, a Sorocabana e a Paulista, no período entre 1870 e 1940, nota que as tarifas "parecem elevar-se menos do que o custo de vida em período correspondente": no longo prazo, escreve Saes, "o nível das tarifas não parece ter acompanhado a desvalorização da moeda" (SAES, 1981, p. 123). Além disso, convém notar que, ao longo do nosso período, tanto a Sorocabana como a Paulista (com despesas de custeio menores e uma densidade de tráfego maior) dispunham de condições para praticar tarifas inferiores às da Noroeste – circunstância essa que realça, portanto, o profundo significado negativo que apresentava, para nossa ferrovia, o fato de que, na maior parte do tempo, parecia ocorrer precisamente o contrário.

Atribuições de uma ferrovia estatal: pressões sobre as tarifas

Foi sempre muito intenso, no Brasil, o debate acerca das funções sociais e econômicas a serem desempenhadas pelas estradas de ferro, afirmando-se, freqüentemente, que uma ferrovia estatal não podia ser encarada como "simples exploração comercial" mas, sim, em relação com interesses "econômicos, sociais, políticos e nacionalizantes em sua acepção mais geral" (*Revista Ferroviária*, jun. 1940, editorial). Embora essa idéia se aplicasse com maior ênfase, como seria de esperar, às empresas administradas pelos governos, ela se estendia também às demais linhas, tendo-se considerado sempre que uma das "missões" de toda ferrovia era o "fo-

25. Esse descompasso ocorria também em outras ferrovias: "mesmo em um período pesadamente inflacionário, como as décadas de 40 e 50, encontra-se um significativo número de empresas que não registraram aumentos reais de tarifas" (MARTINS, 1995, p. 368). Do mesmo modo, Villela e Suzigan, referindo-se aos problemas que agravavam a "situação deficitária" das ferrovias estatais, destacam "principalmente, a inadequação, face ao processo inflacionário, da política tarifária" (VILLELA; SUZIGAN, 1973, p. 400).

mento da zona de influência que cabe ao traçado de seus trilhos" (FUNÇÃO econômica..., 1946). Referindo-se a esse assunto, o próprio Duncan assinala que a administração federal não podia ser simplesmente acusada pelos insucessos de certas estradas:

Caso seja assumido que é uma boa política econômica, para um país não-desenvolvido e escassamente povoado, gastar dinheiro em ferrovias, construídas para estimular a ocupação de todas as áreas adequadas e o desenvolvimento de todos os recursos do país, então a administração governamental dessas ferrovias não é responsável pelos déficits operacionais causados por baixa densidade do tráfego ou pelo baixo valor dos produtos transportados (DUNCAN, 1932, p. 176).

Argumentando no mesmo sentido, Topik assinala que, nas ferrovias federais, "a causa principal dos prejuízos era a política de baixas tarifas, de serviços gratuitos para colonizadores e de manutenção de linhas deficitárias, seja para promover a penetração em regiões marginais, para fins estratégicos ou para salvar linhas em situação difícil". E acrescenta: "considerando os objetivos desenvolvimentistas de longo prazo de parte da política ferroviária do governo, não se pode usar resultados imediatos como parâmetro de avaliação" do desempenho dessas ferrovias (TOPIK, [1987], p. 134).

Parece de fato inquestionável que, nos argumentos em favor do papel fomentador das ferrovias, existe uma grande parcela de sincera fé no poder transformador dessas estradas e no papel que caberia ao Estado enquanto promotor do desenvolvimento econômico nacional. Todavia, afigura-se igualmente inquestionável que tal postura acobertou, durante muito tempo, práticas muito perigosas, as quais terminariam freqüentemente por comprometer o desenvolvimento futuro das vias férreas.

A bibliografia, com efeito, dá ampla notícia de certas posturas das camadas dominantes e dirigentes do país, com relação às estradas de ferro, posturas essas que se poderiam classificar mais especificamente como "predatórias", a saber: a exigência de tarifas muito baixas, que freqüentemente desciam abaixo dos próprios custos de operação. Sobre esse assunto Calógeras é particularmente enfático. Em 1918, em seu relatório confidencial, depois de fazer extensa análise da situação da Central do Brasil, esse autor investe contra a "política eleitoral das tarifas" e as "concessões de passagens e de favores que nenhuma empresa particular faria", insistindo em que as tarifas "não são as que deviam ser, e o Governo, apesar de instado e de convencido, nunca quis agir com a energia necessária, com receio à grita dos jornais e dos interessados" (CALÓGERAS, 1933, p. 145, 153-154).

Tais pressões eram exercidas também sobre companhias particulares. Em 1916, por exemplo, o presidente do Estado de São Paulo de-

clarava que o regime tarifário das ferrovias era “por demais oneroso” e por isso “atrofiador das forças vivas do Estado” – sendo que, ao contrário, como demonstrou na época Adolfo Augusto Pinto, em trecho há pouco citado, o valor dos fretes das ferrovias paulistas se vinha historicamente reduzindo, em termos reais. Assim, Pinto significativamente assinala que, com aquelas declarações, o presidente do Estado visava simplesmente a “captar as simpatias” da “classe agrícola” (PINTO, 1916, p. 5-6, 38-43).

Deve-se notar que também Duncan considera uma grave falha da administração federal a “continuada venda de transportes a cifras reconhecidamente abaixo dos custos”; como principal exemplo desse fenômeno, o autor menciona o tráfego suburbano de passageiros pela Central do Brasil (DUNCAN, 1932, p. 177). Do mesmo modo, Topik registra, referindo-se à Central, que “suas baixas tarifas serviam de subsídio para os mineiros e produtores de alimentos nos três estados do Sudeste que atravessava. O preço baixo das passagens funcionava como subsídio direto à população suburbana do Rio de Janeiro e indiretamente aos empregadores” (TOPIK, [1987], p. 131).

Também Benévolo assinala que, no tocante às tarifas ferroviárias, a política dos diversos governos brasileiros – ditada precisamente pelos interesses das camadas dominantes – foi sempre uma política de “imprevidência”. Em fins da década de 20, quando a administração da Central do Brasil resolveu elevar suas tarifas no trecho de Minas Gerais, nota esse autor, “os políticos mineiros e as classes conservadoras protestaram, inclusive o presidente do Estado” – “evidentemente sem razão”, acrescenta Benévolo: “os industriais e agricultores montanheseiros queriam vender com bons lucros seus produtos no Rio, ficando o prejuízo dos transportes a ser coberto pelos impostos gerais da nação” (BENÉVOLO, 1953, p. 19, 30). Benévolo escreve ainda:

Raramente o abaixamento das taxas tarifárias das ferrovias oficiais, ou das que gozavam de garantia de juros, representou um lucro real para o povo, desaparecendo assim a vantagem socialista que devia compensar o prejuízo da exploração comercial dos trens. Na maioria dos casos os exportadores vendiam nos grandes centros os seus produtos, pelos mesmos preços dos produtos transportados pelas estradas particulares, sujeitas a tarifas compensadoras, ficando assim os únicos beneficiados com o abatimento dos fretes (BENÉVOLO, 1953, p. 22).

Tratava-se portanto, nesses casos, de um “socialismo unilateral”: “pessoas que se horrorizam diante da simples idéia da desapropriação legal de suas terras, para o início da reforma agrária – providência de grande alcance para o aumento do poder aquisitivo das populações rurais –

batem-se ardentemente para seus produtos alcançarem os mercados por um preço inferior ao custo do transporte, sabendo que o prejuízo é coberto por todo o povo”. Enfim, referindo-se especificamente às ferrovias dependentes do governo, Benévolo escreve que, mediante “uma política tarifária de *compadres*”, “evidencia-se sem rebuços o propósito de fabricar o lucro indevido do freguês daquelas ferrovias, à custa do resto do país”; desse modo, conclui o autor, “os políticos republicanos foram pouco a pouco inutilizando a nossa indústria ferroviária, sob o ponto de vista comercial, e as estradas começaram a ser encampadas e oficializadas” (BENÉVOLO, 1953, p. 33, 36).

De fato, a idéia e a prática da *encampação*, ambas freqüentemente radicadas no problema das tarifas, foram largamente difundidas no Brasil. Benévolo indica detalhadamente as fases dos processos que tendiam a culminar com a encampação (p. 21), e também Duncan, ao expor o *enredo* genérico das novelas em que consistiam tais processos, efetua considerações bastante semelhantes:

O mil-réis declina e a companhia pede ao governo a elevação das tarifas. O governo, conhecendo o sentimento popular, age vagarosamente e possivelmente rejeita o pedido. O governo é persuadido a agir somente quando as condições se tornam realmente sérias. Talvez agora a companhia já tenha passado do ponto de ser salva. Ela não tem crédito e não pode comprar equipamentos necessários. As condições tornam-se finalmente tão ruins que o clamor público compele o governo a encampar a estrada (DUNCAN, 1932, p. 179-180).

Cabe assinalar que Duncan, na verdade, mostra-se um tanto eufêmico ao mencionar um suposto “sentimento popular”; ele poderia referir-se com maior propriedade a uma pressão de membros das camadas dirigentes – manipulando, eventualmente, o “sentimento popular”. De fato, nota-se que o próprio Duncan, em outra parte de seu estudo, já havia assinalado que a estabilização da moeda nacional era dificultada pela existência no Brasil de uma classe, “grande e politicamente poderosa”, que “temporariamente lucrava com a depreciação do mil-réis” (DUNCAN, 1932, p. 155, nota 20).

Enfim, é relevante registrar que, ainda depois do nosso período, os próprios usuários das ferrovias federais parecem admitir que eram baixas as tarifas então praticadas nessas ferrovias. Refiro-me aqui a um pronunciamento, emanado dos “maiores-clientes do transporte ferroviário” e incluído no parecer do Conselho Consultivo da RFFSA, em 1958. Nesse pronunciamento, defende-se “urgente revisão” do sistema tarifário da Rede, considerado “obsoleto e inadequado, sem relação lógica com o custo real do transporte e com o valor atual das mercadorias transportadas”,

sendo as tarifas "inteiramente insuficientes em face dos custos atuais de mão-de-obra, material e equipamento" (RFFSA, 1958, p. 49-50).²⁶

É certo que, tendo em vista práticas como as mencionadas, não faltaram vozes a clamar pela *racionalidade* na apreciação dos problemas das ferrovias públicas. Por essas manifestações se percebe que, do ponto de vista de muitos administradores ferroviários, era bastante incômodo o fato de as estradas estatais serem utilizadas como instrumento de política econômica (como ocorria, por exemplo, no caso da postergação de reajustes tarifários). Sejam estatais ou privadas, dizia em 1935 o respeitado engenheiro da estatal Sorocabana, Orsini de Castro, "o natural, justo e razoável é que as estradas de ferro retirem anualmente do respectivo tráfego e serviços conexos todos os recursos de que possam necessitar: a) para proverem às suas despesas de exercício; b) para cobertura dos seus encargos de capital; c) para constituição de fundos de reserva destinados ao custeamento de ampliações, melhoria e renovação do seu aparelhamento fixo e móvel". A regra que devia prevalecer, insiste Castro, era a de que "as estradas de ferro oficializadas se bastem a si próprias" (CASTRO, Luiz Orsini de, 1935, p. 79-80, 82). Tal modo de pensar não constituía exceção, tanto que ele seria repetido, alguns anos depois, por outro técnico ferroviário muito acatado no Brasil, o engenheiro Arthur Castilho:

vendedores de transportes, as estradas de ferro, racionalmente, têm que cobrar seus serviços em função do custo e para barateá-los necessitam dum reaparelhamento de seu material fixo e rodante, tornados imprestáveis pelo uso, pela inadequação e pela obsolescência. Não será possível este reaparelhamento sem inversão de novos capitais: mas uma organização industrial, em situação precária, jamais poderá atrair novos recursos financeiros. Não importa que a propriedade da ferrovia seja privada ou pública. O regime industrial para garantir uma exploração técnica razoável deve permanecer no nível de rendimento positivo (*Revista Ferroviária*, p. 130, maio 1940).

A fuga a esses preceitos, assinalam também esses autores, representaria uma injustiça social. Não podendo as estradas estatais bastarem-se a si próprias, escreve Orsini de Castro, "teria o Estado que buscar na tributação geral os meios de ocorrer aos déficit verificados em serviços prestados a uma parte apenas da sua população" (CASTRO, Luiz Orsini de, 1935, p. 82). Do mesmo modo argumenta Arthur Castilho, ao registrar os efeitos da ausência de rendimentos positivos: "sob a ação privada, será a falência a breve termo e sob direção governamental, será favorecer

26. Noto que também Martins (1995), em mais de uma ocasião, aponta o problema dos baixos níveis tarifários nas ferrovias estatais brasileiras (v. por exemplo p. 146 e 325).

os usuários, em detrimento do contribuinte em geral. A sua doutrina é que deve pagar o transporte quem dele se utiliza" (*Revista Ferroviária*, p. 130, maio 1940). Na verdade, a esse respeito chegou efetivamente a firmar-se uma doutrina, abraçada tanto pelo Conselho de Tarifas e Transportes, da Contadoria Geral dos Transportes, como pelo Departamento Nacional de Estradas de Ferro (DNEF). Tudo indica que essa doutrina já aparece claramente delineada, em 1940, no seguinte pronunciamento do mesmo Castilho (que aliás seria, por longo tempo, diretor do DNEF):

Manter uma indústria, vivendo dos favores do transporte, é um artificialismo econômico. Se a economia geral, se a defesa nacional necessitam da permanência de tal indústria, mais vale a subvenção direta que o sacrifício dos transportadores públicos ou privados. A subvenção permite uma fiscalização mais rigorosa do seu emprego e, por isso, será, sem dúvida, menos onerosa (*Revista Ferroviária*, p. 130, maio 1940).

Em 1956, quando se discutia no CTT o espinhoso caso das tarifas do ferro-gusa na Noroeste (o qual será visto adiante), o então secretário do Conselho, engenheiro Ruben Abreu, referiu-se também à "doutrina" firmada por esse Conselho e pelo DNEF, expondo-a em termos praticamente idênticos aos utilizados por Castilho:

- 1º - Que não se deve dar um frete inferior ao custo parcial do transporte;
- 2º - Que não se deve aceitar o argumento de que, como a indústria está mal-localizada, o frete precisa se ajustar à má localização, para compensar tal efeito, visto que, se uma indústria é mal-localizada, o é pela contingência de uma política errônea do industrial, e que as estradas não devem suportar o ônus desse fato, ou então, é uma orientação governamental e assim cabe ao Governo o suprimento dos elementos para cobertura desse déficit, que deve ter sido consciente, visando benefícios outros, devendo, portanto, as estradas ficar alheias à atuação [sic] (em CTT/CGT, Ata 239, de 29.6.56, p. 20-21).

Vale notar que Orsini de Castro, numa postura aparentemente menos intransigente, admite "exceções relevantes" à regra que ele mesmo havia formulado: trata-se precisamente, segundo ele, dos casos em que o Estado, "assume, eventualmente, a função de propulsor de atividades, fomentista do progresso e da expansão comercial, desbravador de sertões, mantenedor da ordem pública, guardião da integridade nacional etc." - casos esses em que o Estado poderia auferir da exploração ferroviária vantagens "indiretas", "em proveito de toda a comunidade" (CASTRO, Luiz Orsini de, 1935, p. 82). Desse modo, como se vê, a questão residiria em saber-se em qual dos casos se encaixaria uma dada ferrovia estatal: no grupo das que poderiam bastar-se a si mesmas ou no das que mereceriam

ser subvencionadas em nome do interesse nacional? Do mesmo modo, quais usuários conviria favorecer, ainda que a custa do conjunto dos cidadãos? Considerando-se virtualmente impossível qualquer resposta exclusiva ou eminentemente *técnica*, a questões dessa natureza, conclui-se que restava sempre aberta a porta para o favorecimento indevido de indivíduos e segmentos os mais diversos, a depender de suas vinculações com as esferas de poder.

Também na NOB, a exemplo de outras ferrovias estatais, encontram-se fortes pressões de usuários sobre as tarifas, numa prática que se registra, de fato, desde antes do início de nosso período, com relação ao transporte dos mais diversos gêneros. Não desejo enfatizar, aqui, certas reivindicações de cunho mais social que econômico, efetuadas por instituições sem fins lucrativos, ou pedidos de gratuidade em favor do próprio poder público. Embora tais casos tenham sido relativamente numerosos,²⁷ parecem-me mais relevantes, para os fins deste estudo, as pressões exercidas sobre as tarifas da ferrovia por agentes econômicos ou seus representantes corporativos ou políticos, as quais passo a examinar.

O caso dos gêneros alimentícios²⁸

Já as bases tarifárias vigentes na E. F. Itapura-Corumbá, aprovadas em fins de 1914, consignavam abatimentos para o transporte de diversos gêneros. O açúcar bruto, por exemplo, quando produzido no Estado (Mato Grosso, por suposto) e despachado "diretamente pelos fabricantes", ficava sujeito a fretes bastante inferiores àqueles normalmente fixados. Diversos outros produtos alimentícios, além de se incluírem em uma tabela cujos fretes já eram baixos, contavam ainda com abatimentos especiais. Destaco, por exemplo, os seguintes gêneros, que gozavam de abatimento de 50%: arroz, batatas, carne fresca, farinha de mandioca ou de milho, feijão, fubás, frutas e hortaliças do país, mandioca, milho seco, pão, peixe fresco e toucinho fresco, além da farinha de trigo e do bacalhau (estés, quando em tráfego próprio). Estipulava-se também que o milho, em tráfego próprio, ficava sujeito a uma tarifa especial, ainda mais baixa (cf. ESTRADA de ferro..., 1914). Por outro lado, em 1917 o próprio diretor da Estrada encaminhou ao Ministério um pedido de abatimento nos transportes de erva-mate – ao que o ministro respondeu autorizando-o a aplicar, "a título de experiência", um abatimento de 60%, quando a erva fosse despachada "de qualquer das

27. Para a análise de alguns desses casos, v. QUEIROZ, 1999, p. 346-348.

28. Para melhor ordenar a exposição, incluo também neste item alguns gêneros não-exatamente alimentícios, como a erva-mate e o café. Pelo mesmo motivo, outros gêneros alimentícios (charque e carne frigorificada) são tratados em itens próprios, adiante.

estações para as de Itapura ou Porto Esperança, pontos terminais da estrada" (Aviso nº 4, de 17.3.17, Diário Oficial da União de 20.3.17, p. 2.994). Também as tarifas estabelecidas para a Noroeste do Brasil, em 1919, incluíam abatimentos, por exemplo, de 15% para o café em casquinha e de 20% para o café em cereja ou coco (Portaria de 19.12.19, do MVOP, Diário Oficial da União, de 31.12.19, p. 19.377-19.378).

Já no início da década de 30, o interventor federal em Mato Grosso remeteu ao diretor da NOB uma representação pela qual "vários agricultores do município de Miranda" pediam redução de tarifas para "laranjas e outras frutas" que fossem exportadas para o mercado de Buenos Aires. Argumentava-se, a propósito, que tais frutas já gozavam de redução de 50% em quase todas as estradas de ferro paulistas. Assim o diretor, notando que a produção da laranja, embora "ainda incipiente na zona servida pela Noroeste", trazia "possibilidades de aumento de exportação para as repúblicas do Prata", concordava com o abatimento de 50%, "a título de incentivo" (ofício de 29.10.31, em CT/CCF, Ata 3, de 23.12.31, p. 39; v. tb. *Brazil Ferro Carril*, n. 746, p. 29, 4 jan. 1932).

É importante registrar que, nesses anos iniciais da década de 30, algumas manifestações do então diretor da NOB, Henrique Fernandes, denotam certa preocupação com as pressões sobre as tarifas da Estrada, pressões essas que às vezes chegavam à Noroeste por intermédio do próprio Ministério. Em 1931, de fato, Fernandes noticia "pequenas alterações" nas tarifas da Estrada, recentemente feitas, "em benefício do interesse público", por "especial determinação do Ministério". Em seguida, entretanto, o diretor adverte: "as tarifas da Noroeste guardam certo equilíbrio com o custo dos transportes, de sorte que é *desaconselhável, no momento, qualquer barateamento no valor dos fretes cobrados*. A questão foi recentemente examinada e o parecer desta Diretoria foi demonstrando a inconveniência de qualquer redução nas tarifas atuais" (R31, p. 68; grifo meu). Contudo, no ano seguinte o Ministério da Viação e Obras Públicas, atendendo a pedido do Centro de Comércio e da Bolsa de Mercadorias de São Paulo, "expediu ordens" ao diretor da NOB "autorizando" a concessão de um abatimento de 20% no transporte de cereais (*Brazil Ferro Carril*, n. 756, p. 225, 24 mar. 1932). Em face dessa determinação o diretor volta à carga, insistindo em que era "francamente *desaconselhável, no momento, qualquer outro barateamento*" nos fretes da Estrada (R32, p. 89).

Entretanto, em 1933 o próprio Governo Provisório da República decretou, em todas as estradas de ferro administradas pela União, uma ampla redução das tarifas para "novos produtos agrícolas e industriais", visando ao "aproveitamento das zonas laterais dessas estradas" (Decreto nº 23.562, de 6.12.33). Em seus considerandos, o decreto ponderava que "deve ser incentivado o desenvolvimento da agricultura e das indústrias

em zonas que continuam inexploradas, apesar de servidas por estradas de ferro; que era necessário “intensificar o tráfego” para “melhorar o estado financeiro das estradas”; e que para isso, enfim, o mais indicado era o “barateamento dos transportes”, que agiria “suscitando novas iniciativas”. Desse modo, concedia-se por 5 anos, nas ferrovias federais, abatimento de 10% nas tarifas dos produtos das “cooperativas agrícolas e empresas de colonização, que se tenham fundado há menos de um ano ou se venham a fundar dentro de dois anos”, numa faixa de 15 km para cada lado das estradas; o mesmo abatimento era concedido, nas mesmas condições, a “todos os maquinismos e materiais necessários à instalação de usinas e fábricas” (art. 1º). O incentivo, enfim, era maior para produtos agrícolas e industriais “que até esta data não tenham sido explorados nas mesmas zonas laterais às estradas de ferro”: a esses seria concedido um abatimento de 20% sobre as tarifas dos “similares ou iguais” (art. 2º).

A partir de fins da década de 40 volta a intensificar-se a discussão sobre os abatimentos no transporte dos chamados “gêneros de primeira necessidade”. Esses descontos destinavam-se, supostamente, a baratear o preço desses gêneros de consumo popular. Na verdade, contudo, pelo menos a partir dessa época a documentação traz diversas indicações de que tais abatimentos estavam longe de cumprir a nobre função que os inspirava – servindo, ao contrário, quase que unicamente para incrementar os níveis de acumulação de capital (conforme indicam, por exemplo, as observações de Ademir Benévolo, já transcritas neste capítulo).

A esse respeito é valiosa uma observação efetuada por Arthur Castilho, em nome do DNEF, acerca da proposta formulada pelo diretor da NOB em fins de 1946, há pouco mencionada, no sentido da *abolição* das tarifas especiais dos “gêneros alimentícios de primeira necessidade”. Comentando essa proposta, Castilho avalia que um “reenquadramento” dos gêneros alimentícios acarretaria, nos respectivos fretes, majorações que “não representam importâncias apreciáveis que possam ser responsabilizadas por qualquer aumento no custo desses gêneros” (CTT/CGT, Ata 114, p. 135, 137-138).

Tais abatimentos, contudo, não chegaram a ser abolidos na Noroeste²⁹ – devido, provavelmente, sobretudo à pressão dos interessados, exer-

29. De fato, em 1947 o próprio Lima Figueiredo submeteria ao ministro um pedido de abatimento nos transportes de leite fresco (pedido feito por *Laticínios Noroeste Ltda.*, estabelecido em Nogueira) e recomendaria sua aprovação, “atendendo à conveniência de fomentar a indústria do leite na zona servida pela Estrada” (CTT/CGT, Ata 128, de 28.11.47, p. 53). Além disso, em 1952 o texto do Projeto nº 21, da CMBEU, menciona “tarifas preferenciais”, reduzidas, para mercadorias consideradas essenciais, como arroz, açúcar, milho, mandioca, batatas “e outros alimentos básicos” (PROJETO nº 21, p. 29).

cida diretamente sobre o Ministério da Viação. De fato, no início da década de 50 registra-se um episódio, relacionado com essa questão, o qual demonstra que, no afã de garantir baixas tarifas ferroviárias, o zelo dos particulares era tal que chegava ao ponto de levá-los a cometer equívocos. Refiro-me ao fato de, em novembro de 1951, a Associação Rural de Campo Grande ter-se dirigido ao ministro da Viação dizendo ter informações acerca de uma reclassificação, que se teria operado em todas as ferrovias brasileiras, dos “farelos destinados à alimentação animal”. Segundo a entidade, teriam sido rebaixados os fretes para transporte desses gêneros em vagão completo, mas em contrapartida se haveriam elevado aqueles relativos às pequenas expedições. Ao criticar essa suposta medida, a Associação lança mão de argumentos muito típicos em casos como esse – os quais configuram uma autêntica chantagem, tendo como base o interesse governamental no controle da carestia:

Se considerarmos que os pequenos criadores, máxime produtores de leite, não adquirem ração balanceada em quantidade suficiente para lotar um vagão (30.000 quilos), esse aumento de frete de 75% é um gravame que terá repercussão num produto de primeira necessidade, qual seja o leite, na ocasião em que os poderes públicos se empenham em barateá-lo (em CTT/CGT, Ata 183, de 20.12.51, p. 20).

Entretanto, segundo informa o parecer do secretário do CTT, teria havido nesse caso um “equivoco” dos interessados, pois não havia ocorrido “qualquer modificação nas classificações dos farelos que resultasse em aumento dos fretes” (Ata 183, p. 23). É importante registrar, enfim, que a avaliação de Castilho em 1946 seria reiterada, ainda com maior ênfase, quando da discussão, no CTT, do projeto de aumento das tarifas apresentado por Marinho Lutz em 1954. Nessa ocasião, o fato de o projeto preservar tarifas especiais para gêneros de primeira necessidade foi expressamente criticado pelo parecer do secretário do Conselho: “a nosso ver, dado o fato do público não ser beneficiado com as tarifas reduzidas para os gêneros, praticamente não se justifica a manutenção dessa *vantagem que só tem favorecido aos intermediários*” (Ata 211, p. 36; grifo meu).

O caso do tanino

Como já mencionei neste trabalho, no extremo sudoeste do Estado de Mato Grosso (município de Porto Murтинho) localizavam-se bosques chaquênhos, ricos na madeira chamada quebracho – da qual se extrai o tanino, um importante insumo para a indústria de couros. A exploração do tanino, já praticada no Chaco paraguaio desde o século 19, parece haver-se iniciado em Mato Grosso na década de 1930 – sendo que

sua instalação e operação gozaram, ao longo de nosso período, de importantes favores por parte da NOB. Embora não pareçam haver-se registrado contestações à legitimidade de tais favores, o exame desse caso permite visualizar o modo como operavam os particulares e seus representantes corporativos, em busca de vantagens tarifárias.

Essa história começa em 1933, quando a Confederação Industrial do Brasil, dirigindo-se ao Ministério da Viação, defende o desenvolvimento, no país, da "indústria extrativa de taninos" – a qual, diz a Confederação, poderia "influir forte e beneficentemente na economia nacional". Contudo, prossegue o documento, tal indústria

para ser explorada em condições de competir economicamente com as similares estrangeiras, [necessita] de localizar suas fábricas, o mais possível, perto dos pontos onde abunda a matéria-prima, os quais, por via de regra, se encontram muito afastados do litoral. Desta maneira, as empresas que se propõem a explorar a indústria do tanino deparam logo de início um problema extremamente difícil e de dispendiosa solução, qual seja o do transporte de pesados maquinismos, que representam algumas centenas de toneladas, para distâncias consideráveis. Este problema tem retardado o desenvolvimento da indústria extrativa de taninos entre nós. (ofício de 21.12.33, em CT/CCF, Ata 58, de 29.1.34, p. 4-5).

Isto posto, a Confederação pleiteava a redução dos fretes ferroviários para os citados maquinismos – esclarecendo que, estando em Mato Grosso a "zona mais recomendada" para a instalação dessa indústria, bastaria que tal redução fosse concedida pela Sorocabana e pela Noroeste (Ata 58, p. 5-6). O então diretor da Noroeste, esclarecendo que o pretendido transporte consistiria em "cerca de 800 toneladas de maquinismos", manifesta opinião favorável à concessão de um abatimento – levando em conta o "vulto" do transporte, que se faria em trens completos, e especialmente "o benefício que essa nova indústria trará à economia nacional" (ofício de 4.1.34, Ata 58, p. 7). Cabe notar que os interessados seriam ainda beneficiados pelos incentivos concedidos pelo Decreto nº 23.562, de dezembro de 1933, há pouco citado – o qual lhes garantia desconto de 10% sobre a tarifa que viesse a ser adotada. O Conselho de Tarifas igualmente aprovou a proposta do abatimento, levando em conta a disposição favorável da própria ferrovia e o fato de a indústria ser "merecedora de maior amparo, pelos benefícios que trará à economia nacional" (Ata 58, p. 8-9). Sendo tal alvitre aprovado pelo ministro, a NOB concedeu à empresa um desconto de 20% sobre os fretes normais – informando-se, aliás, que idêntico ajuste fora efetuado também entre a empresa e a Sorocabana. Desse modo, a fábrica de tanino em questão seria efetivamente montada, em Porto Murтинho, pela empresa *Florestal Brasileira S.A.*

Resolvida essa questão, a empresa voltou a dirigir-se à NOB, agora para solicitar redução nas tarifas do transporte do produto, isto é, o próprio tanino. Assim, em carta encaminhada à direção da ferrovia em setembro de 1936, o diretor da *Florestal*, César Bordalo, inicialmente manifesta "profundo reconhecimento" pelo auxílio que estava sendo prestado à empresa pela Noroeste, com relação ao transporte das máquinas, mas acrescenta que esse auxílio devia ainda "estender-se um pouco mais", indo até a "facilitação de transporte de seus produtos". Na argumentação do empresário aparece já um elemento muito típico nesses casos, a saber, a situação de Mato Grosso, "região tão distante do nosso país e tão carecedora, para seu desenvolvimento, do auxílio de todos" (carta de 18.9.36, em CT/CCF, Ata 109, de 30.12.36, p. 42-43).

Além disso, a empresa argumentava que o tanino, além de ser produto de baixo valor, era produzido em locais "muito afastados da via férrea". De fato, para ser escoada pela NOB, a produção da empresa precisaria ser transportada pelo Rio Paraguai desde o município de Porto Murтинho até Porto Esperança – o que importaria em "despesas elevadas com fretes fluviais". Nesse contexto, o empresário insinua uma chantagem, acenando com a possibilidade de recorrer a outros transportadores (no caso, o transporte fluvial via estuário do Prata). Com efeito, diz ele, a menos que as ferrovias (Noroeste e Sorocabana) reduzissem os respectivos fretes, o tanino não poderia servir-se do transporte ferroviário para atingir o mercado paulista. Assim, embora assegurando que desejava "contribuir para o aumento da renda" das duas ferrovias, Bordalo acrescenta:

tem-se de considerar também a concorrência da Cia. de Navegação Lloyd Brasileiro [...]. Essa Cia. já, por intermédio dos seus agentes em Porto Murтинho, nos fez uma proposta para o transporte de toda a nossa produção, proposta que não aceitamos nem aceitaremos enquanto a Noroeste e a Sorocabana se não pronunciarem sobre o assunto, pois temos o maior desejo e, sobretudo, é nosso dever de, correspondendo ao auxílio que as duas referidas Estradas nos têm dispensado, lhes darmos a preferência para o transporte do nosso produto (Ata 109, p. 43-44).

Finalmente, o empresário lembra um outro argumento muito interessante, que merece ser aqui destacado para futuras considerações. Depois de informar que o tanino, acondicionado em sacos, seria carregado em vagões fechados que poderiam seguir diretamente, sem transbordo, de Porto Esperança a Barra Funda, a carta nota: "esse transporte é sumamente interessante para a Noroeste, porquanto terá carga para muitos de seus vagões que diariamente retornam vazios de Porto Esperança por falta de carga naquela estação" (Ata 109, p. 44; grifo meu).

Enfim – embora o diretor da Noroeste tenha tido o cuidado de afirmar que não era intenção da ferrovia "fazer concorrência ao Lloyd" – foi

efetivamente concedida ao transporte do tanino uma redução de 25% sobre os fretes normais. É interessante notar, a propósito, que o diretor acautou o argumento dos vagões ociosos, mencionando "o fato de regressarem vazios, de Porto Esperança, uma média mensal de 20 vagões" e acrescentando que as despesas de tração de tais vagões eram, "praticamente, as mesmas que seriam feitas se os mesmos regressassem lotados" (Ata 109, p. 41-42).

O caso do gado em pé

O caso do transporte do gado em pé constitui na Noroeste, ao longo do nosso período, uma das novelas mais longas e complicadas de que se pode ter notícia – tendo, como um de seus episódios destacados, o problema das tarifas. Antes de adentrar o assunto, é preciso lembrar que, nessa época, o gado bovino constituía a principal riqueza do Estado de Mato Grosso, sendo pela maior parte exportado vivo para os vizinhos Estados de Minas Gerais e São Paulo e, em parte menor, utilizado como matéria-prima nas charqueadas estabelecidas no Estado. É conveniente notar também que as tarifas estabelecidas para a Noroeste em 1919 estipulavam descontos para alguns gêneros de interesse para os pecuaristas. Assim, o "sal bruto grosso para uso pastoril", desde que em tráfego próprio e na quantidade mínima de 5 toneladas, teria abatimento de 20%, e os animais de grande porte teriam desconto de 50% "quando transportados em trens especiais, com lotação mínima de 120 cabeças" (Portaria de 19.12.19, do MVOP, Diário Oficial da União de 31.12.19, p. 19.377-19.378).

É sabido que o gado em pé era um gênero particularmente problemático, para a generalidade das empresas ferroviárias – por seu baixo valor, por não permitir a utilização da plena capacidade dos veículos e ainda pelo fato de as gaiolas retornarem necessariamente vazias. Desse modo, a partir do início da década de 30 aparecem, nos relatórios da NOB e em outros documentos similares, queixas com relação ao caráter deficitário desse transporte. Já, nessa época os diretores observam, num evidente eufemismo, que o transporte do gado procedente de Mato Grosso produzia para a NOB apenas um "lucro indireto" (R32, p. 80), e também Covello assinala que, nas circunstâncias dadas, tal transporte era "sumamente deficitário", de modo que o oferecimento, aos pecuaristas, de tarifas "mais cômodas", constituía um "milagre impossível" (COVELLO, 1941, p. 34).

Contudo, ao longo do nosso período, a despeito de serem conhecidas todas essas circunstâncias, os pecuaristas sul-mato-grossenses não deixavam de clamar contra as tarifas, reivindicando e às vezes exigindo sua redução. A esse respeito, um interessante episódio ocorreu a partir de fins de 1941, quando o Sindicato dos Criadores do Sul de Mato Grosso se dirigiu direta-

mente ao Conselho Federal de Comércio Exterior (CFCE), reclamando da perspectiva de aumento das tarifas para transporte de gado em pé na Noroeste. Além de criticarem a qualidade dos serviços prestados pela NOB, os pecuaristas lançam mão dos argumentos habituais, fundamentados na circunstância de ser a carne bovina um importante item do consumo popular. Assim, diz o documento, o transporte de gado do SMT para as internadas e frigoríficos de São Paulo "vem sofrendo intermináveis dificuldades", devido à "falta de material" na Noroeste, "resultando daí incalculáveis prejuízos à economia mato-grossense, além de que eleva o custo da carne, pela menor quantidade da matéria-prima exportada para ser industrializada em São Paulo" (ofício de 1.1.12.41, em CTT/CGT, Ata 60, de 24.4.42, p. 24).

Sem poupar críticas à NOB, o documento prossegue afirmando que "o transporte de um boi, de Mato Grosso a São Paulo, atinge a mais ou menos 60\$000, levando-se em conta frete, imposto interestadual, despesas com os condutores e, ainda, sem se levar em conta animais que morrem durante 4 a 5 longos dias e noites de viagem, sem sequer beberem água". Insistindo no argumento do consumo popular, o documento invoca recente proposta do próprio CFCE "no sentido de que não fosse elevada a tarifa de fretes para os produtos bovinos", tendo em vista precisamente o fato de que a carne verde, por seu elevado preço, era inacessível "às populações menos favorecidas pela fortuna". Isto posto, os pecuaristas prosseguem, em tom irado:

em verdadeiro contraste com as deliberações tomadas pela referida Comissão, a Diretoria da Noroeste do Brasil acaba de comunicar a este Sindicato que, de janeiro vindouro em diante, vai elevar de mais 10\$000, por cabeça, o frete até Bauru para o transporte do gado em pé; [...] ora, se a referida ferrovia, que pertence ao governo da União, assim promete sobrecarregar o preço do quilo da carne, para o consumo interno, não nos surpreenderá se a Sorocabana e a Paulista venham [sic] a fazer o mesmo, de modo que o transporte de um boi, de Mato Grosso a São Paulo, venha a custar mais ou menos 100\$000, isto é, mais de 1/3 do seu valor (Ata 60, p. 24-25).

Logo em seguida, também a Sociedade Rural Brasileira se dirigiu ao CFCE para manifestar-se "de inteiro acordo" com o pedido do Sindicato (ofício de 13.1.42, Ata 60, p. 26-27). O CFCE encaminhou, portanto, as duas representações (do Sindicato e da Sociedade) ao Ministério da Viação, de onde elas foram por sua vez enviadas à Noroeste. Assim, o diretor da Estrada, Marinho Lutz, teve oportunidade de rebater as alegações, desde logo esclarecendo que o aumento em questão fazia parte do aumento geral das tarifas da Estrada, já aprovado pelo ministro e que vigoraria, como vimos, a partir de 1º de abril de 1942. Em suas considerações, o diretor demonstra claramente a parcialidade dos argumentos dos pecuaristas, mencionando,

por exemplo, um detalhe fundamental, por eles omitido: a anterior valorização do gado bovino. De fato, Lutz assinala que, enquanto a Noroeste não elevava suas tarifas havia seis anos, o preço da arroba do boi subira quase 150% entre 1932 e 1940, passando de 13\$500 para 33\$000. O diretor prossegue, num trecho tão longo quanto esclarecedor:

Os industriais e os intermediários, à sombra dos criadores e ajudados pela tarifa protecionista, têm sabido tirar partido da situação dos mercados, embora com o sacrifício das empresas de transportes, e especialmente da Noroeste do Brasil, com suas linhas de penetração atravessando as vastas planícies do sul de Mato Grosso, onde a única exploração exportável é a criação de gado, para cujo transporte a Noroeste conduz em retorno composições de gaiolas em branco, isto é, sem remuneração, com indiscutível prejuízo à sua economia e, ainda, sem probabilidade de compensação resultante do frete de outros transportes porque, sendo uma região de pequena densidade demográfica, a sua importação é proporcional, não oferecendo margem a resultados compensadores (ofício de 3.3.42, Ata 60, p. 27-28; grifo meu).

Lutz informa, ademais, que aos embarcadores de gado era concedido na NOB um benefício adicional: nos trens especiais, "a Estrada calcula o frete sobre 180 cabeças mas permite que os exportadores carreguem 220, isto é, que transportem 40 cabeças gratuitamente" (Ata 60, p. 29). Enfim, para confirmar os prejuízos da Estrada, o diretor apresenta dados, com os quais pude compor a *Tabela 3.17*.

TABELA 3.17
FRETE RECEBIDO POR TREM ESPECIAL DE GADO E CUSTO REAL DO MESMO TREM, NA NOROESTE (RS)

Com indicação dos fretes segundo as tarifas vigentes antes de 1º de abril de 1942 e segundo as previstas após essa data; trem especial pagando 180 cabeças mas conduzindo 220.

Distância (km)	Frete recebido		Custo real do trem (11\$500 por trem/km) (b)	Déficit (-) ou superávit (+) (a-b)
	Pela tarifa vigente	Pela tarifa prevista (a)		
100	1:440\$000	1:800\$000	1:150\$000	+650\$000
300	2:646\$000	3:348\$000	3:450\$000	- 102\$000
400	3:150\$000	3:996\$000	4:600\$000	- 604\$000
600	3:960\$000	5:040\$000	6:900\$000	- 1:860\$000
900	4:716\$000	6:012\$000	10:350\$000	- 4:338\$000
1.200	5:094\$000	6:498\$000	13:800\$000	- 7:302\$000

Fonte: Diretor da NOB, em CTT/CGT, Ata 60, p. 30.

Tais dados, como se vê, falam quase por si sós: mesmo com as tarifas "aumentadas", o transporte de gado só era compensador, para a Noroeste, na distância até 100 km; a partir daí, o déficit aumentava com as distâncias, chegando, para o percurso de 1.200 km, a representar nada menos que 53% do custo do transporte – cabendo notar que, segundo o informado, o percurso médio dos trens de gado na Estrada era de 900 km (Ata 60, p. 28-29). Assim, também o parecer da CGT, apresentado ante o Conselho de Tarifas e Transportes, assinala que as informações prestadas pelo diretor da Noroeste demonstravam a "improcedência" da reclamação. Além disso, ao refutar o principal argumento dos reclamantes (isto é, o impacto do aumento do frete sobre o preço da carne para o consumidor), o parecer o reduz à sua verdadeira natureza, isto é, nada mais que uma chantagem:

o aumento de 27,4% imposto às tarifas de gado, o que corresponde mais ou menos a 7\$200 por cabeça, dará, admitindo o mínimo de 15 arrobas por cabeça, cerca de 500 réis por arroba, importância que nos parece incapaz de produzir a situação que desenharam os peticionários, tanto mais em se considerando que o valor da arroba de carne variou de 13\$500 em 1932 a 33\$000 em 1940 (Ata 60, p. 32).

Cabe notar que o mencionado acréscimo de 7\$200 refere-se a um trem com apenas 180 cabeças; se fossem consideradas as 220, o aumento seria ainda menor. O parecer cuida ainda de contestar outros argumentos, lançando contra os peticionários suas próprias alegações e relacionando o desaparecimento da NOB precisamente ao problema dos fretes baixos. De fato, depois de lembrar que os reclamantes denunciam a falta de material rodante na NOB, o documento indaga: "como, pois, remover este mal sem permitir à Estrada os meios necessários, isto é, permitir-lhe, pelo menos, diminuir o seu déficit?" E vai ainda além, num trecho que, embora longo, merece ser transcrito:

É bem conhecida a atual situação de prosperidade da indústria de carne no País. Justo, portanto, é que ela sacrifique uma insignificância dos seus lucros, 500 réis por arroba, para evitar a desorganização de um transporte para ela mesma vital. A E. F. Noroeste do Brasil é uma estrada federal, é verdade, mas não deixa por isso de ser também uma empresa industrial, mormente agora que ela é autônoma. O sacrifício a exigir do próprio Governo do País tem um limite. Não pode ir ao ponto de, para defender os interesses de relativamente pequena classe de industriais, prejudicar os de uma região inteira, que a tanto equivaleria exigir da Noroeste continuasse a se sacrificar e, conseqüentemente, os seus serviços, como vinha fazendo e ainda o vem (Ata 60, p. 32-33; grifo meu).

Embora o Conselho tenha aprovado esse parecer, não tive meios para saber qual foi a decisão final do ministro, até porque, em seus rela-

tórios, Marinho Lutz absteve-se de efetuar outros comentários acerca do problema do transporte de gado. Esse transporte, de todo modo, continuou certamente deficitário, conforme é abundantemente referido pelo diretor seguinte (FIGUEIREDO, 1946b, p. 482; R47, p. 9, 149).

No Conselho de Tarifas, o tema do transporte de gado em pé reaparece em 1951, motivando interessantíssima discussão – a qual, embora não se refira especificamente ao caso da Noroeste, merece ser aqui mencionada pelo que revela de uma situação que era, na verdade, generalizada no país. O episódio começa em dezembro de 1950, quando um vereador da cidade de Garça, Estado de São Paulo, apresenta à respectiva Câmara Municipal um projeto de requerimento contendo, entre outras, as seguintes considerações:

que as tarifas cobradas pelas Estradas de Ferro, em nosso Estado, para o transporte de gado são verdadeiramente absurdas; [...] que esse fato é notoriamente prejudicial à população paulista, quer produtora quer consumidora dos produtos derivados do gado [...]; que os poderes públicos podem e devem tomar medidas necessárias e cabíveis no sentido de promover o barateamento das tarifas cobradas pelas Estradas de ferro (em CTT/CGT, Ata 177, de 27.6.51, p. 37-38).

O vereador pedia ainda que cópias de seu requerimento fossem enviadas a todas as câmaras municipais paulistas, “apelando” para que tomassem “as mesmas medidas que ora tomamos”. Assim, aprovada a proposição, veio ela a ser apoiada, em março de 1951, também pela Câmara Municipal de São Caetano do Sul (SP), a qual tomou a iniciativa de encaminhá-la à Câmara dos Deputados (federal) – onde o respectivo processo, enviado à Comissão de Transportes, recebeu como relator o deputado Saturnino Braga (Ata 177, p. 37-39). Contudo, para azar das câmaras municipais – mas em franco benefício de nossa discussão – o parecer elaborado por Braga enfileira raciocínios notavelmente opostos aos subscritos pelos vereadores: demonstrando conhecimento da história e dos problemas do setor ferroviário, o deputado considera inadmissível “que uma estrada de ferro receba em pagamento do transporte que fez quantia inferior às despesas que teve. O nosso sistema tarifário deve ser reformado na base do custo da tonelada-quilômetro, como mínimo a ser cobrado” (parecer de 9.4.51, Ata 177, p. 39-40).

Dado esse parecer, a história continuou: sendo o processo remetido ao Ministério da Viação, a questão veio ter finalmente ao Conselho de Tarifas e Transportes. Neste Conselho, como seria previsível, o parecer do secretário nem chega a alongar-se, limitando-se, no essencial, a subscrever o “justo e brilhante” texto de Saturnino Braga (Ata

177, p. 42). A discussão, contudo, pela voz do engenheiro Luiz Orsini de Castro, trouxe à baila importantes aspectos do problema do transporte do gado em pé pelas ferrovias. Castro assinala, por exemplo, que a questão das tarifas desse gênero era de grande relevância para as ferrovias, pois se tratava de um transporte “muito considerável”, e se permite até mesmo uma ironia, afirmando que estava de “pleníssimo acordo” com as palavras do vereador de Garça: as tarifas vigentes para o transporte de gado nas estradas de ferro “eram verdadeiramente absurdas, porque o frete cobrado mal dá para cobrir o custo parcial do transporte” (Ata 177, p. 46-47; grifos do original).

Além disso, Orsini de Castro insiste no aspecto já nosso conhecido, mostrando indiretamente a considerável medida em que, no caso do transporte de gêneros alimentícios, as ferrovias estavam sustentando o processo de acumulação de capital. Para que o transporte de gado fosse remunerador para as vias férreas seria necessário duplicar as bases da respectiva tabela de fretes, nota Castro, acrescentando entretanto que essa eventual duplicação não acarretaria, “aos produtos lançados nos mercados pelos matadouros”, senão “um ônus insignificante”. Ele informa também que, nos últimos anos, tendo-se em conta a elevação dos preços do gado, o valor real dos respectivos fretes ferroviários havia baixado, ao invés de subir. Castro lembra por fim que as ferrovias, em geral, faziam o “sacrifício” de conceder reduções tarifárias quando havia interesse em fomentar a produção de um gênero cuja tarifa fosse “excessivamente elevada, em relação ao valor da mercadoria”; ressalta, contudo, que esse não parecia ser o caso focalizado, “porque os matadouros, os frigoríficos, os açougueiros etc., não só as indústrias como o comércio da carne e produtos derivados constituem negócio altamente lucrativo, e a prova disso é que dificilmente se encontra uma empresa frigorífica em má situação: pelo contrário, todas elas estão em muito boa situação econômico-financeira” (Ata 177, p. 46-48).

Enfim, na NOB, particularmente, os fretes para transporte de gado em pé continuavam deficitários no final do nosso período e ainda depois. De fato, em 1958, ao apresentar ao Ministério uma proposta de reajustamento desses fretes, o presidente da RFFSA argumentava que a tarifa vigente na Noroeste, além de ser “altamente deficitária”, era também “inferior à das estradas vizinhas ou que servem a regiões economicamente semelhantes”, como a Paulista, a Sorocabana e a Mogiana (ofício de 15.1.58, em CTT/CGT, Ata 261, de 31.1.58, p. 136). Encerro, assim, este item reproduzindo os dados então apresentados pela RFFSA (Tabela 3.18).

TABELA 3.18
FRETES PARA TRANSPORTE DE GADO EM PÉ EM TREM COMPLETO,
NA NOROESTE E EM OUTRAS FERROVIAS, EM 1958
(EM CR\$ POR CABEÇA)

Distância (km)	Noroeste	Paulista	Mogiana	Sorocabana
100	68,00	100,00	83,00	75,00
200	100,60	175,00	135,00	125,00
300	128,50	228,00	178,00	160,00
400	153,50	275,70	221,00	193,00
500	177,90	318,10	254,00	223,00
600	200,90	358,10	287,00	248,00

Fonte: CTT/CGT, Ata 261, p. 136.

O caso do charque e outros produtos das charqueadas

Depois de aprovadas as bases tarifárias de 1914, o Ministério da Viação autorizou a Itapura-Corumbá a reduzir em 20%, "a título de experiência", os fretes de sebo e couros secos (Aviso nº 30, de 10.12.15, do MVOP, em EEF de 1914). Contudo, tal abatimento parecia não ser suficiente, aos olhos dos dirigentes mato-grossenses, pois nessa época o presidente do Estado clamava contra os níveis tarifários da Itapura-Corumbá, pleiteando seu "urgente" barateamento como uma medida de "interesse vital" para o Estado. Esse dirigente, de fato, tomando precisamente o caso dos couros e do sebo, compara os fretes da ferrovia mato-grossense com os da E. F. Rio-Grandense, visando a mostrar que, nessa última, os fretes correspondiam a cerca de 1/3 dos valores vigentes na Itapura-Corumbá. Era portanto "evidente", segundo o presidente, a "inferioridade" da situação do exportador mato-grossense – e isso, acrescentava, com relação precisamente a gêneros "que de mais perto afetam a indústria pecuária, base futura da nossa riqueza, e por isso merecedor [sic] de todas as proteções" (RMT16, p. 35, 41-42).

Ao que parece, as queixas do governante surtiram efeito, pois ainda em 1916 os gêneros anteriormente mencionados, além de outros também relacionados com as charqueadas mato-grossenses, foram beneficiados com novas reduções de tarifas. Com relação ao charque, desde que transportado em vagão completo ou a partir de 15 toneladas, a Itapura-Corumbá era autorizada a adotar, em "caráter provisório", um abatimento de 10%; com relação aos couros salgados, abatimento de 20%; o sebo refinado, em lata ou barril, poderia ser "assimilado à banha" e assim incluído em uma tabela cujos fretes eram muito mais baixos que os previstos por aquela em que

esse produto estava originalmente classificado; finalmente, também com relação ao sal eram autorizados abatimentos de 15% ou 25%, conforme a situação (Aviso nº 11, do MVOP, de 31.3.16, em EEF de 1914). Mesmo assim, no início da década seguinte o governo de Mato Grosso, em defesa dos interesses da "indústria pastoril" do Estado, continuava a insistir na diminuição dos fretes do sal e dos "produtos bovinos" (RMT22, p. 42).³⁰

Nova redução foi concedida em 1928 ao charque, desde que fosse exportado em vagão completo, até 20 toneladas (Portaria de 17.9.28, do MVOP, Diário Oficial da União de 18.9.28, p. 21.001). Pouco depois, as mesmas condições eram estendidas ao sebo e "outros produtos de charqueada" (Portaria de 22.1.29, do MVOP, Diário Oficial da União de 25.1.29, p. 1.920). Esse favorecimento do charque parece finalmente haver agradado aos dirigentes mato-grossenses, como se deduz pela seguinte observação do então presidente: "com a redução dos fretes nas estradas de ferro, o nosso charque alcançou desde logo melhores cotações nos mercados do Rio" (RMT29, p. 105-106).

Com relação às pressões diretas dos particulares, um interessante episódio tem lugar no início da década de 30, a propósito das tarifas a serem aplicadas aos chamados "produtos de charqueada". O problema surgiu porque os favores no transporte desses produtos, concedidos em janeiro de 1929, conforme anteriormente mencionado, eram válidos apenas na Noroeste, o que significava que esses gêneros não poderiam usufruir dos benefícios quando o produtor efetuasse seu despacho em *tráfego mútuo* (isto é, o sistema pelo qual, mediante um único despacho, as mercadorias seguem adiante de Bauru, por outras ferrovias, até o destinatário). Conforme explicava na ocasião o diretor da Noroeste, pelas regras do *tráfego mútuo* era obrigatória a "uniformidade de classificação" do gênero em todas as ferrovias a serem percorridas – de modo que, nesse caso, os citados produtos pagariam, mesmo na NOB, o frete normal, sem descontos. Assim, para que o exportador gozasse do abatimento na NOB seria necessário desdobrar as remessas, efetuando em Bauru um redespacho – "coisa fácil de conseguir com qualquer casa desta praça", segundo a informação então prestada pela NOB (CT/CCF, Ata 43, de 17.7.33, p. 74). Contra tal situação insurgiu-se em 1932 a firma *Miranda Estancia Cia. Ltda.*, estabelecida no sul de Mato Grosso – sendo que, nesse caso, o que chama a atenção não é uma pressão sobre as tarifas da NOB (pois os abatimentos já estavam concedidos) mas sim um outro aspecto da postura da empresa. De fato, segundo se nota pelos documentos, essa exigia que a própria Noroeste (que, afinal, já lhe fazia

30. Nessa época, os presidentes do Estado de Mato Grosso se queixam também, constantemente, das tarifas da E. F. Madeira-Mamoré, consideradas "elevadíssimas" (cf. RMT20, p. 135; RMT22, p. 64; RMT23, p. 93).

um favor) encontrasse também uma solução para o caso, ao mesmo tempo concedendo os abatimentos em sua linha e evitando à empresa os "graves inconvenientes do redespacho em Bauru". Infelizmente, contudo, não pude apurar o desfecho da questão, visto que o Conselho, abstendo-se de tomar qualquer resolução a respeito, aconselhou a interessada a dirigir suas petições diretamente ao Ministério. (CT/CCF, Ata 45, de 10.8.33, p. 2-3).

A mesma *Miranda Estancia* voltaria a reclamar contra a NOB, pouco depois, agora por outro motivo: a Noroeste não considerava os *couros* como produtos de charqueada, e portanto não concedia aos despachos desse gênero os favores da respectiva tarifa especial. Tem-se aí, na verdade, uma situação quase cômica, dados os paradoxos a que levavam diferentes linhas de interpretação das leis e regulamentos. A direção da NOB seguia uma lógica impecável: uma vez que os couros "são também obtidos nos matadouros", eles "não devem ser considerados como produto exclusivo de charqueada"; de fato, se como tal fossem admitidos, "haveria duas classificações: uma com redução, para as charqueadas, e outra, sem abatimento, para os demais interessados no comércio de couros". A posição da empresa, manifestada por um certo Sr. Robinson (aliás presente à reunião do Conselho), não era menos lógica, quando declarava "não compreender como seja possível deixar de considerar os couros como produtos de charqueada". A decisão, enfim, mesmo deixando transparecer certa perplexidade, acabou por favorecer a empresa: "o Conselho, embora reconhecendo o inconveniente de uma classificação para couros vindos das charqueadas e de uma outra para os couros vindos dos matadouros, não tem argumentos para não considerar os couros produtos de charqueada" (CT/CCF, Ata 57, de 22.1.34, p. 24-26).

De todo modo, até o encerramento do nosso período não mais apareceriam, nas fontes consultadas, outros problemas relativos aos produtos das charqueadas. Com relação à indústria da carne, o que vemos surgir, já mesmo no final do período, são questões relativas ao transporte de carnes frigorificadas, as quais são abordadas a seguir.

O caso da carne frigorificada

Este caso, que aparece em minhas fontes uma única vez, e já no ano de 1956, destaca-se por uma particularidade muito interessante. Tendo acompanhado o desenrolar de inúmeros casos examinados pelo Conselho de Tarifas e Transportes (bem como pelo seu antecessor, o Conselho de Tarifas da GCF), pude notar que esses órgãos adotavam, sistematicamente, a praxe de homologar os pedidos de favores tarifários sempre que

eles eram justificados e apoiados pelos próprios diretores das ferrovias.³¹ Entretanto, no caso em questão – envolvendo o transporte de carne processada pelo *Frigorífico Mouran*, estabelecido na cidade de Andradina (SP) – nota-se que não apenas o CTT como o próprio DNEF, igualmente ouvido, negaram-se a acatar uma proposta apoiada pelo então diretor da Noroeste (engenheiro Ubaldo Medeiros), considerando-a contrária aos interesses da Estrada e unicamente favorável, sem justificativa aceitável, aos interesses de terceiros. Trata-se, portanto, de um episódio bastante curioso – a respeito do qual há entretanto a lamentar o fato de que as fontes utilizadas não esclarecem o desfecho final.

Nesse episódio, a estranheza começa já com o primeiro documento, no qual o diretor desde logo parece assumir o ponto de vista da empresa interessada. De fato, é em tom de preocupação que o diretor informa ao ministro da Viação que, quando entrassem em vigor as novas tarifas aprovadas para a Noroeste, o frete da carne resfriada, de Andradina a Bauru, sofreria um aumento de 30%. Segundo informa Medeiros, o pedido da empresa, no sentido da não-elevação dos fretes de seu produto, fora formulado por seu presidente (o empresário Antônio J. de Moura Andrade) antes mesmo de aprovado o aumento das tarifas – mediante uma alegação, aliás, já nossa conhecida: "evitar a alteração [do preço] desse produto na Capital do Estado" (ofício de 15.5.56, em CTT/CGT, Ata 243, de 28.9.56, p. 11-12). A estranheza completa-se quando, logo em seguida, o diretor manifesta-se favorável ao pedido, assumindo como seus os argumentos da requerente:

Tendo em vista que o transporte de carne resfriada em vagões frigoríficos de propriedade daquela Sociedade permite redução no transporte de gado em pé, pois dois vagões-frigoríficos correspondem a dez gaiolas de gado em pé, mais ou menos; tendo em vista que o Governo Federal vem fomentando o aumento da produção agrícola e pecuária, a fim de baixar o custo de vida, esta Diretoria é de parecer que o pedido em apreço poderá ser satisfeito, limitado, porém, ao período de um ano após a entrada em vigor das novas tarifas (Ata 243, p. 12).

31. A esse respeito se expressou de modo bastante claro, por exemplo, em certa ocasião, o secretário do CTT, engenheiro Ruben Abreu, ao assinalar que "a tarifação especial é um assunto de política interna das administrações", sobre o qual "o Conselho se abstém de penetrar muito a fundo"; as administrações ferroviárias, acrescenta Abreu, devem ter "uma certa liberdade de ação", sendo por isso "raro se ver neste Conselho uma impugnação a uma disposição de tarifa especial, por parte das estradas" (em CTT/CGT, Ata 239, de 29.6.56, p. 21).

Dentre essas razões apresentadas pelo diretor, merece destaque a idéia segundo a qual a diminuição do transporte de gado em pé poderia de algum modo justificar abatimentos nos fretes da carne industrializada. Tal argumento será comentado ao final deste capítulo. Por ora, é necessário apenas observar que coube ao DNEF contestar o inusitado alvitre de Medeiros, em um parecer redigido em termos congruentes com a maneira de pensar que temos visto em casos anteriores. Esse órgão, de fato, manifesta-se “contrário à concessão da medida pleiteada”, recusando as razões dadas como “capazes de, por si sós, justificarem uma diminuição de tarifas” e acrescentando que o novo frete, reajustado, representaria uma mínima percentagem do preço de venda da carne (parecer de 9:8.56, Ata 243, p. 13). No CTT, do mesmo modo, a Secretaria efetua também seus cálculos, demonstrando que, com a nova tarifa, o acréscimo limitava-se a 10 centavos por quilo de carne; assim, deixando ainda uma vez evidenciada a inconsistência de argumentos da espécie dos levantados, a Secretaria acrescenta que essa majoração “não tem a influência que lhe quer emprestar o Frigorífico Mourão”.

Assim, tocou finalmente ao parecer do CTT (aprovado, aliás, sem qualquer discussão) assumir o ponto de vista que, a julgar pelos casos precedentes, caberia desde o início, em primeiro lugar, ao diretor da Estrada: “considerando que a situação econômica da E. F. Noroeste do Brasil é de déficit e que os motivos apresentados pela interessada não justificam a redução tarifária, opinamos pelo indeferimento do pedido” (Ata 243, p. 15).

O caso do ferro-gusa

No início da década de 40 instalaram-se no município de Corumbá estabelecimentos pertencentes ao Grupo Chamma, destinados à exploração e aproveitamento dos minérios do Maciço do Urucum, conforme as sintéticas informações abaixo reproduzidas:

Em 1943 firmou o Governo do Estado de Mato Grosso um contrato de exploração das jazidas de Urucum com a Sociedade Brasileira de Mineração Ltda., a Sobramil, incorporada pelos Irmãos Chamma. Com ela se inicia a extração e exportação do minério de Urucum [...]. Com a construção de uma usina siderúrgica com capacidade de 50 toneladas/dia, passou a Sobramil a produzir e exportar ferro-gusa, em 1945 (PÓVOAS, 1977, p. 139).³²

Na Noroeste, a questão do transporte do gusa iria dar margem a uma longa, interessante e multifacetada discussão, na qual se condensam praticamente todos os mais importantes aspectos que envolviam a opera-

32.- A respeito desses assuntos, ver o estudo de Lisandra P. Lamoso (2001).

ção de nossa ferrovia, no período considerado.³³ De fato, aí aparecem, destacadamente, as pressões dos particulares sobre as tarifas, o debate sobre a medida em que seria legítimo exigir da ferrovia sacrifícios em benefício da acumulação de capital, e também os dilemas da Noroeste, em sua condição de “fomentadora do desenvolvimento” no “longínquo e estratégico” Mato Grosso.

No que concerne as fontes utilizadas, esse caso aparece em dois episódios, um no início dos anos 50 e outro já no último ano de nosso período. O primeiro episódio parece começar em 1950, quando o empresário Jorge Chamma, na qualidade de diretor-presidente da Sociedade Brasileira de Siderurgia – proprietária da usina siderúrgica em Corumbá – se dirigiu ao diretor da Noroeste, Lima Figueiredo, para solicitar, como “incentivo” à expansão da citada usina, uma redução de 30% na tarifa do transporte de ferro-gusa. Como justificativa do pedido, Chamma argumentava que sua indústria vinha sofrendo “reveses”, com “constantes aumentos de despesas” e com a “dificuldade de colocação” de seu produto no mercado interno, “em consequência de sua longínqua localização, que onera fortemente as despesas de transporte” (ofício de 2.8.50, em CTT/CGT, Ata 169, de 27.10.50, p. 55; grifo meu). Chamma cuida também de asseverar que seu pedido não provocaria uma diminuição mas sim um “aumento considerável” das rendas da Noroeste, com o “vultoso transporte” que a empresa asseguraria “mediante contrato”; recorria ademais a outros argumentos, aliás bastante previsíveis: o “imediate benefício” à região em que se localizava a usina, com o aumento da oferta de empregos e da arrecadação de tributos (Ata 169, p. 55-56).

Lima Figueiredo, ao dar sua opinião, considera demasiada a redução pleiteada, com a qual o frete cairia para um preço “por demais ínfimo”. Admite, entretanto, a concessão de um “incentivo à expansão daquela usina”, sugerindo para tanto uma redução de 20% nos fretes (ofício de 6.9.50, Ata 169, p. 54). No Conselho de Tarifas e Transportes, contudo, mesmo essa concessão de Figueiredo seria considerada demasiadamente benevolente. De fato, o engenheiro Luiz Orsini de Castro mostra que, com a redução proposta pelo diretor, a Noroeste auferiria aproximadamente Cr\$ 0,10 por ton./km, frete que seria “inferior ao próprio custo parcial do transporte”. A mesma preocupação com a situação da Estrada é revelada pelo parecer do secretário do CTT. Na Noroeste, segundo ele, a tabela C-12 (na qual se classificava o gusa) já era “uma das mais baixas do grupo

33. Os relatórios da Noroeste consignam, expressamente, o transporte de ferro-gusa apenas a partir do ano de 1952 – conquanto esses relatórios já houvessem registrado o transporte de “ferro ou aço” (de 1941 a 1946), “ferro laminado” (de 1947 a 1951) e “ferro para fundição” (em 1950 e 1951).

das ferrovias de 1ª categoria", de modo que "redução superior a 20% não é conveniente conceder à interessada, sem grave prejuízo para a economia da estrada, já deficitária". Nessas circunstâncias, é importante salientar que Orsini de Castro, embora opinando pela homologação do abatimento de 20% – certamente por haver ele sido sugerido pelo próprio diretor – não deixava de censurá-lo: de fato, sua proposta, aprovada por seus pares, determinava que o Conselho solicitasse a "atenção do Sr. Diretor" para o baixo frete estabelecido (Ata 169, p. 57, 60-61).

Entretanto, mais do que o problema da tarifa em si, o pedido suscitou no Conselho outras considerações – entrando em debate, desde logo, a questão de saber-se até que ponto a ferrovia poderia ser sacrificada em benefício do desenvolvimento de uma determinada indústria. Assim, para um dos membros do Conselho (Jaderico Machado), era "errada" a política "que certas organizações ferroviárias vêm adotando, ao favorecer o desenvolvimento de indústrias localizadas irracionalmente, em detrimento da sua própria economia, com reflexos para as outras estradas" (Ata 169, p. 56). Outro membro (José Gayoso Neves, aparentemente representante do DNEF), concordando com seu antecessor, vai ainda mais longe:

Realmente, a estrada de ferro é sempre chamada a solucionar satisfatoriamente problemas de outras organizações, sem que haja, propriamente, uma atenção para o fato de que isso agrava a situação da via férrea. [...] as estradas de ferro estão sempre em situação deficitária e, nesse déficit, entram muitos elementos, oriundos da colaboração que elas estão prestando para que se apresentem outras organizações com situações bem melhores (Ata 169, p. 57; grifo meu).

É certo que um terceiro membro (Nelson Spínola Teixeira) pondera que, estando a usina situada junto à matéria-prima, sua localização não poderia ser considerada irracional. Essa observação foi aliás apoiada por outro conselheiro (Milcíades Pereira da Silva), que aproveita para introduzir no debate outro elemento relevante, a saber, as cogitações político-estratégicas: "o estabelecimento da indústria siderúrgica em Corumbá poderá ser de grande interesse, não só para o Brasil como para o coração da América do Sul. Favorecer, nesse caso, a indústria siderúrgica poderá ser um problema cujo alcance o Conselho, no momento, não tem dados para aquilatar" (Ata 169, p. 58).

Esse episódio, de todo modo, se daria por encerrado com a decisão acima mencionada, não se estendendo mais a discussão. Um outro, contudo, começaria em 1956, quando a mesma empresa voltaria a pleitear favores tarifários na Noroeste – e já então dando início a um processo longo e complexo, pleno de reviravoltas e lances surpreendentes, que ultrapassa mesmo os limites do nosso período e cuja exposição re-

sulta um tanto longa (ainda que eu me tenha empenhado em resumí-la ao máximo); contudo, a exposição é necessária porque revela importantes facetas do relacionamento entre a ferrovia e seus grandes usuários, precisamente numa época de grandes dificuldades para os transportadores ferroviários.

Nesse novo momento, o primeiro pedido da Sociedade, datado de 15 de fevereiro de 1956, é dirigido ainda ao antecessor de Ubaldo Medeiros, e desde logo chama a atenção pelo tom, crescentemente abusado, utilizado pelo empresário. De fato, sem mais delongas, o ofício começa dizendo: "causou-nos surpresa a recente elevação do frete do ferro-gusa", fato que "nos força a vir à sua presença a fim de, apelando para o seu reconhecido patriotismo, sugerir uma revisão das novas tarifas". Em seguida alinham-se os habituais argumentos, relativos à necessidade de desenvolvimento do "Oeste Brasileiro", e o tom abusado se eleva:

Queremos lembrar a V. S., Sr. Diretor, que a tão preconizada "Marcha para o Oeste" só se poderá efetivar mediante vantagens elevadas que possibilitem o homem do Leste a se dirigir para ali, enfrentando as dificuldades, que não são poucas, para levar o progresso a essa região secularmente adormecida e de futuro tão promissor se tiver o estímulo e o amparo dos poderes públicos (CTT/CGT, Ata 239, de 29.6.56, p. 17-18).

Vale ressaltar que o empresário pinta um quadro verdadeiramente dramático, como eventual resultado da elevação das tarifas: o lucro da empresa seria "absorvido" pelos fretes, de modo que, para enfrentar a concorrência, seria preciso vender a mercadoria "abaixo do custo real" – o que configuraria "uma situação insustentável, que teria como natural desfecho a paralisação de nossa usina" (Ata 239, p. 18).

O assunto foi levado ao Ministério já por Medeiros (cuja posse na diretoria da NOB ocorreu em 21 de fevereiro), sendo que parece possível discernir, pelas palavras do novo diretor, o mesmo procedimento incompreensível, já evidenciado no caso da carne frigorificada. De fato, inicialmente Medeiros informa que até o final de 1954 o ferro-gusa, classificado na tabela C-12, pagava de frete, de Corumbá a Bauru (1.352 km), Cr\$ 155,20 por tonelada – já com o abatimento de 20% autorizado em 1950; com os aumentos gerais de tarifas, a partir do início de 1955 esse frete passara a Cr\$ 250,40 e, desde 1º de janeiro de 1956, a Cr\$ 456,00 (ofício de 3.3.56, Ata 239, p. 15). Entretanto, prosseguindo em seu documento, o diretor escreve como que do ponto de vista da empresa interessada, sem pronunciar uma única palavra acerca das razões dos reajustes tarifários ocorridos: "como vê V. Excia., no espaço de apenas um ano, duas alterações sofreram as nossas tarifas e estamos na perspectiva de outra para breve"; e acrescenta ainda:

Esta Diretoria pede permissão para declarar a V. Excia. que a produção toda de ferro-gusa de Corumbá é vendida no mercado de São Paulo e que o frete atualmente cobrado pela Noroeste virá impedir a continuação desse mercado, o que determinará, sem dúvida, o fechamento da usina de Corumbá, com grandes prejuízos para o progresso do oeste brasileiro (Ata 239, p. 16).

Medeiros formula, enfim, sua proposta: um abatimento de 40%, de tal modo que o frete do ferro-gusa de Corumbá a Bauru corresponderia a Cr\$ 342,00 por tonelada; sugeria, ademais, que esse valor fosse mantido por *dois anos* – ainda que, nesse período, ocorressem aumentos gerais nas tarifas da Estrada (Ata 239, p. 16).

Quando esse assunto chegou ao CTT, já havia sido aprovado um novo reajuste nas tarifas da NOB, a vigorar, como sabemos, a partir de 1º de julho de 1956. Por essas novas tarifas, segundo informa a exposição da Secretaria do CTT, o frete da tonelada de gusa, de Corumbá a Bauru, sem qualquer abatimento, era de Cr\$ 759,00 – cifra que, com o abatimento de 20%, autorizado desde 1950, cairia para Cr\$ 608,00, e com o desconto de 40% proposto pelo diretor baixaria a Cr\$ 455,00. É relevante notar todavia que, ao que tudo indica, mesmo a tarifa bruta, sem qualquer abatimento, correspondia a um frete extremamente baixo, e esse fato era desde logo percebido pelo Conselho. Como observou um conselheiro (Goyá Trancoso), o preço do ferro-gusa, colocado no porto do Rio de Janeiro, era de cerca de Cr\$ 3.500,00, e na Central do Brasil, pela tabela C-12, em distância equivalente à percorrida pelo gusa na NOB, o transporte ficava em nada menos que Cr\$ 1.259,00 por tonelada – de sorte que o valor do frete da Noroeste era “insignificante” (Ata 239, p. 23).

Entretanto, havendo notícias de que o diretor da Noroeste teria encaminhado ao Conselho novas considerações, o secretário (o engenheiro Ruben Abreu) sugeria a transferência do assunto para a reunião seguinte. Mesmo assim ocorre breve discussão, na qual o próprio Abreu efetua considerações muito importantes para o caso em tela. Ele assinala, de fato, que se estava diante de um assunto sobre o qual o Conselho poderia mesmo “dar o parecer imediatamente”, por se tratar de uma questão já “muito debatida” e por já haver a esse respeito uma “doutrina”, firmada pelo Conselho e pelo DNEF – precisamente aquela doutrina a que já fiz referência neste trabalho, segundo a qual “não se deve dar um frete inferior ao custo parcial do transporte” e “não se deve aceitar o argumento de que, como a indústria está mal-localizada, o frete precisa se ajustar à má localização, para compensar tal efeito”. Abreu, de todo modo, insiste no adiamento da discussão, lembrando que era praxe do Conselho considerar a tarifação especial um assunto de “política interna” das administrações ferroviárias e que seria assim “prudente” esperar as presumidas novas considerações da NOB, antes de tomar qualquer posicionamento (Ata 239, p. 20-22).

Parece, contudo, que o enredo – e talvez mesmo os personagens – não apenas era conhecido do Conselho como despertava grande interesse. Parece também que a pressão da empresa estava sendo muito mal-recebida pelos conselheiros, e assim a discussão continuou, registrando-se o seguinte pronunciamento de um membro (Orlando Murgel): “se essa Cia. está mal-situada em relação ao mercado de São Paulo, o mesmo não acontece em relação a outros, igualmente consideráveis, como os argentinos e os uruguaios, até onde poderá chegar a sua produção pelo sistema fluvial. Assim, será esta uma solução a adotar [...] caso lhe seja negada a redução dos fretes ferroviários [...]. Não importaria, pois, uma decisão contrária, no fechamento da indústria em apreço”. Reforçando esse entendimento, outro membro (Heitor O’Dwyer) acrescenta que, segundo “informações seguras”, não apenas o mercado paulista mas também o argentino consumia o ferro-gusa da empresa de Corumbá.³⁴ Assim, O’Dwyer faz uma proposta que iria ter, na continuidade da questão, relevantes desdobramentos: a discussão seria adiada, mas para que fossem fornecidas ao Conselho informações econômicas sobre a empresa; seria preciso saber, diz ele, “os preços da competição”, a “vida econômica da empresa”, “seu balanço e seu resultado” (Ata 239, p. 22).

Na reunião seguinte aparece, de fato, novo ofício de Ubaldo Medeiros dirigido ao CTT. Nele, contudo, o diretor da Noroeste simplesmente reafirma sua posição anterior (manutenção, por dois anos, do frete de Cr\$ 342,00), apenas agregando mais um argumento, aquele dos “vagões vazios”:

anteriormente à instalação em Corumbá da Siderurgia em apreço e de uma fábrica de cimento, havia grande desproporção entre a carga importada por essa cidade [...] e a sua exportação [...]. Há, hoje, conseqüentemente, o aproveitamento de vagões que então regressavam vazios de Corumbá e que só vinham receber cargas no trecho paulista, após um percurso vazio de quase mil quilômetros. Justifica-se, dessa forma, o favor então pleiteado pelo interessado e sugerido por esta Diretoria ao Exmo. Sr. Ministro (ofício de 26.6.56, em CTT/CGT, Ata 240, de 27.7.56, p. 114-115).

Na discussão, desde logo O’Dwyer avalia que o simples aproveitamento de vagões vazios não era argumento suficiente e que a redução tarifária só deveria ser concedida em caso de “absoluta necessidade e para não asfixiar a indústria de mineração de Corumbá”. Goyá Trancoso, por sua vez, assinala que o frete de Cr\$ 342,00 daria apenas 25 centavos por ton./km – sendo que mesmo a Viação Mineira, cuja tarifa estava também “baixíssi-

34. Pelo menos no período 1947-1951 sabe-se, de fato, que o ferro-gusa produzido em Urucum era transportado para a região platina pelo Serviço de Navegação da Bacia do Prata (VIEIRA, 1953, p. 260, nota 4).

ma", cobrava, pelo transporte de gusa, mais de 40 centavos por ton./km. Outro conselheiro (Wilson Goelho de-Souza) mostra, enfim, o quão irrisório era o frete pretendido: "*esse preço é tão baixo que não dará nem para pagar o transporte do vagão vazio*" (Ata 240, p. 115-117; grifo meu). Em resumo, tão graves e demasiadas pareciam ser as evidências de iminentes prejuízos à Estrada que a discussão foi novamente suspensa, mediante uma proposta, sob todos os aspectos, constrangedora para a direção da Noroeste: Trancoso, depois de relembrar que o Conselho não costumava negar pedidos formulados pelos diretores, propõe "que se procure um *entendimento com o diretor*" (Ata 240, p. 117-118; grifo meu). O Conselho, assim, mais uma vez adia a discussão, para aguardar os esclarecimentos solicitados.

Com a continuação do debate, em outra reunião, parece possível notar que O'Dwyer sabia o que estava fazendo, ao formular o pedido de informações sobre a siderúrgica e condicionar a concessão de favores tarifários a uma eventual situação de "asfixia" da empresa. Com efeito, numa atitude que parece denotar má-fé, os empresários negam-se a fornecer as informações solicitadas, de modo que, em sua comunicação aos conselheiros, o diretor da NOB viu-se obrigado a dizer que "a quantidade de ferro-gusa produzida pela Sociedade Brasileira de Siderurgia S/A, em sua usina de Corumbá, não vos posso dar pelo fato da referida Sociedade não ter atendido minha solicitação nesse sentido". E também: "o custo da produção da tonelada de ferro-gusa também não foi obtido, pois aquela Sociedade não deu resposta ao meu pedido"; enfim, também sobre sua situação econômica a empresa "não nos forneceu elementos" (ofício de 25.10.56, em CTT/CGT, Ata 246, de 30.11.56, p. 102-103).

Além disso, em resposta a outro item Medeiros enfraquece seu próprio argumento anterior, ao explicar claramente: "*não temos tido vagões vazios no retorno de Corumbá a Bauru*, pois os que ali chegam não são suficientes para o transporte de cimento, ferro etc., tanto assim que *temos levado vagões de Campo Grande para aquela estação*" (Ata 246, p. 102-103; grifo meu). Esse foi, entretanto, o último ofício de Medeiros que o CTT recebeu; a respeito desse assunto, ao longo do nosso período. Os ofícios seguintes, procedentes da NOB, viriam sempre assinados pelo chefe da Contadoria da Estrada, Carlos Löschl – o que parece simbolizar um rompimento entre o diretor e o Conselho.

Aproveitando essa deixa, é já conveniente providenciar para este relato um fecho, ainda que artificial – dado que esse vasto *imbroglio* ainda se desenvolveria por muito tempo (pude acompanhar seu desenrolar, através das fontes, até meados de 1958). Assim, limito-me a acrescentar que, na sequência dos fatos até aqui narrados, as pressões da empresa mostram-se tão fortes que elas vêm manifestar-se, na Noroeste, por intermédio do próprio Ministério da Viação. Em outras palavras, a posição do diretor da Noroeste,

embora francamente criticada pelo Conselho, recebe aprovação por parte do ministro (ainda que parcial, pois a redução autorizada seria de 30%) – e isso sem esperar o parecer final do Conselho, órgão de consultoria do próprio Ministério. Com efeito, segundo comunicação de Löschl ao CTT,

O Exmo. Ministro da Viação e Obras Públicas autorizou esta Estrada a conceder a redução de 30% sobre o frete da tabela C-12 para o transporte de ferro-gusa de produção da Sociedade Brasileira de Siderurgia S/A, no percurso de Corumbá a Bauru. A aplicação da aludida redução abrangerá os despachos em tráfego mútuo e terá a duração de dois anos a contar do dia 1º de novembro do corrente ano (ofício de 5.11.56, Ata 246, p. 103-104).

Assim, tendo sido o assunto "solucionado por ato ministerial", diz o secretário, caberia ao Conselho apenas restituir o processo ao Ministério (Ata 246, p. 106). Mas a situação não era tão simples: Os conselheiros estavam agastados com o atropelamento de sua discussão, como assinala Trancoso: "esse assunto nos coloca numa posição mais ou menos delicada. Ele foi muito debatido aqui. Houve a *reprovação unânime*; houve troca de correspondência com a Estrada". O mesmo conselheiro insiste em que, conforme a interpretação do Conselho, a redução que havia sido proposta pelo diretor "era quase que, digamos, *um favor exagerado e até nocivo à União*", e acrescenta: "eu quero falar isso, não em caráter oficial, pois *dá a impressão [de] que o poder econômico da empresa impôs ao Governo a concessão*". O assunto estava sendo examinado aqui, tendo o Conselho se pronunciado contrário, e agora vem a notícia de que já está concedida a autorização dos 30% de abatimento" (Ata 246, p. 107-108; grifo meu).

Do mesmo modo, O'Dwyer notaria, com perceptível indignação, que "a Estrada ou a Empresa não deveria ter pedido diretamente a interferência do Sr. Ministro sem a audiência deste Conselho"; e concluiria: "não me compete fazer mais comentários [...] e cada um que tire as suas conclusões" (Ata 246, p. 110). A indignação era também alimentada pela constatação da má-fé da empresa, como nota Trancoso: "está demonstrado que houve, digamos, a má-fé da própria organização da usina siderúrgica que, apesar do pedido do Diretor da Noroeste, negou todos os elementos". O mesmo conselheiro diria também: "acho estranho um caso como este, [em] que a usina parece depender da Noroeste e o diretor ter que dizer em sua resposta que não pode prestar melhores esclarecimentos porque a empresa lhe nega os elementos" (Ata 246, p. 107, 109). A esse respeito, também O'Dwyer nota, num trecho muito significativo: "nós já sabíamos, de antemão, que *a Empresa não iria oferecer armas para nossa vitória*" (Ata 246, p. 109; grifo meu). Enfim, em resumo, Trancoso chega a dizer que, "felizmente", quem deveria redigir a resposta ao ministro, na devolução do processo, era o secretário do Conselho, conheci-

do por sua "habilidade": "seria uma infelicidade", conclui, "se a redação tivesse que ser feita por mim" (Ata 246, p. 109).

AINDA AS PRESSÕES SOBRE AS RECEITAS: A NOROESTE E A CONCORRÊNCIA

Para tratar das relações da Noroeste com outros meios e empresas de transporte, é preciso primeiramente distinguir as duas seções da Estrada. No tocante à seção paulista, pode-se dizer que, nos primeiros anos da história da nossa ferrovia, ela reinou solitária na extensa região noroeste do Estado: não havia ali outros meios de transporte, até porque não havia sequer economia mercantil;³⁵ desse modo, nessa primeira fase os interesses empresariais da NOB apenas poderiam vir a ser ameaçados pela eventual concorrência de outras empresas ferroviárias – visto que a concorrência rodoviária parece haver entrado decisivamente em cena apenas a partir de fins da década de 40.

No que toca à seção sul-mato-grossense a situação é distinta. Aqui, a recém-construída NOB claramente desloca, ainda que em medida um tanto incerta, um importante meio de transporte preexistente, a saber, a navegação do Rio Paraguai e seus afluentes. Por outro lado, embora o transporte rodoviário se faça presente no sul de Mato Grosso desde muito cedo (início da década de 20), ele não se constitui propriamente, a não ser já nos anos finais do nosso período, em um concorrente da ferrovia, funcionando antes como um alimentador de seu transporte. Assim, aqui a NOB sofre apenas a concorrência das velhas estradas boiadeiras, que a precediam de muito e se mostraram, durante larga parte do nosso período, mais adaptadas às pobres realidades do comércio de gado na região. A análise referente ao sul de Mato Grosso, entretanto, será deixada para o próximo capítulo. No presente, procurarei concentrar-me no exame da situação relativa à seção paulista da NOB.

A Noroeste, seus planos de expansão e a concorrência com outras ferrovias

Quando a NOB começou a ser construída, em Bauru, em 1905, ela tinha como vizinhas bastante próximas a Sorocabana e a Paulista. A primei-

35. Contudo, informa-se que a construção da Noroeste extinguiu certo comércio fluvial, efetuado através de canoas, entre Piracicaba e os campos da Vacaria (SMT), passando por Itapura (SAINT MARTIN, 1914, p. 155).

ra, ainda em fins do século 19 havia chegado, com seu ramal procedente de Rubião Júnior (perto de Botucatu), à cidade de Agudos, situada alguns quilômetros a sudeste de Bauru. Igualmente a Agudos havia chegado, em 1903, a Paulista. A Sorocabana, em seguida, prolongou suas linhas de Agudos até Bauru, onde inaugurou sua estação precisamente em 1905; enquanto a Paulista providenciou para levar também a Bauru um pequeno sub-ramal de sua linha, partindo de Pederneras, o que se efetivou em 1910 (MATOS, 1990, p. 119, 124, 127; CARVALHO, Luís de Sá, 1942, p. 21).

Contudo, durante toda a primeira década do século, apenas a NOB avançou francamente para oeste, chegando às margens do Rio Paraná. O ramal de Botucatu, da Sorocabana, permaneceria estacionado em Bauru, enquanto a Paulista, embora cruzando as linhas de sua concorrente em Agudos, não foi todavia muito longe, limitando-se a estabelecer logo adiante a estação de Piratininga, em 1905 (MATOS, 1990, p. 125-127; SAES, 1981, mapas p. 50-51). Seria, portanto, apenas a partir da segunda década do século que, pouco a pouco, outras estradas de ferro viriam juntar-se à NOB nos territórios do oeste do Estado de São Paulo. Para tratar desse assunto, o modo mais prático consiste em recorrer aos procedimentos usuais na época, a saber, a divisão do oeste paulista segundo os vales e divisores de águas de importantes rios que, devido aos caprichos da constituição geológica da região, seguem cursos aproximadamente paralelos, antes de desembocarem no Rio Paraná: o Paranapanema, o Peixe, o Aguapeí (formado pelos Rios Feio e Tibiriçá) e o Tietê.

Assim, na primeira faixa, entre o Paranapanema e o Peixe, o respectivo espigão seria percorrido pela linha-tronco da Sorocabana. Essa linha tinha inicialmente como objetivo atingir as margens do Rio Paranapanema, defronte à foz do Rio Tibagi. Esse objetivo, todavia, foi mudado em 1910, de modo que, de Salto Grande (atingida em 1909), a Sorocabana mudou de rota e, tomando francamente a direção noroeste, chegou a Assis, a Presidente Prudente e finalmente, no início dos anos 20, às margens do Rio Paraná em Presidente Epitácio, defronte à foz do Rio Pardo.

Para a segunda faixa, entre o Peixe e o Aguapeí, estavam voltadas as vistas da Paulista. De fato, Adolfo Pinto noticia em 1916 o interesse dessa empresa em empreender o prolongamento de sua linha, partindo de Agudos em demanda do vale do Rio Feio para depois prosseguir, "por partes, até às barrancas do Paraná" (PINTO, 1916, p. 75-76). Embora, como se sabe, a Paulista tenha retardado o início desse empreendimento até a década de 20 (Marília, por exemplo, foi alcançada apenas em 1928), era em geral dado como certo, nos meios ferroviários de então, que a área entre o Peixe e o Aguapeí constituía um espaço de expansão "natural" da citada companhia – expansão que efetivamente se deu mais tarde, de modo que, depois de passar por Tupã e Adamantina, também

a Paulista, ainda durante nosso período, trouxe seus trilhos até às margens do Rio Paraná, na localidade de Panorama.

Na terceira faixa, enfim (entre o Aguapeí e o Tietê), já se estendia a Noroeste. Assim, para completar o quadro, resta referir a área situada ao norte do Tietê, que seria percorrida pela E. F. de Araraquara. Essa empresa – que, segundo Odilon Nogueira de Matos, visava, desde seu início, a atingir as divisas com Mato Grosso – chegou a São José do Rio Preto já em 1912, mas permaneceu estacionada nesse ponto por bastante tempo: de fato, apenas na década de 30 ela prosseguiu seu avanço, atingindo finalmente as divisas mato-grossenses em 1952, no local então chamado *Porto Getúlio Vargas* (MATOS, 1990, p. 133, 138).

Assim, as circunstâncias vigentes no início de nosso período parecem haver animado os dirigentes da Noroeste a lançarem-se no jogo da concorrência ferroviária, mediante a construção de alguns ramais. A esse respeito, são bastante ilustrativas as considerações de Arlindo Luz, em 1921:

[A Noroeste] tem de, forçosamente, ir aos poucos estendendo, às suas margens, ramais que, assegurando às zonas percorridas as facilidades de transporte necessárias ao seu progredir, drenem para a Estrada os produtos de suas atividades agrícola e comercial. A não proceder assim, ver-se-á a Noroeste, em futuro não remoto, reduzida a ter como tributária apenas a estreita faixa que a margeia, pois outras concorrentes fatalmente surgirão nas promissoras zonas que lhe estão longe (R21, p. 26).

Buscando delimitar a “zona tributária” da NOB, Luz descarta desde logo a faixa entre o Peixe e o Aguapeí, “reservada”, como vimos, a Paulista. O diretor considera portanto como limite meridional da zona da Noroeste o Rio Tibiriçá, um dos formadores do Aguapeí, notando aliás que era crescente o desenvolvimento da região entre os Rios Feio e Tibiriçá, onde já florescia “pujante cultura de café”. É assim, portanto, que passa a entrar nas cogitações dos dirigentes de nossa ferrovia a construção do “ramal do rio Feio”, como uma providência de “alto alcance econômico para a região e de seguros resultados financeiros para a Estrada” (R21, p. 26-27, 29).

Luz informa que a diretoria da NOB já havia recebido no começo do ano de 1921, da parte de “adiantados fazendeiros” estabelecidos na região, uma formal petição de um ramal apto a servir a suas propriedades – sendo que, por iniciativa dos próprios fazendeiros, já fora apresentado na Câmara Federal um projeto de abertura de crédito para a obra. O diretor, por sua parte, logo tomou providências. Reconhecimentos demonstraram ser “perfeitamente viável” a construção desse ramal (o qual partiria da estação de Lauro Müller, no km 92 da Noroeste), de modo que já se procedia então aos estudos definitivos, tendo sido mesmo submetido ao Ministério o projeto do primeiro trecho, com 13 km de extensão (R21, p. 27-28).

Com desdobramentos mais amplos, agora na direção norte, se apresentava, na mesma época, a proposta do “ramal de Pirajuí”. Essa localidade, situada em uma zona eminentemente cafeeira, havia ficado à margem do traçado inicial da Noroeste, do qual distava cerca de 10 km. Nessas circunstâncias, informa Luz, a respectiva Câmara Municipal reivindicou em 1920 a mudança do traçado, de modo a que os trilhos pudessem passar pela cidade. Sendo entretanto inviável, de acordo com Luz, a pretendida mudança, o diretor ordenou a efetivação de estudos dos quais resultou, como contraproposta, a construção de um ramal. Mas o importante a assinalar é que, a propósito desse assunto, os projetos então delineados apresentavam-se bem mais amplos. Com efeito, na avaliação de Luz, um simples ramal até Pirajuí, embora atendesse plenamente à população local, “não corresponderia contudo perfeitamente aos interesses da Estrada”. Por isso, de acordo com os planos, da cidade de Pirajuí o ramal continuaria “pela zona fertilíssima compreendida entre ela e o rio Tietê” e “futuramente” poderia mesmo atravessar esse rio e alcançar a povoação de Novo Horizonte – estendendo-se por cerca de 90 km e servindo a “uma vasta zona de comprovada riqueza, cujo progresso estimulará, sendo para a Noroeste novo e excelente fator de renda”. Segundo a informação, os estudos definitivos do trecho até Pirajuí já estavam na época concluídos, de modo que a construção poderia ser iniciada “imediatamente” (R21, p. 29-30).

Essas duas propostas iniciais de expansão da área de influência da NOB tiveram, ao longo da década de 20, destinos diversos – ambos, no entanto, muito distantes dos planos originais. O segundo dos mencionados ramais começou efetivamente a ser construído ainda em 1922, sendo a estação de Pirajuí inaugurada em novembro de 1925. Ainda nessa época os planos iniciais continuavam a ser lembrados, notando-se mesmo que a referida estação fora localizada em ponto que permitiria “fácil ligação” com o futuro prolongamento em direção a Novo Horizonte (R25, p. 16 e 39). Todavia, o ramal não passou além de Pirajuí, e nada mais seria dito a esse respeito até o início da década seguinte. O ramal do Rio Feio, por seu turno, não logrou sequer desgrudar-se do papel dos projetos. Já em 1922, sem qualquer explicação, os serviços a ele referentes constam como “suspensos por ordem da Diretoria” (R22, p. 63). Referências a essa obra aparecem pela última vez, nessa década, em 1924, precisamente no item “Obras paralisadas” (R24, p. 152), e anos depois se informaria que o ramal “ficou com os estudos feitos e aprovados em parte, não tendo sido construído por falta de recursos” (R31, p. 6).

Cabe assinalar que se menciona também, muito de passagem, ainda na década de 20, certo “ramal de Avanhandava”. Esse ramal, que parece haver sido objeto de estudos em 1927 (R27, p. 20), partiria, segun-

do informações posteriores, da estação de Avanhandava, tendo sido estudado, numa extensão de 25 km, até o salto de mesmo nome, no Rio Tietê (R31, p. 7).

Os planos de expansão da Noroeste seriam reformulados, agora numa escala mais ambiciosa, no início da década seguinte, com Henrique Eduardo Couto Fernandes – que foi o segundo diretor nomeado pelo novo Governo Provisório da República mas o primeiro a desenvolver uma gestão longa o suficiente para ser apreciada. De fato, ao enumerar, em seu relatório referente ao ano de 1931, algumas “exigências” para o “completo e perfeito aparelhamento” da Estrada, Fernandes menciona, particularmente, a construção de diversos ramais – e já aí colocando, claramente, a questão da *concorrência* com outras vias férreas (R31, p. 5).

O novo diretor retoma os pontos de vista expendidos, dez anos antes, por Arlindo Luz, inclusive citando nominalmente esse ex-dirigente. Seu raciocínio parte da constatação de que a zona da Noroeste se desenvolvia rapidamente, exigindo portanto que a Estrada fosse “aos poucos” construindo ramais para melhor atendê-la; assim como Luz, Fernandes pondera que tais ramais evitariam que, no futuro, a Estrada contasse para seus transportes apenas com a produção de “uma pequena faixa limitada pelas suas concorrentes”. Seus planos, entretanto, ultrapassam os de Luz sob dois aspectos. Por um lado, eles são mais amplos, envolvendo propostas de ramais não-formuladas pelo antecessor; por outro lado, e talvez o mais importante, os planos de Fernandes delineiam um novo objetivo, até então inédito: a constituição de uma efetiva *rede ferroviária* no Oeste paulista, mediante “ramais de ligação” que facilitariam as comunicações com as zonas “limítrofes”, servidas por outras ferrovias (R31, p. 5). Eis, em resumo, as idéias de Fernandes:

a) prolongamento do ramal de Pirajuí, atravessando o rio Tietê até atingir Novo Horizonte, de modo a ligar-se com a “Estrada de Ferro de Dourado”³⁶ (R31, p. 6);

b) “imediate construção” do ramal do rio Feio – partindo, entretanto, da estação de Mirante e não de Lauro Müller, conforme os estudos anteriores (R31, p. 7);

c) construção do “ramal de Avanhandava”, o qual deveria atravessar os rios Tietê e São José dos Dourados e prosseguir até as margens do rio Paraná,

36. A E. F. do Dourado, ou *Douradense*, constituía, segundo Matos, “uma ferrovia tipicamente cafeeira”, que se estendia “entre o Tietê e a Araraquarense”; seu “tronço inicial se dirigia de Ribeirão Bonito (ponto terminal de um ramal da Paulista) a Dourados e a Boa Esperança” e suas linhas foram depois estendidas a Ibitinga, Bôcaina, Bariri e Jaú, onde a estrada “novamente se articulou com a Paulista” (MATOS, 1990, p. 133-134). Sobre essa ferrovia, v. o trabalho de Ivanil Nunes (2002).

em frente à localidade chamada “Ponte Pensa”. Nesse local, diz Fernandes, poderia ser facilmente construída uma ponte rodoviária, ligando os Estados de Mato Grosso e São Paulo; assim, o ramal serviria à região de Santana do Paranaíba, em Mato Grosso, bem como ao sul de Goiás e parte do Triângulo Mineiro. Essa linha teria, por fim, um sub-ramal para São José do Rio Preto, ligando as zonas da NOB e da Araraquarense (R31, p. 7-8).

d) construção de um ramal que, partindo de um ponto da variante Araçatuba-Jupiá, atingisse Presidente Prudente, na Sorocabana (R31, p. 8).

Com tais ramais, assinala Fernandes, ficariam interligadas as zonas da Araraquarense, da Noroeste, da Alta Paulista e da Alta Sorocabana, e a NOB ficaria com seus interesses “perfeitamente defendidos, sem prejudicar os interesses das Estradas vizinhas”. Tratava-se, de fato, de um plano grandioso – embora o diretor indique que ele se realizaria por partes: “esses prolongamentos e ramais”, pondera, “terão que vir a seu tempo, como consequência do futuro da Estrada, que será grande, e de sua renda que será compensadora” (R31, p. 8-9).

Esse programa, todavia, não mais seria mencionado pelos dirigentes da NOB. Nos próprios relatórios de Fernandes, nos dois anos seguintes, ele aparece notavelmente reduzido, limitando-se a duas únicas providências e evidenciando, aliás, uma modificação do plano original. A primeira dessas providências consistia no conhecido plano de prosseguimento do ramal de Pirajuí, em direção a Novo Horizonte. A segunda, contudo, que corresponderia ao ramal do Rio Feio, aparece agora com uma nova configuração: a construção partiria da estação de Lauro Müller, sendo ademais expressamente notado que, seguindo rumo ao “espigão divisor dos rios Feio e Tibiriçá”, tal ramal se encontraria com a Paulista, no assim denominado “ramal de Piratininga”. Além disso, as citadas providências não são consideradas à parte mas simplesmente inseridas no amplo conjunto das conhecidas necessidades da Estrada: revisão do traçado, empedramento, etc. (R32, p. 135); cabe notar que no relatório referente a 1933, o último assinado por Fernandes, todas as considerações efetuadas a esse respeito em 1932 são simples e *literalmente* repetidas (cf. R33, p. 134-135).

De todo modo, nem mesmo essa última versão dos planos de expansão, já bastante reduzida, seria objeto de considerações nos relatórios de outros diretores, até o final do nosso período; assim, dos diversos projetos de ampliação da zona tributária da NOB, no Estado de São Paulo, o único a ser concretizado, e ainda assim muito parcialmente, foi aquele referente ao ramal de Pirajuí.³⁷ Em face dessa constatação coloca-se claramente uma rele-

37. Vale notar a propósito que, no curso da remodelação levada a efeito no trecho paulista da NOB, esse ramal acabou desaparecendo entre 1947 e 1948, sendo a cidade de Pirajuí incluída, conforme inicialmente reivindicado, na linha-tronco da ferrovia (R47, p. 45; R48, p. 22, 42).

vante indagação: como interpretar esse malogro? Certamente, apenas uma minuciosa pesquisa, voltada especificamente para essa questão, poderia esclarecê-la devidamente. Como uma tal pesquisa foge completamente aos objetivos do presente trabalho, limito-me aqui a indicar, com base nos dados que tenho à mão, certas circunstâncias que me parecem importantes.

Assim, desde logo parece cabível a hipótese de que o malogro das pretensões expansionistas da NOB haja decorrido de pressões efetuadas por empresas ferroviárias concorrentes. De fato, todos os referidos projetos de expansão colocam-se explicitamente como uma estratégia visando a fortalecer a posição da NOB frente à futura concorrência de outras empresas ferroviárias. No tocante aos projetos delineados por Arlindo Luz, nota-se que seu eventual êxito poderia vir a ferir os interesses tanto da Paulista (caso do ramal do Rio Feio) como da Araraquarense (ramal de Novo Horizonte). Se a última ferrovia citada estava, nessa época, estacionada em São José do Rio Preto, aparentemente sem forças para prosseguir, o mesmo não ocorria com a Paulista, empresa sólida e sabidamente agressiva na defesa de seus interesses comerciais – de modo que soa, portanto, perfeitamente plausível a hipótese de que ela haja gerenciado no sentido de garantir para si a exclusividade das atividades ferroviárias na região em pauta.

Nesse contexto, é impossível deixar de notar, por exemplo, que a suspensão dos serviços referentes ao ramal do Rio Feio, no início dos anos 20, aparece nos relatórios envolta em certa obscuridade, não ficando claro sequer qual foi o diretor responsável por essa ordem. De forma similar, tratando-se dos projetos de Fernandes, merecem destaque certas considerações efetuadas por esse diretor em 1932 (quando ele apresenta, como vimos, planos de expansão já consideravelmente amputados): “o tempo há de exigir-las um dia”, escreve Fernandes, referindo-se às medidas por ele propostas, e então a Noroeste, “no seu justíssimo direito de pleitear, para a sua expansão, zonas tributárias mais extensas, há de alvitá-las, com melhores dados, frente a números e argumentos mais positivos” (R32, p. 135). Talvez se possa adivinhar pelo tom dessa passagem, entre lamentoso e despeitado, que os projetos formulados no ano anterior não haviam sido bem recebidos pelo governo da República, pelos concorrentes ou por ambos.

Todavia, parece-me conveniente apontar também aqui outros aspectos da questão, os quais podem sugerir que, em boa medida, o referido malogro tenha decorrido de um certo superdimensionamento dos projetos, em desacordo com as reais possibilidades da Noroeste e, principalmente, das próprias regiões visadas. Assim, não deixa de ser interessante notar que, em 1922, entre os serviços suspensos incluía-se não apenas o ramal do Rio Feio mas até mesmo a variante de Araçatuba a Jupia, e que em 1925 seria outra vez mencionada uma “ordem geral de suspensão de obras novas” na Noroeste (R25, p. 48). Por outro lado, no caso dos planos for-

mulados por Fernandes cabe lembrar o contexto da época: tratava-se de um dirigente recém-nomeado por um governo que, igualmente recém-empossado, propunha-se a inaugurar uma nova fase na história do país. Assim, parece lícito especular que os ambiciosos projetos de Fernandes correspondessem muito mais a um entusiasmo inicial, o qual seria logo abatido por crescentes doses de realismo, numa conjuntura de crise econômica e conseqüente carência de recursos. Do mesmo modo se deve lembrar que esses últimos projetos são contemporâneos do amplo movimento, já referido, no curso do qual a própria Noroeste foi objeto da concorrência entre a Sorocabana e a Paulista, que competiam arduamente pelo direito de arrendá-la e mesmo comprá-la.³⁸ Nesse contexto, as propostas do diretor da NOB poderiam cumprir o papel de fortalecer o projeto – que aliás acabou prevalecendo – de manutenção dessa ferrovia como uma entidade independente, subordinada diretamente ao governo federal.

Ademais, deve ser lembrado que, dentro de certos limites e circunstâncias, a construção de ramais, pela NOB, não deixaria de beneficiar suas concorrentes: sendo a Noroeste tributária forçada da Paulista e da Sorocabana, qualquer aumento de seu tráfego repercutiria sobre essas outras estradas. A esse respeito, aliás, é bastante conhecida a estratégia posta em prática pela Companhia Paulista em diversas ocasiões, ao estimular a construção, por terceiros, de pequenas vias férreas tributárias de suas linhas – as quais, posteriormente, acabariam por integrar-se no sistema da Paulista, sendo por ela adquiridas (v., por exemplo, MATOS, 1990, p. 111, 141).

Tais raciocínios não invalidam, certamente, a avaliação que deflui logicamente dos projetos de Luz e Fernandes: sua execução corresponderia, provavelmente, ao fortalecimento da NOB como empresa ferroviária – e, inversamente, sua não-execução deve ter privado nossa ferrovia da possibilidade de obter maiores rendimentos. Assim, é interessante registrar que o abandono dos planos traçados por Fernandes seria duramente criticado por Covello no começo da década seguinte. Se tal não houvesse ocorrido, diz esse autor, a Noroeste “teria agora seus ramais transversais ao eixo paulista”, formando “uma rede ferroviária que, conjuntamente com a Sorocabana, teria evitado a penetração da Companhia Paulista e de outras estradas que se projetam hoje, em São Paulo, ao norte e no extremo noroeste do Estado” (COVELLO, 1941, p. 19; grifo meu).

A concorrência rodoviária

É sabido que, em toda parte, principalmente dos anos 30 em diante, as ferrovias passaram a sofrer crescente concorrência por parte dos

38. Para mais detalhes sobre essa disputa entre a Sorocabana e a Paulista, ver QUEIROZ, 1999, p. 281-284.

transportes rodoviários. Essa situação deu margem a um longo e acirrado debate, freqüentemente marcado por acusações lançadas pelos *ferroviaristas* contra seus adversários *rodoviaristas*. Contudo, uma análise menos apaixonada deve inicialmente assinalar que no início do século 19, em certas partes do mundo, as estradas de rodagem já experimentavam significativo processo de desenvolvimento – de modo que a irrupção das ferrovias, na primeira metade do citado século, veio a provocar uma espécie de hiato nesse processo.

Sabe-se por exemplo que na Europa, na segunda metade do século 18, o incremento do tráfego de mercadorias estimulava fortemente a construção e o aperfeiçoamento de estradas de rodagem, visando a atender demandas que, pelo menos na Inglaterra, viam-se acrescidas pelo processo da Revolução Industrial. (FORBES, 1958, p. 522, 530). Nesse contexto, o advento das ferrovias, que logo se revelaram um poderoso competidor no terreno dos transportes rápidos, representou um duro golpe para os envolvidos nos negócios rodoviários: já por volta de 1850, na Inglaterra, como também nos Estados Unidos da América, o *railway boom* estava colocando em sérios apuros as *turmpike companies* (CLOUGH; COLE, 1941, p. 443; FORBES, 1958, p. 537). Não é demais assinalar que a vitória das ferrovias não ocorreu por acaso mas sim, principalmente, graças a seus méritos, a saber, rapidez, eficiência e preços módicos (*speed, cheapness, and carrying efficiency*, cf. CLOUGH; COLE, 1941, p. 450). Foi portanto por esses fatores que, conforme é usualmente assinalado por diversos estudiosos, as ferrovias passaram a deter, na segunda metade do século 19, um virtual *monopólio* dos transportes terrestres de cargas e passageiros.

O aperfeiçoamento dos veículos automóveis, contudo, conduziria no século 20 a uma nova reviravolta nesse quadro, levando o tráfego de mercadorias a *retornar* às rodovias (FORBES, 1958, p. 537). Nesse contexto, nem mesmo a evolução tecnológica do setor ferroviário, com a introdução e generalização de locomotivas mais eficientes (diesel e elétricas), foi capaz de garantir sua antiga posição (BRONDEL, 1981, p. 242-243). Como notou um autor, referindo-se ao caso dos Estados Unidos, a “situação monopolística”, que havia prevalecido no panorama dos transportes antes da década de 20, foi dando lugar a uma situação de “ativa competição”, que se traduziu em uma “tremenda evasão” do tráfego e das rendas das ferrovias (NELSON, 1959, p. 7).

No Brasil, o debate acerca dessa questão parece haver-se iniciado nos anos 30, propugnando uns pela “ampliação da rede rodoviária nacional” e outros pela “defesa do sistema ferroviário nacional” (KATINSKY, 1994, p. 50). Com efeito, já na primeira metade da citada década é bastante discutida, nos meios ferroviários brasileiros, a questão da concorrência rodoviária. A revista *Brazil Ferro Carril*, por exemplo,

além de trazer trabalhos de autores brasileiros sobre o tema, publica também textos referentes a essa concorrência em inúmeros países americanos e europeus.

Embora fuja, evidentemente, aos propósitos deste trabalho uma análise mais detida desse problema, procurarei aqui expor brevemente seus contornos. Assim, desde logo convém assinalar que, agora – tal como ocorrera, com sinal trocado, no século 19 – a vitória advinha principalmente dos méritos do concorrente. Os veículos automóveis, nota um estudioso, “proporcionaram um serviço de transporte muito mais amplo, rápido e flexível para a indústria e a agricultura” (YOUNGSON, 1985, p. 141). Do mesmo modo, Nelson registra que muito da “evasão” do tráfego e rendas ferroviárias, por ele mencionada, podia ser atribuída à capacidade dos competidores de oferecer um serviço “a custos mais baixos” ou “mais flexível, conveniente e rápido” (NELSON, 1959, p. 414).

Ao que tudo indica, a palavra-chave, nessa questão, era *flexibilidade* – que parecia ser, de fato, o apanágio do transporte rodoviário, em contraste com a vasta, complexa e pesada estrutura ferroviária. As ferrovias pagavam agora o preço de se terem constituído, durante várias décadas, em virtuais monopolistas dos transportes terrestres. Nessa fase anterior, como assinala Orsini de Castro, em todo o mundo haviam sido atribuídos às ferrovias pesados encargos: aceitar qualquer carga, mesmo as que só podiam suportar fretes ínfimos; “transportar gratuitamente malas postais, imigrantes, sementes, mudas de plantas etc.”; fazer, “com grande abatimento”, transportes de interesse do Estado; além disso, nota o autor, a elas cabia a “observância rigorosa” de diversos regulamentos, principalmente com relação à organização das tarifas (CASTRO, Luiz Orsini de, 1935, p. 99). Se tais encargos e regulamentos eram suportáveis na época do *monopólio*, na nova conjuntura eles aparecem como um grave ônus, a tornar desvantajosa a situação das ferrovias em face da concorrência.

Assim se compreende que, num primeiro momento, os dirigentes e técnicos ferroviários procurem sobretudo denunciar essa desvantagem. O engenheiro José Luiz Baptista, por exemplo, enfatiza que, enquanto o transporte ferroviário se achava “subordinado a uma regulamentação quase secular, rígida e indeformável”, o rodoviário desfrutava de “inteira e completa” liberdade de circulação, de “escólia das mercadorias cujo transporte é remunerador” e de “ajustes de fretes e passagens”. Assim, o autor assinala que tendiam a ser transportadas pelos caminhões apenas as mercadorias de maior valor (isto é, precisamente aquelas capazes de suportarem as maiores tarifas), e destaca também o fato de que os transportadores rodoviários estavam isentos de investimentos em via permanente, uma vez que as estradas de rodagem eram “mantidas e reparadas pelos poderes públicos” (BAPTISTA, 1933, p. 126-127).

Nessas circunstâncias, Baptista apontava a necessidade de mudanças no sistema tarifário, tornado obsoleto pelo desaparecimento do “equilíbrio econômico” consubstanciado no princípio de Solacroup. Assim, as ferrovias precisavam agora limitar seus fretes máximos de acordo com o preço cobrado pelos caminhões; portanto, o frete mínimo teria de ser “necessariamente” cobrado pelo *custo médio* apurado e *não mais pelo custo parcial*, tendo em vista a “falta de compensação dos lucros das tarifas altas”. Para Baptista, teria de ser revisto o próprio sistema das tarifas diferenciais: sendo a concorrência dos caminhões mais intensa nas pequenas distâncias, as ferrovias precisariam reduzir suas tarifas nesses percursos menores, elevando proporcionalmente, em compensação, aquelas dos percursos mais longos (BAPTISTA, 1933, p. 127-128).³⁹

Nessa questão da concorrência rodoviária, contudo, creio ser necessário recusar de plano quaisquer explicações de cunho “conspirativo”, ainda muito comuns no Brasil e que tendem a atribuir o triunfo das rodovias a um autêntico complô, que envolveria, numa vasta trama, os governos e grandes empresas estrangeiras (petrolíferas e automobilísticas); segundo essa visão, as ferrovias teriam sido deixadas *a pão e água*, enquanto generosos recursos eram concedidos ao setor rodoviário. Trata-se, evidentemente, de uma explicação simplista, a qual, muito convenientemente, evita mencionar a trama em que, efetivamente, estavam presas as ferrovias brasileiras – não, contudo, uma trama *suposta*, comandada do exterior, mas aquela *real*, pela qual os segmentos dominantes nacionais se haviam acostumado a extrair das ferrovias o máximo de benefícios.

No Brasil, ainda na década de 30, a julgar pelas manifestações de Orsini de Castro, a principal reivindicação dos dirigentes ferroviários residia na flexibilização dos regulamentos, de modo a conceder-se às ferrovias a “igualdade de armas” – a facilitar-lhes, em outras palavras, “os meios necessários para se poderem colocar, no mercado dos transportes, em condições não muito inferiores às dos seus competidores”. A esse respeito, segundo o mesmo autor, o mais importante seria que às ferrovias fosse “facultada, pelos poderes competentes, uma certa elasticidade tarifária”, de tal modo que, nas regiões onde houvesse concorrência, elas pudessem “criar *tarifas especiais*” ou “estipular *preços fixos* para os transportes que se apresentem em condições econômicas também especiais” (CASTRO, Luiz Orsini de, 1935, p. 104-105; grifos do original).

39. É interessante observar que as queixas até aqui citadas aparecem também no estudo de Nelson referente à situação nos EUA. De fato, esse autor critica os investimentos estatais em obras que tendiam a favorecer os competidores das ferrovias, opõe reparos à regulação estatal do setor de transportes (com suas regras que prejudicavam as empresas ferroviárias e, de certa forma, as “manietavam” em sua luta competitiva) e aponta igualmente a obsolescência do sistema tarifário das ferrovias (NELSON, 1959, p. 429, 425).

Segundo se depreende das observações do mesmo autor, a esse respeito a situação das ferrovias brasileiras, em termos legais, não era propriamente grave. A legislação ferroviária brasileira, nota Castro, não vedava a aplicação de tarifas especiais. Além disso, os “ajustes de fretes” (isto é, acordos que favorecessem apenas determinados usuários) podiam ser efetuados desde que contassem com prévia autorização do governo – sendo que, de acordo com o autor, o Ministério da Viação já vinha autorizando as estradas de ferro a estabelecerem tais ajustes, “sob determinadas condições e como recurso de defesa contra a concorrência dos autocaminhões”. De fato, Castro nota que no Conselho de Tarifas, órgão consultivo do Ministério, “essa questão entrou, de longa data, para o rol dos temas pacíficos” (CASTRO, Luiz Orsini de, 1935, p. 108-109).

Desse modo, as empresas ferroviárias parecem haver progredido no ajuste às novas situações – consolidando-se nessa época, a propósito, a *doutrina* tarifária já referida neste trabalho. De fato, segundo a proposta de Castro, as ferrovias, em sua concorrência com os caminhões, ficariam autorizadas a reduzir suas tarifas até um *limite mínimo* – o qual corresponderia não mais ao *custo parcial* mas sim ao *custo médio* do transporte, apurado pelas estatísticas de cada empresa. Ao mesmo tempo, nas áreas em que as ferrovias estivessem a salvo da concorrência rodoviária a regra de Solacroup deveria continuar a ser aplicada com todo o rigor (CASTRO, Luiz Orsini de, 1935, p. 110, 102). Em 1940, também Arthur Castilho assinala que os dirigentes ferroviários haviam chegado à conclusão de que suas tarifas deveriam ter, como limite *máximo*, o preço cobrado pelos caminhões, e como limite *mínimo*, “intransponível”, o “custo do transporte pelo trilho” – surgindo assim a política da “única defesa ferroviária possível”, nas regiões onde houvesse a concorrência rodoviária: *rebaixamento* dos fretes para as mercadorias de alto valor e sua *elevação* para as “mercadorias pobres” (CASTILHO, 1940, p. 187).

Já vimos, contudo, o quanto era difícil obter que tais princípios fossem efetivamente observados pelos poderes responsáveis. Tratava-se aí de uma “trama”, certamente, mas aquela formada pelos interesses de poderosos segmentos sociais, antigos e novos, pouco ou nada dispostos a pagar, pelos transportes ferroviários, sequer o mínimo requerido para a continuidade do funcionamento das empresas. Tão real era essa situação que, muito antes de a concorrência rodoviária apresentar-se no Brasil como um fato efetivamente relevante, já as ferrovias vinham carregando deficiências as mais variadas, como notou Benévolo no início dos anos 50: “hoje culpamos as estradas de rodagem, mas antes de 1925 – quando o tráfego rodoviário era mínimo – as linhas férreas já tinham passado por várias crises, apesar do seu monopólio dos transportes” (BENÉVOLO, 1953, p. 36).

Além disso, tudo indica que um fator praticamente casual veio agravar essa situação. Refiro-me à Segunda Guerra Mundial, quando a concor-

rência rodoviária se atenuou bastante, no Brasil, dado que as dificuldades de importação de combustível e equipamentos parecem haver afetado, proporcionalmente, mais os transportes rodoviários que os ferroviários. Nessa época diversos textos publicados em *Brazil Ferro Carril* e na *Revista Ferroviária* atestam esse fenômeno, notando ainda que, nessa conjuntura, as ferrovias, ademais de poderem gozar de tarifas remuneradoras, conseguem recuperar boa parte dos volumes antes perdidos para o concorrente.

Desse modo parece haver-se criado, de fato, perigosa ilusão: a de que as estradas de ferro já haviam vencido a batalha travada com os pneumáticos. O próprio Arthur Castilho, por exemplo, escreveu no início de 1945 sobre essa suposta "vitória inquestionável" (CASTILHO, 1945a, p. 117; v. tb. CASTILHO, 1942). A realidade, contudo, apareceu tão logo terminada a guerra, quando se retomam os fluxos de importação de combustíveis e equipamentos rodoviários. Consta-se agora que os problemas antigos se haviam agravado, mostrando-se as ferrovias com seu equipamento obsoleto e desgastado pelo excesso de uso e insuficiência de reposição durante os anos do conflito – conforme seria explicitamente reconhecido pelo mesmo Castilho ainda antes do final de 1945 (CASTILHO, 1945b, p. 501).⁴⁰

É interessante notar que, nessa dura conjuntura, Castilho efetua pesadas críticas ao comportamento dos dirigentes ferroviários, que, iludidos com os êxitos obtidos nos anos da guerra, teriam encarado o futuro de suas empresas com grave "displícência". Agora, preceitua esse autor, como os usuários não podiam mais ser privados dos benefícios proporcionados pelos concorrentes, urgia baixar os custos ferroviários, mediante a "racionalização dos métodos de administração" (CASTILHO, 1945b, p. 501, 505). Embora se deva apontar uma contradição nas análises de Castilho (quem, no início de 1945, havia elogiado a atuação dos dirigentes ferroviários), é conveniente assinalar que também Nelson efetua críticas aos administradores das ferrovias dos EUA, os quais, ao invés de se engajarem vigorosamente na competição tarifária, acomodavam-se à espera de aumentos gerais de tarifas e, além disso, mostravam pouco sucesso em esforços por "aumentar a produtividade do trabalho" e "aperfeiçoar ou eliminar serviços" (NELSON, 1959, p. 424, 413).

A esse respeito, contudo, vale ponderar: se tais deficiências eram apontadas em um país de longa tradição competitiva, que esperar da situação brasileira, em que os próprios aumentos gerais de tarifas, por exemplo, eram furiosamente contestados por usuários interessados? De fato, até

40. Uma situação que, na verdade, era comum a outros países. De fato, nota-se que na Grã-Bretanha, após a Segunda Guerra, as ferrovias se achavam "em má situação: foram pesadamente sobrecarregadas durante cinco anos e emergiram deles com o material rodante, as locomotivas e as vias deterioradas" (YOUNGSON, 1985, p. 160).

mesmo nos EUA Nelson lamenta medidas governamentais que limitavam os aumentos de tarifas para "proteger usuários e tradicionais relações comerciais", e assinala que os poderes públicos frequentemente adiavam ou impediam a desativação de trens de passageiros "irremediavelmente deficitários": "pressões da comunidade"; "oposição dos trabalhadores"; "obstáculos regulatórios" e a simples inércia, escreve Nelson, levavam ao prosseguimento da operação de um excessivo número de trens deficitários (NELSON, 1959, p. 416, 423). Nas circunstâncias brasileiras, toda a anterior história das ferrovias leva seriamente a crer que seriam muito mais fortes os obstáculos da natureza dos apontados por Nelson. Ademais, deve ser lembrado que a baixa dos custos, preconizada por Castilho, aparecia agora duplamente problemática: como assinala Fernando de Azevedo, os custos das ferrovias se haviam elevado precisamente em função do desgaste de seu equipamento, durante os anos da guerra (AZEVEDO, [1958], p. 128).

É interessante registrar por outro lado que, não obstante o sombrio panorama traçado por Castilho, Fernando de Azevedo expendia em fins da década de 40 conceitos bastante otimistas. É bastante notável o fato de que esse autor parece não atribuir maior importância ao problema da concorrência rodoviária – a qual, para ele, estava em começo e era portanto de pequena monta, não se apresentando ainda no Brasil com a "acuidade com que se apresenta em países estrangeiros, e sobretudo nos Estados Unidos". Assim, o autor se mostra confiante em que, com a execução do plano nacional de viação então previsto (caracterizado pela busca da colaboração entre os vários meios de transporte), esse perigo poderia ser "reduzido, senão eliminado" (AZEVEDO, [1958], p. 128).

Para encerrar as presentes considerações, vale assinalar que a análise do significado da concorrência rodoviária precisa levar em conta as particularidades do momento histórico em que ela ocorre no Brasil. Deve ser notado, de fato, que a expansão rodoviária ocorreu como parte indissociável do processo de industrialização do país, que exigia a integração econômica entre as diversas regiões do país – tarefa para a qual os transportes rodoviários demonstraram uma flexibilidade que as ferrovias estavam longe de poder acompanhar, na ausência de uma efetiva rede nacional. Ademais, parecia totalmente fora da realidade do país um eventual projeto de ampliação e melhoramento da malha ferroviária, adaptando-a às funções requeridas pela fase da industrialização a um ponto tal que se pudesse dispensar o concurso do transporte rodoviário. Com efeito, um tal projeto requereria recursos num montante evidentemente inexistente – ao passo que as estradas de rodagem, como é amplamente reconhecido, além de prescindirem de grandes investimentos concentrados em curto período de tempo (podendo, ao contrário, aperfeiçoarem-se aos poucos), admitiam uma grande pulverização dos investimentos: aos governos competia apenas prover a via permanente, sendo o material rodante e as instalações adicionais

(armazéns, postos de serviço, terminais, etc.) providos pelos próprios usuários ou por terceiros; enfim, como nota Rangel, a demanda por transporte era ainda então “rarefeita e instável” e, por isso, “mais adequada à rodovia” (RANGEL, 1982, p. 118; v. tb. SINGER, 1984).⁴¹ Finalmente, deve-se lembrar que, como foi dito no início deste capítulo, o propalado *triumfo* das rodovias – ou, se quisermos, o *fracasso* das ferrovias – não foi senão relativo; visto que as estradas de ferro brasileiras continuaram, pelas décadas seguintes, a desempenhar relevante papel econômico.

A situação da Noroeste

A competição efetuada pelos caminhões, na zona paulista da Noroeste, é mencionada por Sá Carvalho já em 1942. Esse autor, ao comentar a renda relativamente pequena arrecadada por estações situadas em áreas de grande produção agrícola, assinala que isso se explicava pela “concorrência das estradas de rodagem”; mencionando especificamente o segmento inicial da NOB, logo depois de Bauru, ele escreve que os produtos eram “expedidos pelas rodovias, a fim de serem embarcados diretamente na Estrada de Ferro Paulista”. Carvalho informa que já então existia uma rodovia que margeava a linha da Noroeste, de Bauru até as barrancas do Rio Paraná, a qual estava sendo “consolidada” pelo governo estadual, e menciona ainda, na zona paulista da NOB, inúmeras outras estradas de rodagem e empresas de ônibus. Indica assim 54 estradas que, partindo de cidades servidas pela NOB, ligavam-nas com outras localidades situadas na própria Noroeste ou em ferrovias vizinhas (a Paulista, a E. F. Dourado, a Araraquarense e a Sorocabana), além de um caminho ligando Araçatuba à cidade de Paranaíba, no sul de Mato Grosso, passando por Pereira Barreto. Trafegavam portanto, “nos sertões desbravados e povoados pela Noroeste”, um total de “55 linhas de auto-ônibus com horários certos” – serviços que, segundo nota o autor, eram ao mesmo tempo “tributários e fortes concorrentes” da Noroeste (CARVALHO, Luis de Sá, 1942, p. 83, 89-92).

Nos relatórios dos diretores da NOB, entretanto, a concorrência rodoviária seria explicitamente mencionada apenas em 1947, no momento mesmo em que a Estrada, a exemplo do que já faziam ferrovias como a Sorocabana e a Paulista, começava a implementar seu Serviço Rodoferroviário – destinado justamente a “recuperar transportes de mercadorias que estão sendo desviadas para outras empresas” (R47, p. 4, 145).

Mesmo assim, é notável que Fernando de Azevedo, que escreve precisamente em 1948, não se mostre alarmado com o problema da con-

41. Vale notar que outro autor coloca em dúvida, até mesmo o argumento de que teriam sido destinados às rodovias, a partir da década de 40, recursos públicos mais vultosos que os dirigidos às ferrovias (KATINSKY, 1994, p. 52).

corrência dos caminhões à Noroeste. Na verdade, Azevedo prefere destacar certa harmonia entre a NOB e outros meios de transporte, tanto no trecho paulista como no mato-grossense. “Longe de sufocar os velhos processos de transportes”, terrestres ou fluviais, diz ele, a Noroeste “estimulou a navegação e a abertura de caminhos transversais”, os quais, “partindo de sítios, fazendas e latifúndios, convergiam para as estações”, a entroncar-se, portanto, no “grande coletor geral” representado pela ferrovia. Assim, no trecho paulista Azevedo cita a abertura de uma estrada boiadeira entre Araçatuba e Três Lagoas, através do espigão separador das águas do Tietê e do Aguapeí, iniciada em 1919 e que por sua vez estimulara a própria direção da ferrovia a construir sua variante pelo mesmo espigão. Outras estradas de rodagem, segundo informa Azevedo, foram também logo abertas: em 1927, uma estrada de “penetração nos sertões”, cruzando o Rio Aguapeí e com 120 km de extensão; em 1935 outra, ligando Araçatuba à Sorocabana, e em 1936 mais uma, partindo de Valparaíso, estação da NOB. O autor menciona também os progressos da aviação (de tal modo que as cidades servidas pela Noroeste, além de se constituírem em pontos de convergência de rodovias, passam a contar também com seus “aeródromos”) e acrescenta as informações sobre linhas de ônibus, antes fornecidas por Sá Carvalho (AZEVEDO, [1958], p. 75-76, 93, 103).

Todos esses dados são encarados por Azevedo de forma altamente positiva. Na região percorrida pela Noroeste, escreve ele, a Bacia do Paraná “abre à circulação perspectivas ilimitadas, pela articulação cada vez mais estreita das estradas de rodagem com as vias férreas e fluviais”. Com a presença da Noroeste e da Sorocabana, diz o autor, a navegação fluvial a vapor, no curso superior do Rio Paraná, “tomou grande impulso” – e com isso “não lucrou menos a via férrea, que, como toda estrada, se alimenta da produção e da circulação”. Assim, conclui nosso autor, “em nenhuma outra região do país se complicou e se enriqueceu em tão pouco tempo e com tanta intensidade, como na Noroeste, a rede de viação, em que se tramam e se enlaçam as linhas férreas, as fitas das estradas fluviais e rodoviárias e as rotas aéreas”.⁴² Os efeitos negativos da competição são mencionados apenas de passagem, quando o autor assinala, por exemplo, a queda do número de passageiros transportados pela NOB, de 1946 para 1947, devido à concorrência de “ônibus e jardineiras” no trecho de Bauru a Andradina (AZEVEDO, [1958], p. 103, 105-106, 117-118). Na verdade, de forma análoga à sua avaliação geral sobre o problema da competição rodoviária, há pouco citada, Azevedo, ao tratar especificamente

42. Em suas propostas para a reorganização administrativa da Noroeste, Fernando de Azevedo sugeria mesmo que, além do Serviço Rodoferroviário, fosse criado também um Serviço de Navegação Fluvial, igualmente subordinado à II Divisão (AZEVEDO, [1958], p. 157).

da NOB, claramente situa esse problema *no futuro* – observando que, com a melhoria das condições da própria Estrada e com o aumento da produção em sua zona, a Noroeste poderia “enfrentar com vantagem” a “concorrência futura do tráfego aéreo e, especialmente, a das estradas de rodagem” (AZEVEDO, [1958], p. 128).

Se era, assim, francamente otimista e generosa a visão esposada por Azevedo, muito diferente era, nessa mesma época, a atitude de Lima Figueiredo – quem, com sua habitual linguagem desabrida, investe contra os caminhões utilizando todo o arsenal de argumentos à disposição. Nos relatórios da diretoria da NOB, em 1947 e 1948, a concorrência rodoviária era objeto de duras críticas, que incluíam a denúncia de “evasão de tributos” por parte dos transportadores rodoviários. Assim, pediam-se medidas em favor não apenas do transporte ferroviário, “que vem sofrendo uma concorrência indebita do rodoviário particular”, mas também em benefício do “erário público”. As críticas estendiam-se à política governamental para os transportes e incorporavam alguns dos elementos há pouco mencionados: “empresas rodoviárias estão desviando transporte da Noroeste, fazendo trafegar livremente seus caminhões pelas rodovias construídas pelo Governo, paralelamente às linhas férreas, desembaraçadas da rigidez de tarifas e de responsabilidades efetivas que pesam sobre as ferrovias” (R47, p. 148-149). “Tem-se a impressão”, diria ainda o diretor, de que “os assuntos referentes aos transportes e às vias de comunicações não estão convenientemente articulados, pois não se pode admitir a construção de estradas de rodagem paralelas às de ferro, como está sucedendo na região paulista servida pela Noroeste” (R48, p. 3). Cabe notar que, ao que tudo indica, e de modo a confirmar a regra geral já referida, a evasão de cargas ocorria preferentemente com relação aos gêneros de tarifa mais compensadora, especialmente o café. De fato, a observação de Sá Carvalho em 1942, há pouco mencionada, seria confirmada em 1947, quando se informa que o café produzido na zona da Noroeste “está saindo de caminhão para ser embarcado em estações próximas de São Paulo” (R47, p. 148).

Previsivelmente, parte dos êxitos do transporte rodoviário era atribuída, pelas análises então feitas, às carências da Noroeste, como a falta de armazéns e de material rodante: como a Estrada não podia receber toda a produção da zona, “por não dispor de armazéns para a sua guarda e nem de vagões para o seu imediato transporte”, diz o diretor, os interessados recorriam aos caminhões, “levando as mercadorias a despacho em outras empresas” (R47, p. 147). Também o relatório da CMBEU, referindo-se especificamente aos gêneros de “alto valor unitário” (principalmente café e algodão), assinalava que os produtores preferiam utilizar os caminhões, pagando fretes mais elevados, a terem de suportar os “longos atrasos” determinados pela limitada capacidade de carga da ferrovia (RE-

PORT, p. 3.2). O Projeto nº 21, de fato, assinalava que a “maior rapidez” do serviço rodoviário permitia igualmente “movimento mais rápido do capital e menores taxas de juros e de seguros” – fatores “de grande importância para os pequenos exportadores” (PROJETO nº 21, 1952, p. 31). Já no caso do transporte de passageiros, onde o material rodante era suficiente, o que explicava o crescimento da concorrência (não apenas rodoviária como também aérea) era a baixa velocidade dos trens, devido às imperfeições que remanesciam na linha da Noroeste (REPORT, p. 3.2).

De todo modo, convém observar que, mesmo em meio às críticas, a parcial superioridade do concorrente era explicitamente reconhecida até mesmo por Figueiredo: ao mencionar a “forte concorrência” efetuada à NOB pelos ônibus e jardineiras, no trecho entre Bauru e Andradina, ele escreve que “o público dá preferência a transportes por esses veículos, porque pode tomá-los e deixá-los em pontos mais convenientes, evitando caminhadas até as estações ferroviárias” (R47, p. 149). Parece lógico que a maior flexibilidade dos veículos automotores, aí explicitada, devia vigorar também para o caso do transporte de mercadorias, com o “serviço de entrega de porta a porta”, conforme assinalado pela CMBEU (PROJETO nº 21, 1952, p. 31). Na verdade, essa flexibilidade parece tão patente que, um tanto ironicamente, a Noroeste precisou lançar mão desses veículos para auxiliar suas próprias atividades de custeio: “para evitar a falta de lenha para as locomotivas”, informa o diretor na mesma página, a Estrada “ampliou o transporte de lenha por meio de caminhões” (R47, p. 149).

Por outro lado, é muito curioso que o problema da concorrência rodoviária não seja mais mencionado em relatórios posteriores a 1948, nem mesmo os do próprio Lima Figueiredo. Esse silêncio não significa, certamente, que o problema houvesse desaparecido. De fato, ele é amplamente mencionado pelos técnicos da CMBEU – os quais em 1952 assinalam que, na zona paulista da Noroeste, a cifra dos transportes efetuados por caminhões “tem aumentado rapidamente no decurso dos últimos cinco anos” (PROJETO nº 21, p. 31).⁴³ O relatório da CMBEU fornece, aliás, interessantes detalhes sobre a concorrência exercida pelos caminhões:

43. O relatório da CMBEU acentua também a concorrência das aerovias, a qual, entretanto, não é mencionada pelos diretores: “as linhas aéreas estão afetando profundamente o tráfego de passageiros pela Noroeste”, diz o documento, que cita a *Cruzeiro do Sul* como a principal empresa aérea, com aeroportos para DC-3 em diversas cidades do trecho paulista da NOB. O texto acrescenta que a maioria das cidades pequenas e das grandes fazendas tinha também pequenos campos de aviação e diz enfim que os aviões estavam também transportando crescentes quantidades de “bagagem, itens de alto valor por unidade de peso e carregamentos especiais de carne entre São Paulo, Rio de Janeiro e o interior.” (REPORT, p. 3.8).

nota-se por exemplo que, felizmente para esses últimos, a época da colheita de quase todos os gêneros da região coincidia com a estação seca, quando as estradas de terra eram trafegáveis, e informa-se que os caminhões que transportavam café, das áreas produtoras diretamente para São Paulo, retornavam carregados com artigos de consumo para "distribuição local" (REPORT, p. 3.7-3.8).

Mesmo assim, é possível que a relativa ausência de expressas manifestações, como foi dito anteriormente, indique, de fato, que Azevedo estivesse correto em suas avaliações e que a concorrência dos caminhões não fosse, para a NOB, um problema tão candente como se poderia imaginar. Ademais, segundo o diagnóstico dos técnicos da CMBEU, havia na região servida pela Noroeste uma deficiência *absoluta* de meios de transporte, mesmo considerando-se os transportes rodoviários. Nessas circunstâncias, também esses técnicos são otimistas com relação às possibilidades futuras da via férrea. É certo que, segundo seus prognósticos, futuros aumentos no tráfego ferroviário decorreriam principalmente do próprio desenvolvimento econômico da região. Contudo, eles também assinalam explicitamente que a "reabilitação e aperfeiçoamento" da Noroeste iria permitir-lhe "recapturar" parte do tráfego perdido para os caminhões – enfatizando que, uma vez melhorada, a Noroeste estaria numa "posição favorável" a esse respeito, devido à "precária condição das estradas de rodagem" (REPORT, p. 3.6 e 3.7; os técnicos chegam a colocar em cifras os transportes que a Noroeste retomaria dos caminhões, no trecho entre Bauru e Três Lagoas: 78,4 milhões de ton./km líquidas por ano, cf. p. 6.9). Também no caso do transporte de passageiros avaliava-se que a modernização da linha da Noroeste viria permitir o oferecimento de um serviço "mais rápido, seguro e confiável", melhorando assim a "posição competitiva" da ferrovia (REPORT, p. 3.2).

A análise efetuada pela CMBEU, ao fornecer outros detalhes da concorrência rodoviária, fornece igualmente outras bases para essa avaliação otimista. Assim, embora aponte a competição exercida pela "excelente" estrada estadual que corria paralelamente aos trilhos entre Bauru e Andradina, o documento assinala também que as demais rodovias, orientadas no sentido norte-sul, figuravam como "estradas alimentadoras" (REPORT, p. 3.7); ao tratar dessas estradas, contudo, os técnicos efetuam ressalvas relacionadas à presença da Companhia Paulista, como será mencionado adiante. Do mesmo modo o documento efetua distinções entre as diversas indústrias processadoras estabelecidas na zona da Noroeste. Segundo os técnicos, os problemas maiores eram enfrentados pelas indústrias menores (*independent producers*), que pagavam à vista pelas matérias-primas mas só recebiam pagamento pelos seus produtos quando esses estivessem depositados em um armazém em São Paulo; essas, portanto, precisavam de um giro mais rápido, de modo que, como foi dito, tendiam a

optar pelo transporte rodoviário mesmo pagando fretes maiores ("aproximadamente o dobro" dos ferroviários). Já com relação às grandes indústrias a situação era diferente. Essas despachavam sua produção pela ferrovia, "usualmente em seus próprios veículos", porque dispunham de meios para suportar as demoras, que podiam chegar a 10 e 15 dias. Além disso, segundo o relatório, as indústrias estavam "vitalmente interessadas" no melhoramento dos serviços da NOB – uma vez que eram "unânicos" em considerar a ferrovia como o "grande gargalo" que impedia a completa exploração do potencial industrial e agrícola da região (REPORT, p. 2.16; sobre esses assuntos v. tb. o texto do Projeto nº 21, p. 49).

Por outro lado, convém ressaltar que, na consideração do futuro da Noroeste, em face da concorrência, o otimismo dos técnicos da CMBEU relacionava-se, certamente, com algumas condições, que teriam de ser satisfeitas. A primeira delas era a execução do amplo programa de reaparelhamento da ferrovia, mas as esperanças dos técnicos pareciam fundar-se sobretudo na perspectiva de uma mudança nos padrões do transporte ferroviário. De fato, indica-se claramente, para a atuação da ferrovia, depois de remodelada, o caminho da *especialização*: "o potencial de carga mais promissor da Estrada de Ferro Noroeste é o transporte a *longas distâncias* de produtos regionais a *granel*, de *baixo valor unitário*, sendo as previsões do tráfego futuro baseadas nessa premissa" (PROJETO nº 21, p. 32; grifo meu).

Como se vê, os autores, corretamente, parecem considerar definitivamente superado o velho modelo do transporte ferroviário, quando esse meio dispunha do "monopólio" dos transportes. Agora, tocava à ferrovia apostar no transporte de grandes quantidades a grandes distâncias, de preferência a granel (e portanto com menores despesas de custeio, pelo uso de trens diretos, simplificação das operações de carga e descarga, etc.). Nesse rol, portanto, poderiam incluir-se até mesmo produtos de baixo valor unitário, cujas baixas tarifas seriam compensadas pelo grande volume transportado e menores despesas de operação.

Podê-se acrescentar que, coerentemente com essas perspectivas, encontram-se também diversas recomendações no sentido da industrialização local de certas matérias-primas transportadas pela NOB, de modo a garantir à via férrea o transporte de massas mais compactas e homogêneas, de maior valor e, portanto, capazes de suportar tarifas mais remuneradoras. Tais recomendações já eram feitas, em 1941, por Covello, que sugeria o estabelecimento de fábricas de óleo de algodão nos locais onde se concentrava a produção algodoeira e preconizava também a instalação, em Aquidauana, de um frigorífico, o qual permitiria que "quase todo um dos atuais comboios de gado para exportação (10 a 12 gaiolas com 250 bovinos) seja transformado apenas num carro frigorífico lotado" (COVELLO, 1941, p. 20, 39).

Finalmente, é muito importante assinalar que, ao que tudo indica, boa parte da concorrência rodoviária à Noroeste se relacionava, direta ou indiretamente, com a presença e a atuação da Companhia Paulista. Como já vimos, Sá Carvalho, por exemplo, registra que os produtos da zona da NOB, logo adiante de Bauru, eram expedidos pelas rodovias “a fim de serem embarcados diretamente na Estrada de Ferro Paulista” (CARVALHO, Luís de Sá, 1942, p. 83). Entretanto, a julgar pelas informações de Covello, tal evasão de mercadorias decorria de uma agressiva atuação da própria Paulista. De fato, Covello atribui à direta iniciativa dessa empresa a própria ação dos caminhões, escrevendo que, na zona da chamada Alta Paulista, aquela Companhia vinha organizando

entidades que lhe mascaram seus intentos de concorrência, fazendo-as construir rodovias e explorar o transporte rodoviário no sentido de drenagem máxima da produção circunjacente para suas linhas. Ao lado deste procedimento construiu armazéns de grande capacidade, onde acumula as mercadorias drenadas [...], sendo subseqüentemente encaminhadas, paulatinamente e de acordo com sua capacidade de transporte ferroviário, para seus destinos. (COVELLO, 1941, p. 17).

Desse modo, assinala o autor, a Noroeste vinha sofrendo uma “concorrência tenaz” por parte da Paulista, sendo que, no município de Lins, a evasão montava, anualmente, a 200.000 sacas de café. Covello afirma ademais que esse sistema, longe de ser mais econômico para os produtores de café, encarecia, na verdade, o custo do transporte. Assim, a razão da preferência estava nas peculiaridades da relação entre os produtores e o mercado, as quais colocavam, para os primeiros, a necessidade de “imediate emissão de conhecimento das partidas entregues às empresas ferroviárias”. Nesse contexto, enquanto a Noroeste, com limitados armazéns, via-se obrigada a condicionar os recebimentos de café à sua também limitada capacidade de transporte, a Paulista podia desde logo receber a mercadoria em seus depósitos e fornecer ao cafeicultor o desejado documento. É por isso aliás que Covello enfatiza a importância da construção, em Lins, de um “armazém suplementar” da NOB (COVELLO, 1941, p. 17-18).

O problema, todavia, não parece haver sido resolvido, tanto que, vários anos depois, em um de seus livros, Lima Figueiredo confirmaria e ampliaria as afirmações de Covello. Figueiredo inicialmente lembra que, com o avanço de outras ferrovias rumo ao oeste de São Paulo, a Noroeste ficara com sua “zona de influência” limitada a uma faixa de 40 a 70 km de largura, “contada do Tietê ao Feio ou Aguapeí”; e acrescenta: “o Tietê, dada sua largura, tem impedido de certo modo a evasão de cargas da nossa zona, o mesmo não se dando com o Feio, que permite transposição fácil através de pontes baratas e com isso a passagem de caminhões em de-

manda das estações da Paulista, circulando pelas estradas de rodagem cuidadosamente conservadas por esta” (FIGUEIREDO, 1950, p. 10; grifo meu).

O relatório da CMBEU, enfim, refere outro caso de evasão de transportes da NOB em direção à Paulista, ao notar que mensalmente eram conduzidas, em média, dez mil cabeças de gado, da região de Aracatuba para a ponta dos trilhos da Alta Paulista em Adamantina. Na verdade, a julgar por certas referências do relatório, o problema da concorrência dessa empresa tendia a agravar-se no futuro (quando estivesse completada a remodelação da Alta Paulista), pela ação das mencionadas “estradas alimentadoras” (REPORT, p. 3.7).

O rodoferroviário da Noroeste

É bastante conhecido o fato de que, em face da crescente concorrência efetuada pelos autocaminhões, muitas empresas ferroviárias organizaram seus próprios serviços de transporte rodoviário, em conjugação com os transportes sobre trilhos – tendo em conta que, como já foi mencionado, um importante trunfo dos caminhões consistia precisamente no transporte direto, “de porta a porta”.

No caso da NOB, é interessante notar que, segundo uma informação do diretor, datada de 1938, a Noroeste já possuía, “de longa data”, um “serviço de entrega a domicílio” (ofício de 6.1.38, em CTT/CGT, Ata 4, de 11.2.38, p. 10). Também o decreto que instituiu o regime autárquico, em 1942, autorizava a NOB a explorar os transportes rodoviários (Decreto-lei nº 4.176, art. 1º).⁴⁴ Contudo, nada se diz nos relatórios sobre esse assunto. Como foi visto, apenas em 1947 a Noroeste implantaria seu Serviço Rodoferroviário – aliás iniciado não em Bauru mas em Lins, o que parece relacionar-se com a concorrência exercida pela Companhia Paulista, que se afigurava mais grave precisamente nessa região (R47, p. 4).

Os relatórios, infelizmente, não são muito pródigos em informações acerca desse serviço. De todo modo ficamos sabendo que, nos primeiros anos, o rodoferroviário da NOB trabalhava “em pequena escala, dentro de suas limitadas possibilidades, com pessoal pertencente à ferrovia e subordinado ao mesmo regulamento da Estrada”. Nessa época o Serviço funcionava mediante contrato com certa “Empresa de Transportes Comerciais Ltda.”, sediada na cidade de São Paulo, a qual, por concessão da NOB, instalara agências em vários municípios da zona – sempre visando a “proporcionar o rápido atendimento dos transportes

44. Na verdade, já em 1940 aparece, entre os créditos concedidos à Estrada, uma dotação de 50 contos destinada a “autocaminhões”, verba que aliás não chegou a ser utilizada no ano (R40, p. 15).

solicitados pelos interessados, lutando com as mesmas armas dos nossos concorrentes" (R52, p. 116).

Já em 1948, pelo que se observa, o Serviço funcionava com diversas agências, todas no trecho Bauru-Araçatuba, e, tendo começado com 3 caminhões, dispunha agora de 13; avaliava-se por outro lado que, estando ainda em "estado de experiência", o órgão não contribuía senão de modo apenas "razoável" para a recuperação de transportes (R48, p. 102 e p. 4). Em maio de 1948 foi estabelecido acordo de tráfego mútuo com o Rodoferroviário da Sorocabana, e em julho de 1950 idêntico acordo foi estabelecido com a "Companhia Paulista de Transportes", isto é, o rodoferroviário da Companhia Paulista (R50, p. 104). Em 1949 se registra que a receita do Serviço havia crescido, como resultado da "intensa propáganda desenvolvida junto ao comércio importador" (R49, p. 69-70), e no ano seguinte os resultados teriam sido ainda melhores, devido à elevação das tarifas das empresas rodoviárias e à "pontualidade" com que o trabalho era executado; assevera-se, de fato, que a instituição tinha grande aceitação nos meios comerciais da zona servida (R50, p. 62). Nota-se, enfim que, em 1951, o Serviço já contava com 20 caminhões e uma caminhonete (R51, p. 106).

Todavia, parece que, no tocante à organização do Serviço Rodoferroviário, os dirigentes da NOB tateavam, hesitantes sobre o melhor caminho a seguir. Em 1949, por exemplo, sem qualquer explicação, informa-se que o Serviço fora desmembrado da II Divisão e subordinado diretamente à Diretoria (R49, p. 69), e em 1951, no âmbito da efêmera reorganização da estrutura administrativa da Estrada, já mencionada, ele passou a integrar, juntamente com as antigas II e IV Divisões, a nova Divisão de Transportes (R51, p. 86).

Seja como for, em 1952 a avaliação dos resultados do Rodoferroviário não era favorável: "os resultados iniciais foram bons, porém, tínhamos que sacrificar nossas tarifas, para acompanharmos a concorrência e não deixarmos para terceiros as mercadorias por eles procuradas. Em consequência, o nosso rodoferroviário não oferecia, de positivo, lucro algum". Conclui-se portanto que, a partir de meados de 1952, deveria iniciar-se uma nova fase na existência do Serviço: a "fase experimental" seria agora superada com sua transformação em um "órgão independente". Informa-se, com efeito, que em julho de 1952 a Diretoria resolveu passar a operar os serviços rodoferroviários através de uma "empresa subsidiária" — organizada, com a denominação de *Rodoferroviário Noroeste*, sob a forma de uma "sociedade de capital e indústria" entre a NOB e a citada Empresa de Transportes Comerciais. Foram ainda elaboradas "taxas especiais, com base nas tabelas dos concorrentes", as quais proporcionavam "vantagem para o público e lucro para a empresa", de modo que, na ava-

liação do diretor, o Rodoferroviário já atendia de modo mais eficiente à sua finalidade, "carreando para as nossas linhas as mercadorias de maior procura pela concorrência, de pequeno volume e frete compensador" (R52, p. 116-117).⁴⁵

Nos relatórios seguintes da diretoria não há mais um item específico para esse serviço, o que parece confirmar sua nova situação de empresa independente; continuam a figurar todavia, juntamente com as rendas das estações, as receitas das várias agências do Rodoferroviário. Já no final do nosso período o serviço estende-se para o trecho de Mato Grosso, privilegiando, ao que parece, as localidades não-servidas diretamente pela linha férrea. Assim, em 1954 aparecem agências não apenas em Três Lagoas e Campo Grande mas também em Dourados, e em 1956 o serviço estende-se para Cuiabá, Rondonópolis, Bela Vista, Porto Murtinho, Coxim, Nioaque e Jardim (localidades essas situadas, todas, a grande distância da linha da NOB). A falta de maiores esclarecimentos, fica-se sem saber se essa expansão ocorreu exatamente nos mesmos moldes em que se desenvolviam os trabalhos desde 1952; é possível, todavia, que em Mato Grosso o serviço rodoferroviário funcionasse de modo diverso: nesse Estado, diz o diretor, a Estrada contratou o transporte por caminhões com "particulares idôneos", visto que a "experiência já de vários anos" demonstrava a "inconveniência econômica da aquisição de veículos próprios" (R54, p. 59; R56, p. 5).

ECONOMIA E POLÍTICA

Considerando-se simplesmente os números em sua frieza, seria até compreensível que um analista se sentisse inclinado, a princípio, a formular uma avaliação negativa do desempenho da Noroeste, no período aqui abordado — desempenho esse caracterizado, segundo o jargão usual, pelo "regime deficitário". Tal avaliação, contudo, não seria exata: como vimos, um exame mais detalhado dos números de receita e despesa mostra realidades que vão além da simples constatação dos freqüentes déficits. De fato, no segundo item deste capítulo foram examinadas várias circunstâncias que pressionavam as despesas de nossa ferrovia, como as travas da burocracia, o peso da herança negativa, a elevação dos preços do combus-

45. Essa remodelação é noticiada também em documentos enviados, em 1952, ao Conselho de Tarifas da CGT, versando sobre as novas taxas do serviço rodoferroviário da NOB — as quais entrariam em vigor a partir de 15 de setembro desse ano (CTT/CGT, Ata 193, de 30.10.52).

tível e o problema dos reajustes salariais. Contudo, mesmo assim se pôde observar que as despesas de custeio foram mantidas em níveis bastante razoáveis. Assim, especialmente na parte final de nosso período, quando tende a agravar-se a situação deficitária, parece ficar bastante claro que o problema consistia não num suposto descontrole das despesas, mas numa severa tendência de *perda de receitas*.

A esse respeito, parece possível dizer que os meios de transporte concorrentes, como as rodovias e outras ferrovias, certamente contribuíram para a perda de receitas por parte da NOB – inclusive pelo fato de que a chamada “evasão” de mercadorias tendia a envolver sobretudo os gêneros que aportavam à ferrovia melhor remuneração. Em face da concorrência, a Noroeste pode ter sido também prejudicada pelo fato de não haver logrado aproveitar sua condição de estrada “pioneira”, no oeste paulista, para lançar sobre essa área ramais que possivelmente se traduziriam em rendas mais avultadas. Do mesmo modo, parece claro que a Noroeste não foi beneficiada, na mesma medida de suas congêneres paulistas, por um tráfego cafeeiro especialmente volumoso – de modo que a chamada *diversificação*, entendida como a predominância do transporte de mercadorias pobres, caracterizou nossa ferrovia ao longo de todo o período.

Contudo, não parece que tais fatores constituam a principal explicação da apontada perda de rentabilidade. De fato, creio haver demonstrado que as circunstâncias do tráfego da Estrada (marcado pela citada diversificação), se já não eram especialmente favoráveis, foram decisivamente agravadas por uma política tarifária que, sobretudo na parte final do nosso período, conduziu a uma severa depressão dos níveis de ingressos da empresa – em função, basicamente, da postergação e da insuficiência dos reajustes das tarifas. Ademais, ao longo do período, certamente contribuíram para essa depressão, ainda que em escala bastante incerta, as frequentes isenções e reduções de fretes.

Tal política tarifária, como vimos, tendia a justificar-se por meio de objetivos maiores, na esfera da política econômica nacional: controlar o aumento do custo de vida, auxiliar o desenvolvimento econômico (inclusive do “longínquo” Mato Grosso), enfim, ajudar a viabilizar a industrialização brasileira.⁴⁶ Desse modo, encontramos aqui, ao que tudo indica, em face de uma situação já assinalada por estudiosos como Duncan e Topik: desde que os destinos da empresa ferroviária houvessem sido subordinados a interesses maiores da política nacional, não haveria que falar em sucessos ou insucessos empresariais.

46. Uma pesquisadora notou, de fato, que as ferrovias contribuíram “para um dos períodos de arrancada da economia brasileira, subsidiando o transporte de cargas e passageiros” (MARTINS, 1995, p. 372).

Com efeito, nenhuma análise do desempenho econômico-financeiro da Noroeste pode deixar de levar em conta o duplo caráter, político e econômico, emprestado à ferrovia desde a época de sua construção. Como assinaléi no capítulo anterior, as considerações preponderantemente político-estratégicas, presentes na construção, bem como na conclusão e na ampliação da Noroeste, ao longo do nosso período, não apenas não excluíam como até mesmo *pressupunham* considerações de sentido econômico. Contudo, é preciso agora acrescentar que, no âmbito dessas últimas considerações, certamente não se cogitava de garantir a *viabilidade econômica* da ferrovia, mas se cuidava sobretudo de atribuir-lhe determinadas *funções* de caráter econômico. Sabe-se de fato que, no início do século 20, os cálculos mais racionais contra-indicavam, como anti-econômico, o lançamento de uma ferrovia dirigida a Mato Grosso. Num trabalho publicado em 1904, isto é, no momento mesmo em que se decidia a construção da NOB, um conceituado engenheiro avaliava como “prematureo” qualquer plano de estrada de ferro para Cuiabá, justificando-se assim:

A estrada de ferro para Cuiabá não custaria menos de cinquenta mil contos de réis, e o deficit anual [...] havia de ser de perto de dois mil contos de réis [...]. Nem outra coisa seria de esperar de uma linha extensíssima, através de território na maior parte ainda despovoado, a qual por muitos anos só teria valor estratégico e político. Nestas condições já se vê que o sacrifício do Tesouro Nacional seria inoportuno e sem resultado compensativo (PINTO, 1977, p. 123).

No caso da Noroeste, portanto, o abandono da racionalidade econômica – ao menos no que se refere ao trecho mato-grossense – era uma condição implícita na decisão mesma de construí-la. Assim, não chega a ser surpreendente que, segundo demonstram os dados constantes na *Tabela 3.7*, o segmento mato-grossense, embora contando com cerca de 2/3 da extensão total da Estrada, fosse responsável pela arrecadação apenas de 1/3, ou menos, de suas rendas (exceto nos anos finais do nosso período, quando essa proporção aumenta significativamente). Nessas circunstâncias, mesmo admitindo-se que a conservação desse trecho fosse objeto de atenção menor que a dispensada ao trecho paulista, de maior movimento, parece lógico supor que as despesas de custeio no segmento sul-mato-grossense tendessem a ser maiores que as receitas ali arrecadadas. Além disso, tratando-se de uma ferrovia estratégica os grandes usuários, como vimos, pareciam sentir-se particularmente à vontade para reivindicar favores tarifários, adotando como argumento as perspectivas de desenvolvimento econômico de áreas próximas às fronteiras.

Parece claro portanto que, durante a maior parte do período estudado, o trecho sul-mato-grossense constituiu para a Noroeste, em termos

econômicos, algo como um fardo, uma espécie de sobrepeso atado à seção mais próspera da Estrada e puxando-a para baixo, na escala dos rendimentos e da eficiência operacional. É certo que nos discursos oficiais, tanto quanto naqueles formulados por observadores externos, as dicotomias entre os trechos paulista e mato-grossense raramente afloram com clareza – sendo, ao contrário, quase sempre abafadas sob uma retórica patriótica e ufanista. Entretanto, a esse respeito encontram-se interessantes manifestações de Lima Figueiredo, quem, em 1946, rompendo o tácito pacto de silêncio, manifesta seu mal-estar com a dupla perspectiva associada à Noroeste e verbaliza com clareza o desastre econômico representado por decisões tomadas com base em critérios eminentemente político-estratégicos: às voltas com a falta de recursos para pagar salários, Figueiredo, nas páginas da *Revista Ferroviária*, escreve que, se a NOB fosse uma empresa privada, “estaria tudo resolvido”, porque “tudo seria encarado pelo lado financeiro” e a Estrada “não exploraria regiões verdadeiramente desérticas como a que se estende de Três Lagoas a Campo Grande” (FIGUEIREDO, 1946b, p. 482).⁴⁷

Entretanto, o mais interessante a notar é que, a despeito de tudo isso, seria um grande equívoco imaginar que o desempenho da Noroeste, ao longo do nosso período, haja resultado em um fracasso. Ao contrário, em face de tantas circunstâncias desfavoráveis, talvez se possa mesmo dizer que seu desempenho constituiu um *relativo sucesso*. A esse respeito, não é demais assinalar que os governos nacionais responsáveis pela Noroeste, ao longo do período estudado, se por um lado contribuíram decisivamente para a depressão das receitas da empresa, têm certamente a seu favor, por outro lado, o fato de haverem investido, em níveis que estão muito longe de serem desprezíveis, na melhora da infra-estrutura da Estrada. Graças a tais investimentos, bem como ao dinamismo econômico do trecho paulista (dinamismo que, já no final do nosso período, é perceptível também em Mato Grosso), a Estrada pôde ostentar um ritmo verdadeiramente notável de crescimento dos transportes realizados, conforme já foi apontado no início deste capítulo.

Desse modo, mesmo mantendo níveis relativamente baixos de densidade de tráfego, a Noroeste logrou conquistar uma posição de certo relevo no conjunto das ferrovias brasileiras: a partir de 1928, e durante todo o restante do período aqui abordado, a NOB manteve-se na 1ª, dentre as três categorias em que os órgãos oficiais classificavam as estradas de

47. O mesmo diretor, aliás, investiria no mesmo ano contra o ramal de Ponta Porã, então em construção, atribuindo “quase 50%” do prejuízo operacional da NOB, em 1946, à “linha deficitária” do ramal – o qual, segundo ele, “está sendo construído, por ordem do Governo”, mas “não se prende à conveniência econômica da Estrada”. (R46, p. 10).

ferro do país.⁴⁸ Além disso, quando de sua incorporação à RFFSA, a Noroeste tinha o 4º melhor (ou menos pior) desempenho financeiro, entre as 16 ferrovias que então compunham a Rede: juntamente com a Santos-Jundiaí, a Paraná-Santa Catarina e a Central do Brasil, a NOB formava o grupo das ferrovias consideradas, “sob o ponto de vista econômico”, como “francamente recuperáveis” (RFFSA, 1958, p. 12, 14).

Esse *relativo sucesso*, não constitui, certamente, motivo suficiente para que se “absolvam”, por assim dizer, os responsáveis pela ferrovia, por uma série de procedimentos condenáveis. Refiro-me aqui aos defeitos congênitos dos segmentos dominantes brasileiros, mais uma vez reiterados na época da industrialização acelerada, a saber: sua impossibilidade de formular e executar um projeto nacional conseqüente e, desse modo, sua preferência pelos expedientes de curto prazo, pela prática de “sacar contra o futuro”, evitando acima de tudo a irrupção de conflitos distributivos entre as várias facções dominantes – tudo resultando em colocar sob risco o futuro da ferrovia, pela não-preservação dos níveis de seus ingressos (e, conseqüentemente, de sua própria dignidade institucional) e pela abertura de espaços para a prática da simples pilhagem. Tendo em conta tais realidades, podemos avaliar quão ingênuas são essas palavras de Fernando de Azevedo:

Não faltam os que pensam que, sendo do governo, [as ferrovias] não precisam bastar-se a si mesmas, por contarem com o erário público, nem deveriam, por isso, cuidar da elevação de tarifas. Em vez de se constituírem em fontes de renda para a União e no interesse de seu próprio desenvolvimento, podem resignar-se à categoria de instituições parasitárias. Nós, porém, vemos a diversa luz essa questão. *Sobre as classes laboriosas, da lavoura, da indústria e do comércio pesam menos do que as tarifas dos caminhos de ferro, a extrema irregularidade ou, por outras palavras, a demora, a insegurança e o desmazelo dos serviços* (AZEVEDO, [1958], p. 111; grifo meu).

Tal compreensão, por parte dessas “classes laboriosas”, seria evidentemente desejável; todavia, não é ela que parece revelar-se no ânimo verdadeiramente predatório dessas classes. A esse respeito, de fato, não há como deixar de considerar muito mais realistas certas manifestações de Lima Figueiredo, quem, referindo-se ao caso dos incêndios de mercadorias, em que a NOB indenizava o proprietário da carga e ficava com o prejuízo representado pelos vagões queimados, escreve: “exigimos o seguro da mercadoria, como manda a lei, e os magnatas caem em cima de

48. O critério para essa classificação, que era inicialmente o montante da receita anual, passou a ser em 1952 o número de unidades de tráfego.

nós com cartas atrevidas e reclamações descabidas"; os industriais, diz ainda o diretor no mesmo texto, "querem sugar a estrada até a medula" (FIGUEIREDO, 1946b, p. 482-483; grifo meu).

Certamente não se pode dizer que todos os principais usuários da NOB usassem de má-fé; contudo, com a banalização de certos argumentos torna-se às vezes impossível distinguir aqueles de boa-fé. O argumento da "Marcha para Oeste", por exemplo, foi invocado para justificar a concessão, a um produtor de ferro-gusa, de favores considerados desmedidos, reiteradas e reiteradas vezes, por analistas de comprovada autoridade. Outro argumento que se tornou completamente desmoralizado, como vimos, era o do barateamento dos gêneros de consumo popular, como forma de combater a carestia; no caso específico da Noroeste, esse argumento era utilizado sobretudo para tentar sustentar o insustentável, a saber, a manutenção de tarifas miseráveis para o transporte de gado em pé.

A esse respeito, aliás, era por todos sabido que a única solução plausível seria a industrialização do gado nas próprias áreas produtoras, mediante a interiorização dos frigoríficos. Entretanto, é notável que, quando isso finalmente ocorre, torna-se pretexto para o aparecimento de outro "argumento", admiravelmente apropriado ao propósito único de incrementar as taxas de acumulação no setor: refiro-me à inusitada idéia de baixar as tarifas do transporte de carnes frigorificadas, tendo como termo de comparação os ingressos (evidentemente muito menores) obtidos com o transporte de gado em pé. Trata-se aí, evidentemente, de simples pretextos, fundados em raciocínios totalmente injustificáveis – pelos quais se conclui que todos poderiam ser beneficiados pelo "progresso", menos a Noroeste. De fato, como admitir tal argumento, se o advento dos frigoríficos era esperado precisamente como a forma de, adicionando-se maior valor a um gênero básico, permitir que ele suportasse adequadamente os custos do transporte (permitindo ao mesmo tempo que o transportador, com maiores ingressos, oferecesse maior eficiência)?

Desse mesmo gênero é um outro argumento, mais antigo, a saber, o dos "vagões vazios". Com efeito, é preciso salientar desde logo a falácia de tal argumento – que só poderia servir, como o anterior, como mero pretexto para a concessão de abatimentos. Anteriormente não havia carga de retorno em Porto Esperança ou Corumbá. Isso é certo, evidentemente; mas a ferrovia não havia sido construída precisamente para estimular o desenvolvimento da região? Ora, em que poderia consistir esse desenvolvimento, senão precisamente no surgimento de cargas para tais vagões até então vazios? Assim, desde que houvesse produção local, não haveria mais que falar em vagões vazios em retorno – e, caso se quisesse conceder abatimentos, que fosse por outras razões que não essa. Na verdade, ao invés de usar-se a "capacidade ociosa" como pretexto para des-

contos, seria o caso de lembrar que a ferrovia, até então, vinha suportando essa ociosidade, mantendo seu tráfego justamente à espera do surgimento de novas fontes locais de produção; ao surgirem tais fontes, justo seria que o esforço anterior da ferrovia fosse reconhecido mediante o pagamento de tarifas minimamente remuneradoras. O contrário corresponderia (nesse caso como no anterior, das carnes frigorificadas *versus* gado em pé) a simplesmente usar uma situação passada (e que todos, supostamente, desejavam ver superada) como critério para o presente e o futuro – o que, lastimavelmente, era o que tendia às vezes a ocorrer.

“A ONDA DE PROSPERIDADE MORRIA NAS BARRANCAS DO PARANÁ” A NOROESTE EM MATO GROSSO

VARINHA DE CONDÃO?

Muito antes da construção da NOB, eram as mais vivas possíveis as expectativas acerca dos efeitos de uma ferrovia que viesse a ser construída em Mato Grosso. Como notou o excelente estudo de Maria Inês Castro, na segunda metade do século 19 uma questão era recorrente, tanto em relatos de viajantes como em relatórios oficiais: “todos indagavam como uma região tão rica em recursos naturais, como o Mato Grosso, permanecia à margem dos prodigiosos avanços em curso nesta época”. Incomodados com o “atraso” da província, governantes e observadores em geral atribuíam essa situação à “ausência de elementos essenciais para que fossem plenamente utilizados os potenciais de riqueza contidos na área” – destacando-se a esse respeito a tríade causal invariavelmente presente nas fontes: “falta de mão-de-obra, falta de capitais e inexistência de comunicações” (CASTRO, 1993, p. 106). As seguintes palavras do presidente da Província, em 1878, ilustram admiravelmente o ponto de vista dominante na época:

Suprima-se a distância, catequize-se o selvagem menos bravo, e afugente-se o mais indomável, se tanto for preciso, e a colonização espontânea, única profícua, virá com seus braços e capitais transformar esta terra ainda de desterro num Éden do Brasil (apud CASTRO, 1993, p. 108-109).

Inicialmente, nota Castro, as discussões acerca da melhoria das vias de comunicação em Mato Grosso centravam-se no tema da navegação fluvial. Resolvido esse problema, depois de 1870, com a abertura da navegação do Rio Paraguai, as atenções se voltam para as ferrovias, formando-se uma verdadeira “enxurrada” de projetos de vias férreas destinadas a ligar Mato Grosso ao litoral – dos quais, como se sabe, o único a frutificar foi aquele que apareceu inicialmente como Estrada de Ferro Bauru-Cuiabá e resultou na Noroeste do Brasil.

Todos esses projetos eram em geral cercados pelas mais róseas perspectivas, no tocante aos efeitos esperados. Contudo, é preciso dizer que a enunciação de tais perspectivas convivia também com algumas vozes

mais cautelosas, as quais avaliavam com muito mais comedimento as perspectivas relacionadas com a construção da ferrovia em Mato Grosso. A esse respeito podem ser lembradas as palavras de Adolfo Augusto Pinto no momento mesmo em que se decidia o início dessa construção, ainda com o traçado Bauru-Cuiabá: esse autor, como vimos, considerava “prematureo” qualquer plano de estrada de ferro para Cuiabá – a qual, em sua opinião, resultaria apenas numa “linha extensíssima, através de território ainda na maior parte despovoado”, e que “por muitos anos só teria valor estratégico e político” (PINTO, 1977, p. 123).

Prognósticos animadores, de todo modo, não cessavam de brotar das mais variadas fontes, e eles persistiram também depois que o ponto final da nova estrada foi mudado de Cuiabá para Corumbá. Na verdade, já em 1903, ao expor o projeto que viria a ser adotado pela NOB, Emílio Schnoor destacava por exemplo o potencial hidrelétrico das quedas de Itapura e Urubupungá (junto às quais passaria a ferrovia), prevendo que se formaria ali um “grande centro comercial e industrial”, e assinalava que a estrada, “atravessando os formosos campos da Vacaria, que alimentam milhões de cabeças de gado”, promoveria o desenvolvimento de todo o sul de Mato Grosso, “em 843 km de leste a oeste por outro tanto de sul a norte” (SCHNOOR, 1903, p. 39).

É certo que a cautela fazia também sua aparição num artigo transcrito no próprio livro de Schnoor. Nesse artigo, de 1903, o engenheiro Marcos Ayrosa, embora defendendo uma ferrovia que atravessasse o sul de Mato Grosso, ponderava, todavia, que a base do “progresso e conservação” de uma tal empresa ferroviária seria o trecho de Bauru ao Rio Paraná; em vista disso, ele propunha que primeiro se construísse esse trecho, cujo progresso concorreria para o desenvolvimento do todo e facilitaria dessa forma a “futura comunicação” entre São Paulo e Mato Grosso (apud SCHNOOR, 1903, p. 46, 48; grifo meu).

Tal espécie de ressalva, contudo, não impediu que um autor mais influente reiterasse e amplificasse as alvissareiras previsões de Schnoor: refiro-me a Euclides da Cunha, que escreve em 1908 (isto é, depois de a Comissão Schnoor haver concluído o reconhecimento do trecho matogrossense da ferrovia). No sul de Mato Grosso, assinala Euclides, aquela Comissão havia identificado “uma área de 6 milhões de hectares de terra roxa igual à do Oeste paulista, de fertilidade consagrada” – área que, uma vez atravessada pela Noroeste, “desvendaria” a colonização estrangeira “um dos mais opulentos recantos do Brasil”. Além disso, fascinado pelas promessas da eletricidade, o autor reitera a previsão de que a região dos saltos de Itapura e Urubupungá seria “a base vindoura do mais importante dos centros industriais da América do Sul”: naqueles lugares até então “desfrequentados”, Euclides vislumbrava, com efeito, “uma cidade opulentíssima do futuro” (CUNHA, 1946, p. 156, 160).

O otimismo surgia até mesmo além-fronteiras, visto como os dirigentes do *Trust del Alto Paraguay* manifestavam-se então esperançosos de que, com a construção da estrada de ferro, seu latifúndio sul-mato-grossense, a *Fazenda Rodrigo*, adquirisse “grande valor” (cf. documentos publicados juntamente com o Decreto nº 7.780, de 30.12.09). Na mesma época, são também interessantes as considerações de Arrojado Lisboa, geólogo da Comissão Schnoor. Crítico do gado zebu, que então se disseminava pelos campos sul-mato-grossenses, Lisboa alegrava-se com as novas perspectivas: o estabelecimento da ferrovia, segundo ele, iria “modificar consideravelmente as condições econômicas dessa região pastoril”, de modo que a “notável resistência para as longas marchas do sertão”, razão do apreço pelos zebunos, tenderia a perder importância (LISBOA, 1909, p. 153).

Com a materialização da Itapura-Corumbá, os prognósticos começam a converter-se em constatações. O presidente de Mato Grosso, Costa Marques, já em 1913 avaliava que a ferrovia trouxera à “rica e futura região sulista” uma “transformação econômica muito grande”, “valorizando imensamente” as terras e “facilitando o seu povoamento”, de modo que o desenvolvimento da região “dia a dia se torna cada vez maior” (RMT13, p. 87). O mesmo presidente, ao relatar as impressões colhidas em viagem ao SMT, empreendida em fins de 1912, elenca minuciosamente os efeitos da NOB:

A vila de Miranda [...] já vai sentindo o influxo benéfico da estrada de ferro. Quase estacionária desde muito tempo, notam-se agora ali certa animação e muita esperança, e vêem-se algumas casas ultimamente construídas e outras em construção, todas de bom material e de tipo moderno [...]. As suas matas são ricas de madeira de lei [...] e a sua exploração, já iniciada, terá agora maior desenvolvimento com a facilidade do transporte que já vai oferecendo a Noroeste (MARQUES, 1913, p. 395).

Também em Aquidauana (vila “de recente fundação” mas que já era “a maior e mais populosa do sul do Estado”), diz o presidente, “já se notam muitos prédios novos e bem-construídos e muitos outros em construção”; devido ao “rápido aumento da população”, acrescenta, “a vida é cara e o aluguel das casas bastante elevado” (MARQUES, 1913, p. 395-396). Os impulsos providos pela NOB sobre Aquidauana são destacados por outros autores, entre os quais Sá Carvalho, que explica: “em Aquidauana, por força da sua situação à margem do rio navegável para Corumbá, estava o principal ponto de apoio para o trecho final da estrada. Ali foram instaladas as oficinas da estrada e formados os depósitos de máquinas e materiais” (SÁ CARVALHO, 1942, p. 30). Enfim, falando de Campo Grande (cidade à qual, nesse momento, nem sequer haviam ainda chegado os trilhos da NOB, procedentes de Porto Esperança), assim se expressava Costa Marques:

A povoação ainda é relativamente pequena, mas nota-se entre os seus habitantes grande animação pelo seu prometedor e próximo futuro, e não pequena afluência de novos contingentes que de outras partes lhe vêm, atraídos pela mesma confiança, de que essa vila será brevemente, pela sua situação e pelo seu clima, uma grande e importante cidade, servida pela Noroeste que logo lhe dará fácil comunicação com o Estado de S. Paulo e com a capital da República (MARQUES, 1913, p. 396).

A respeito de Campo Grande, aliás, ainda mais expressivo era um outro artigo, assinado por Eduardo Olímpio Machado e igualmente publicado no *Album graphico do Estado de Mato-Grosso*:

Há pouco mais de dois anos era um vilarejo insignificante, contando apenas cento e tantas casas, em sua maioria de pau-a-pique, e uns 1.200 habitantes: atualmente possui cerca de 500 fogos, notando-se já um certo gosto nas construções, e contando com uma população fixa de nunca menos de 5.000 almas [...] Existem já alguns edifícios de importância [...]: nota-se uma verdadeira febre de construção, apesar da carestia e dificuldade na obtenção dos materiais de construção [...]. Logo que os trilhos da Noroeste transpuseram o soberbo rio Paraná, agitou-se vertiginosamente o progresso neste município [...]. Tudo vai se transformando, multiplicando-se o comércio, e por toda a parte surgem as pequenas indústrias (MACHADO, 1914a, p. 410-411).

O mesmo autor identificaria efeitos da NOB também no município de Santana do Paranába, em cuja porção sul, cortada pela ferrovia, "a população cresce diariamente com a entrada e localização de nacionais e estrangeiros de toda parte" (MACHADO, 1914c, p. 420). Nessa porção destacava-se o surgimento de Três Lagoas, o "primeiro povoado" que, como notou Machado, a Noroeste "levantou no Estado" (MACHADO, 1914d, p. 421). Três Lagoas, de fato, surgiu em direta ligação com a construção da ferrovia: a própria empreiteira (Empresa Machado de Melo) fundou a cidade, em 1912, "mandando locá-la pelos seus engenheiros drs. Molina e Justino Rangel França, com planta do dr. Oscar T. Guimarães" (CARVALHO, Luís de Sá, 1942, p. 29). Sá Carvalho assinala que a povoação "ficou sendo a chave dos sertões que iam ser trabalhados" e "ponto de apoio" para a construção do trecho mato-grossense, e Machado registra que "o serviço da Estrada dá-lhe atualmente uma vida agitada e adiantada, havendo teatro, hotéis, padarias, drogarias" e estando em projeto sua iluminação a luz elétrica.

Em 1916, outro presidente do Estado, Caetano Albuquerque, comentava a "animadora" influência que a Estrada vinha exercendo no desenvolvimento do sul do Estado, destacando, entre outros, "benéficos resultados", a "facilidade oferecida aos imigrantes nacionais e estrangeiros"

(RMT16, p. 36). Alguns anos depois, o presidente D. Aquino Corrêa relacionava à presença da Noroeste um "movimento de vida e progresso" ("que promete, em pouco tempo, transformar radicalmente as condições econômicas e financeiras" de Mato Grosso) e destacava o desenvolvimento dos "ricos municípios" de Três Lagoas e Campo Grande, "tão rápido como jamais se viu, talvez, em parte alguma do Brasil" (RMT19, p. 109).

No início da década de 20 os efeitos são referidos também por Arlindo Luz: "a vasta região compreendida entre os rios Pardo e Sucuriú cobriu-se de fazendas em que se criam gados de raças finas", escreve o diretor da NOB, acrescentando que uma cidade (Três Lagoas) "surgiu completa", enquanto as "vilas antigas" de Miranda, Aquidauana e Campo Grande "tomaram vigoroso impulso" (R21, p. 42-43).

Em 1923, o viajante A. Marques cuidaria também de apontar os mesmos fenômenos. Depois de mencionar o fugaz fluxo imigratório produzido pela borracha, no norte do Estado, assinala que vinha sendo "mais estável" a imigração trazida pela Noroeste: "as cidades de Três Lagoas, de Campo Grande e de Aquidauana datam de época recente e revelam rápido progresso, só comparável com o das mais novas cidades paulistas". O autor registra, a propósito, que uma "pequena corrente de japoneses" se vinha dirigindo, nos últimos anos, para Campo Grande e outras cidades servidas pela Estrada, onde se dedicavam à "pequena lavoura", e menciona também a atividade de uma empresa de colonização com sede em São Paulo: "cerca de cinquenta famílias, na maioria alemãs, acham-se já localizadas no núcleo *Terenos*, o primeiro fundado pela empresa, à margem da linha férrea" (MARQUES, 1923, p. 77, 115-116).

Um aspecto particularmente digno de nota consiste no destaque concedido pelos observadores aos impactos da via férrea sobre Campo Grande. Em 1941, ao falar dos efeitos da NOB no SMT, Nelson W. Sodré, por exemplo, fixa-se quase que só nessa cidade. Com a Noroeste, diz ele, Campo Grande tomara um "impulso poderoso", colocando-se como "centro distribuidor de primeira ordem": "o caráter de mercado fornecedor, de verdadeiro entreposto, que já vai assumindo, distribuindo os artigos que o parque industrial de São Paulo ali coloca, afirma, com maior certeza, a possibilidade do crescenté desenvolvimento dessa cidade e da sua importância cada vez maior" (SODRÉ, 1941, p. 113). Mais recentemente, outra pesquisadora pôde também escrever, sobre Campo Grande:

A ferrovia provoca o afluxo de imigrantes e migrantes [...]. Campo Grande gradativamente centraliza no Sul de Mato Grosso as principais atividades econômicas e políticas. Esta sua condição de entreposto comercial lhe oportuniza outra condição, a de pólo irradiador de idéias [...]. Com a ferrovia, a cidade passa a receber com frequência jornais editados em São Paulo e Rio de Janeiro [...]. Após a ferrovia, alguns fazendeiros sul-mato-

grossenses fixam residência em Campo Grande, para melhor dirigir seus negócios e, ao mesmo tempo, se inteirar dos acontecimentos políticos locais, estaduais e federais (WEINGÄRTNER, 1995a, p. 7).

Em resumo, como notou Bittar, “é consenso entre os estudiosos que, de todas as povoações atingidas pela Noroeste em Mato Grosso, avultou Campo Grande” (BITTAR, 1997, p. 29)¹. De todo modo, costumam também ser referidas outras povoações nascidas junto à linha, depois da passagem da ferrovia, a saber, as cidades de Água Clara e Ribas do Rio Pardo. Sá Carvalho refere que a povoação de Água Clara surgiu na estação inicialmente chamada *Rio Verde*, no km 657, que fora “o segundo ponto de apoio da construção e depósito de máquinas”. Do mesmo modo, a estação de Rio Pardo, outro desses pontos de apoio, transformou-se na Vila de Nossa Senhora da Conceição do Rio Pardo, “ponto de convergência comercial do povoamento do alto e do baixo cursos do rio” (CARVALHO, Luís de Sá, 1942, p. 30).

Os efeitos da ferrovia costumam ser apontados também em regiões não-diretamente atingidas por ela. Na fronteira sul-mato-grossense com o Paraguai, por exemplo, escreve em 1928 o engenheiro Armando de Arruda Pereira, “quase tudo que existe à venda em ambos os lados, Brasil e Paraguai, são exclusivamente produtos brasileiros, paulistas na maior parte” – sendo que “muitas casas paraguaias se abastecem de tudo via Campo Grande” (PEREIRA, 1928, p. 33).

Em suma, ao longo dos anos, os influxos da NOB sobre o SMT continuam a ser mencionados por diversos observadores. Em 1928, em um interessante opúsculo sobre Mato Grosso, o político cuiabano Generoso Ponce Filho inclui um item com o significativo título de: “O milagre do Sul” – milagre esse por ele relacionado à presença da NOB (PONCE FILHO, 1928, p. 13). Em 1947, Nelson Werneck Sodré fala ainda uma vez da “enorme mutação” ocorrida no sul de Mato Grosso com o advento da via férrea, mutação essa “já observável até no recente ramal de Maracaju” (SODRÉ, 1947, p. 68). Exatamente no final de nosso período, enfim, o então diretor da NOB, Ubaldo Medeiros, assinala por sua vez o “grande surto de progresso na zona servida pela Estrada, especialmente no trecho mato-grossense” (R56, p. 4).

É certo que alguns observadores assinalaram também outros aspectos, menos luminosos, da presença da Noroeste no SMT. Destaca-se, a esse respeito, a constatação do *esmorecimento* dos efeitos benéficos da via férrea, na passagem do trecho paulista para o sul-mato-grossense. Fernando de Azevedo, por exemplo, depois de falar dos estonteantes

1. Para uma análise muito interessante das relações entre a Noroeste e a cidade de Campo Grande, v. ARRUDA, Gilmar, 2000, p. 189-218.

efeitos da NOB no trecho paulista, nota que a ferrovia “ficou, a princípio, quase sem influência sobre o povoamento do oeste e do sul de Mato Grosso” é que “foi muito diferente, a todos os respeito, e mais lenta a transformação por que passaram essas regiões entre os rios Paraná e Paraguai” (AZEVEDO, [1958], p. 80-81). Do mesmo modo, em 1941, Nelson Werneck Sodré assinalava que o “centro de gravidade” da linha da Noroeste permanecia “bem internado em território paulista, onde as cidades por ela servidas continuam num ritmo sempre acelerado de desenvolvimento” – embora o autor ressalvasse a “possibilidade do deslocamento progressivo desse ponto vital para as terras de Mato Grosso, no prolongamento da atividade paulista” (SODRÉ, 1941, p. 112). Nessas circunstâncias, apesar da presença da estrada, o desenvolvimento do sul de Mato Grosso deveria ser esperado para o futuro. Para Azevedo, de fato, a conclusão da linha de Bauru a Porto Esperança, em 1914, abria à ferrovia “antes perspectivas para um futuro mais ou menos distante, de que agora, em 1948, já nos aproximamos, do que possibilidades de conquistas imediatas”. Assim, embora ressalvando que, em Mato Grosso, a NOB “não deixou de influir sobre o povoamento” e que “progressos sensíveis” ocorreram em “vários municípios”, Azevedo reitera o raciocínio anterior: “o que se passou nessas regiões ainda desfreqüentadas se não quase desertas é, pois, do ponto de vista demográfico e cultural, um fenômeno de hibernação”, de modo que “a transformação, que se iniciou lentamente, está longe de atingir o grau de intensidade ou o clímax que alcançará” (AZEVEDO, [1958], p. 81, 83).

Contudo, tal espécie de relativização não foi, certamente, o que predominou na avaliação corrente do significado da Noroeste para o sul de Mato Grosso. Ao contrário, condensando apreciações e juízos favoráveis, formulados desde muito cedo e aqui referidos, a historiografia mato-grossense e sul-mato-grossense, sobretudo a mais tradicional, incorporou uma avaliação extremamente positiva dos efeitos da Noroeste sobre o Estado, e particularmente sobre sua região sul. É certo que até mesmo Corrêa Filho chegou a ressaltar que, no trecho mato-grossense, “diminuiu de certo modo o ritmo” das transformações, em comparação com o trecho paulista (CORRÊA FILHO, 1969, p. 601). Entretanto, nessa obra, que se tornaria talvez o mais consultado e respeitado compêndio da história de Mato Grosso, não é essa ressalva o que mais se enfatiza e destaca; ao contrário, o autor não economiza adjetivos grandiloquentes ao tratar dos efeitos positivos da ferrovia no SMT.

Antes da construção da Noroeste, escreve o historiador, os “sertões desmedidos” de Mato Grosso contavam “raros moradores”; “não havia procura dos produtos que porventura colhessem, nem das próprias terras sem valor”, e os “campos despovoados” não traziam “nenhum indício de

prosperidade". Então, subitamente, "como tocado por *varinha de fada*, o sertão começou a vibrar e florescer, articulado com os núcleos civilizados, cujos anseios de progresso acompanhou". O autor destaca a crescente "corrente povoadora" fomentada pela ferrovia e sente-se enfim autorizado a concluir que a NOB constituiu "o agente poderoso da transformação da vida regional, a que imprimiu novas feições" (CORREIA FILHO, 1969, p. 600-602; grifo meu).

As observações de Corrêa Filho sobrevivem e reproduzem-se em seus epígonos, como o autor de uma popular *História de Mato Grosso do Sul*: "quando os trilhos da ferrovia atingiram a barranca do rio Paraná, do lado paulista, Mato Grosso do Sul estava praticamente desabitado", mas, com o avanço da ferrovia, "repetiu-se", ainda que "mais lentamente", segundo o autor, "o mesmo milagre verificado entre Bauru e o rio Paraná" (RODRIGUES, 1985, p. 129).

Desse modo, não chega a ser surpreendente que, no imaginário sül-mato-grossense, o advento da ferrovia apareça ainda hoje como um "divisor de águas" na história da região, sendo a NOB costumeiramente apontada, em livros, folhetos e artigos de revistas e jornais, como grande responsável pelo incremento do progresso material no SMT.

Creio ser necessário, portanto, submeter à crítica tais apreciações ufanistas – o que não constitui, todavia, empreitada fácil, visto ser impossível abarcar, nos limites de uma única pesquisa, todo o variado rol de influências que se pode atribuir à presença de uma ferrovia em um dado espaço. Assim sendo, limito-me a tentar contribuir para que sejam melhor aquilatados os efeitos mais diretamente econômicos, que possam ter sido causados pela Noroeste em território mato-grossense. Começarei, assim, por um exame da presença da ferrovia no panorama geral das comunicações mato-grossenses, antes de passar a uma tentativa de análise do significado econômico da NOB para o sul de Mato Grosso.

O TREM ASSASSINOU O RIO?

Em outubro de 1909, isto é, quando ainda prosseguia a construção da E. F. Itapura-Corumbá, o engenheiro Antônio Gonçalves Gravata (aliás engenheiro fiscal da União junto à Companhia Noroeste) escrevia o seguinte:

As grandes artérias comerciais futuras de Mato Grosso serão inevitavelmente constituídas, na quase totalidade de sua enorme quilômetragem, por meia dúzia de notáveis sistemas fluviais, que convergem para o Amazonas e o Prata. As estradas de ferro, no seu vasto território, nunca serão

grandes troncos comerciais de primeira ordem, antes poderosos auxiliares do tráfego dessas artérias (GRAVATA, 1909, p. 3).

Referindo-se à navegação do "caluniado" Rio Paraguai, o mesmo autor escrevia: "espíritos há que, ansiosos, esperam que a Estrada de Ferro de Itapura a Corumbá ligue-nos a Santos para dispensarmos essa *navegação fastidiosa*" (GRAVATA, 1909, p. 17-18; grifos do original). Acrescentava, entretanto, de modo categórico:

A Estrada de Ferro de Santos a Corumbá poderá transportar-nos [as pessoas, por suposto] com uma economia de tempo e de dinheiro esmagadora para a viação fluvial, mas nunca poderá conduzir uma tonelada de qualquer mercadoria entre esses dois portos por setenta mil réis, digamos, ao passo que, por intermédio do caluniado e *fastidioso* Paraguai, semelhante transporte, entre Corumbá e os portos do Prata, poderá ser feito pela *décima parte, talvez!* E para os portos do Rio Santos, Paranaguá, etc., por intermédio do rio Paraguai, esse transporte poderá um dia ser feito pela quinta parte (GRAVATA, 1909, p. 18; grifos do original).

Na mesma época, ainda mais peremptórias eram as afirmações de outro engenheiro, Clodomiro Pereira da Silva. Esse autor, que condenava o abandono do traçado originalmente previsto para a ferrovia (o traçado Bauru-Cuiabá), asseverava que a estrada então em construção, dirigida a Corumbá, não alteraria, "de modo algum", a orientação das correntes comerciais existentes em Mato Grosso: "em relação ao comércio de exportação e importação de toda a região", afirmava, "tudo ficará precisamente *sicut erat in principio*". O autor nota que a cidade de Coxim, bem como aquelas da região de Cuiabá, ligavam-se a Corumbá por "vias fluviais que até aqui lhes tem servido", e assim lhe parecia "evidente" que elas não abandonariam essas vias fluviais. Segundo ele, Coxim, por exemplo, que poderia alcançar a ferrovia em Porto Esperança, através de 590 Km de navegação, "certamente não trocará este meio de comunicação por uma estrada de rodagem que não terá menos de 200 [km]"; do mesmo modo, as cidades de Cuiabá, Poconé e Cáceres "continuarão evidentemente a servir-se da navegação até Corumbá", visto que, separadas da ferrovia pelo Pantanal, "não se poderiam comunicar com ela [a ferrovia] senão por meio de estradas (de ferro ou não) de mais de oitocentos km". Em resumo, para o autor, excetuada a zona entre Campo Grande e Miranda, "cuja população não alcança provavelmente quinze mil pessoas", bem como os "habitantes esparsos pelas proximidades do rio Paraná", "todo o restante do Estado de Mato Grosso se comunicará com a estrada [de ferro] por via de Corumbá" (SILVA, Clodomiro P. da, 1910, p. 31-32).

Tais considerações, contudo, não eram as mais importantes, na argumentação de Pereira da Silva. Para esse autor, de fato, do mesmo modo que para Gravatá, a ferrovia não conseguiria fazer face à concorrência dos transportes fluviais: "jamais a estrada de ferro poderá desmontar a concorrência da navegação", escreve ele, acrescentando que, para as "comunicações com o estrangeiro", "desde já ela [a navegação] é invencível". Na verdade, Silva identifica na construção da ferrovia uma única vantagem, e mesmo assim indireta: "é que, estabelecida a concorrência entre a estrada de ferro e a navegação", o serviço *fluvial* entre Corumbá e Buenos Aires "melhorará extraordinariamente" (SILVA, C., 1910, p. 33). Levando adiante sua argumentação, Pereira da Silva efetua previsões acerca dos fretes prováveis na ferrovia, concluindo que "o próprio *Lloyd Brasileiro* fará vantajosa concorrência a ela"; assim, para ele, "todos os transportes cujo destino for exterior, se dirigirão normalmente para Buenos Aires, ficando para a ferrovia apenas o insignificatíssimo transporte interestacional e o de empregados públicos e soldados, além de um mínimo intercâmbio nacional" (SILVA, C., 1910, p. 37). Em suma, o autor considera que seria impossível "conduzir pela estrada de ferro os produtos que procuram Corumbá" (SILVA, C., 1910, p. 39).

Ainda mais longe, contudo, iam as previsões de nosso autor. De fato, Silva considerava que escaparia à influência da Itapura-Corumbá até mesmo a *única* porção do território mato-grossense por ela "comercialmente beneficiada", a saber, "a pequena região de Aquidauana de um lado e da Vacaria do outro". Das duas áreas mencionadas, segundo ele, a primeira procuraria a navegação pelo Paraguai, enquanto a Vacaria buscaria a navegação pelo Alto Paraná, ligando-se assim à Sorocabana ou à Bauru-Itapura. Silva assevera que os Rios Ivinhema e Brillhante concorreriam, "no momento oportuno", para "tirar" da estrada de ferro os produtos da zona e levá-los ao Rio Paraná, "onde outros transportadores mais bem-aparelhados os receberão" – concluindo assim, ao fim e ao cabo, que praticamente nada restaria para ser transportado pela E. F. Itapura-Corumbá (SILVA, C., 1910, p. 39-40).

Em face de considerações do gênero das precedentes, chega a ser quase surpreendente o fato de que, a partir de fins da segunda década do século 20, abundem referências dando conta do *declínio* da navegação fluvial, em benefício da via férrea. Arrojado Lisboa, por exemplo, escrevendo em 1918 sobre as possibilidades de exploração dos minérios de Urucum, informa que nessa época, em comparação com outras anteriores, o problema do transporte do minério ficara "consideravelmente simplificado": é que, segundo o autor, depois da inauguração da Itapura-Corumbá, "uma grande parte do tráfego fluvial, senão a maior parte, entre o Rio de Janeiro e Mato Grosso, passou a ser feito via terrestre, pela via férrea, de onde resultou a disponibilidade de material flutuante para se efetuar o transporte [do minério]" (LISBOA, 1918, p. 36-37; grifo meu). Lisboa insiste

em que os serviços de navegação fluvial pelo Rio Paraguai "ficaram em parte desorganizados" devido à inauguração do tráfego ferroviário, o qual permitia "a ligação do rio Paraguai com o Rio de Janeiro com cerca de 4 dias de percurso" (LISBOA, 1918, p. 79).

Igualmente interessantes são as considerações feitas sobre esse assunto, em 1923, pela Associação Comercial de Corumbá, em uma *Exposição de motivos* dirigida aos representantes de Mato Grosso no Congresso Nacional (documento esse transcrito por Lúcia Salsa Corrêa):

Durante os longos anos em que Mato Grosso, desapercibido de vias férreas, fez todo o seu intercâmbio pela via fluvial, essa navegação floresceu naturalmente, impulsionada pela própria força das condições geográficas que lhe davam as vantagens de um *monopólio do transporte*; mas desde que a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, ligando os municípios do sul às grandes artérias de S. Paulo, derivou para esse Estado avultada corrente do nosso comércio, essa *navegação sofreu o abalo* desse decréscimo na sua receita tanto de fretes como de passageiros, *com o abandono da grande curva por viajantes e carregadores* (apud CORRÊA, Lúcia Salsa, 1980, p. 135; grifo meu).

Convém notar que um abalo similar era noticiado com relação a navegação dos Rios Miranda e Aquidauana, afluentes sul-mato-grossenses do Rio Paraguai. A esse respeito são esclarecedoras as palavras de um autor que trata da antiga e importante fazenda *Taboco*, situada no Pantanal, no município de Aquidauana:

Na época da fundação do Taboco o comércio era feito com Corumbá. [...] As compras de sal, tecidos, ferragens, eram feitas em Corumbá. Havia diversas lanchas que faziam a navegação do Rio Aquidauana até o porto daquela cidade [...]. Havia também o comércio feito com Miranda, que era o ponto principal, aqui do sul. Meus avós tinham casa naquele povoado [...]. Com o surgimento de Aquidauana e, logo em 1913, chegando a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, os meus avós construíram uma casa naquela vila [Aquidauana], passando ali a fazer nosso comércio (RIBEIRO, 1984, p. 98-99).

Igualmente esclarecedoras são as informações de Arlindo de Andrade, em 1934: "o rio Miranda foi, até a abertura da Noroeste, o caminho para o Sul. As lanchas chegavam até a cidade, no transporte de cargas e passageiros. Fez-se a navegação do Aquidauana até a atual cidade. Com o tráfego ferroviário, ela desapareceu [...]. Somente quando a Noroeste fica sem tráfego, com a enchente do pantanal, faz-se a viagem de Salobra a Corumbá" (ANDRADE, 1934, p. 156). Mais tarde, enfim, também Sodré registraria que o Rio Miranda se encontrava "abandonado pela navegação comercial, só transitado por pequenos barcos, em percursos curtos" (SODRÉ, 1947, p. 67).

Em suma, tão grave parecia haver sido o declínio aqui mencionado que, desde então, uma das mais persistentes afirmações, relativas a esse tema, tem sido a de que a Noroeste haveria simplesmente liquidado a navegação anteriormente efetuada pelo Rio Paraguai. Essa avaliação condensa-se na forte frase que dá título ao presente item, pronunciada, em tom afirmativo, por Roberto Campos (1994, p. 135) – e cujas variantes, mais ou menos equivalentes, são facilmente encontráveis na literatura².

Como é evidente, uma aprofundada análise das relações entre a Noroeste e a navegação na Bacia do Rio Paraguai é tema para um trabalho específico, tal a quantidade de dados que seria preciso coligir e examinar. Contudo, não me posso furtar aqui a apresentar algumas considerações a respeito desse assunto. Assim, desde logo cabe dizer que, na verdade, a eventual liquidação da navegação constituiria um efeito que, a rigor, não poderia ser considerado espantoso – dado que, conforme já expus, aí residia nada menos que um dos objetivos expressos da construção da Noroeste. Em outras palavras, uma das razões para a construção dessa ferrovia foi precisamente a conveniência, do ponto de vista das elites dirigentes brasileiras, de neutralizar a influência que sobre Mato Grosso era exercida pela região platina, através do sistema fluvial Paraná-Paraguai – conveniência essa costumeiramente expressa, por exemplo, pelas imagens da NOB como uma “torneira”, ou *dreno*, desviando para Santos as correntes comerciais originalmente dirigidas ao estuário do Prata.

Com vistas a contribuir para o debate dessa importante questão, partirei aqui do ponto que parece o mais intrigante, ou seja, a grande disparidade entre as avaliações anteriores e posteriores, anteriormente resumidas. A esse respeito, devo dizer desde logo que me inclino a suspeitar da ocorrência alternada de dois exageros, a saber, primeiro uma *superestimação* e em seguida uma *subestimação*: em outras palavras, nem as condições da navegação deviam ser tão excelentes como faziam supor as avaliações prévias nem, por outro lado, a mesma navegação se haveria tornado tão insignificante como sugerem as constatações posteriores.

Além disso, é preciso considerar um terceiro elemento interveniente na questão, cujo papel precisaria ser melhor explicitado: refiro-me à eclosão da Primeira Grande Guerra, que coincide com a conclusão da li-

2. Até mesmo ao comentar os antigos planos de ligação de Mato Grosso com a província do Paraná, por via fluvial, planos esses ligados à iniciativa do Barão de Antonina, uma autora afirma: “os sonhos de intercomunicação fluvial foram submergidos pela construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil” (WISSENBACH, 1995, p. 148).

3. A respeito da navegação na Bacia do Rio Paraguai, ver os trabalhos de Maria do Carmo Silva (1999) e Ney Jared Reynaldo (2000).

nha férrea de Bauru a Porto Esperança. Como se sabe, o “surto” de investimentos capitalistas em Mato Grosso, vinculado às vias fluviais, inscreveu-se em um período de grande expansão do comércio mundial, expansão essa que sofreu um forte golpe com a irrupção da guerra européia; na verdade, tão internacionalizado era esse “surto” capitalista em Mato Grosso que o importante centro comercial de Corumbá parece haver sentido já os efeitos depressivos das crises balcânicas, que antecederam a Grande Guerra.

Assim, são significativas as seguintes palavras de Salsa Corrêa, em recente estudo: “o grande abalo nas atividades portuárias de Corumbá deu-se com a crise mundial de 1914-1918. No ano de 1914, o Intendente municipal já reclamava da *crise desoladora* que havia se abatido sobre a cidade e da acentuada queda em sua arrecadação, levando-o a tomar medidas drásticas para sanear as finanças da municipalidade” (CORRÊA, Lúcia Salsa, 1997, p. 198, grifos do original; cabe notar que, como mostra a autora, o relatório em que o intendente expunha suas queixas era datado de fevereiro de 1914 – vários meses, portanto, antes da deflagração do grande conflito mundial). O efeito imediato de todas essas crises foi a retração dos investimentos externos e a virtual paralisação do comércio internacional, como é sabido: “a navegação internacional do rio Paraguai foi sendo desativada”, nota Salsa Corrêa, “afetando, de modo direto”, toda a “estrutura urbano-mercantil” de Corumbá. Além disso, após a Primeira Grande Guerra, salienta a autora, “mudanças substanciais no mercado mundial provocaram uma reorientação dos interesses comerciais e de investimentos de capitais na produção, de um modo geral, em toda a América Latina”. Enfim, a mesma autora completa, hierarquizando os fatores do declínio do comércio fluvial: “o corte irreversível no desenvolvimento do comércio internacional do Porto corumbaense não só decorreu desse complexo e abrangente processo de transformações no mercado mundial, como também ressentiu-se com a instalação da estação ferroviária terminal da linha São Paulo-Mato Grosso, em Porto Esperança, inaugurada em 1914” (CORRÊA, Lúcia Salsa, 1997, p. 198-199, 202; grifo meu).

Problemas da navegação na Bacia do Paraguai

No tocante à *superestimação*, a que me referi anteriormente, o que se afigura é que as excelências da navegação pela Bacia do Rio Paraguai apreciavam na época, na verdade, menos como um *dado* e muito mais como uma *possibilidade*. A esse respeito é bastante significativo que, como pudemos ver, Gravatá cuide freqüentemente de colocar seus verbos no futuro, ao formular suas avaliações sobre as condições da navegação. Com efeito, segundo inúmeras referências, mesmo antes da Grande Guerra e da inauguração da NOB já essa navegação era bastante irregular.

Alves, por exemplo, nota que, após haver sido o Rio Paraguai aberto à navegação internacional, poderosas casas comerciais, implantadas em diversas cidades fluviais de Mato Grosso, passaram a praticar a navegação nesse rio e em seus afluentes. Tratava-se aí, todavia, como assinala o autor, de uma atividade subordinada aos interesses particulares dessas casas, as quais a exerciam como um meio de domínio sobre as atividades produtivas na região. De fato, Alves nota que o "monopólio sobre a navegação", exercido por tais estabelecimentos, teve "grande eficácia no domínio exercido sobre os produtores regionais, estritamente dependentes das frotas das casas comerciais para efeito de abastecimento e de escoamento de seus produtos. Até fins do século 19, o pronto atendimento ao produtor sempre esteve condicionado ao seu grau de resistência às condições de compra e de transporte impostas pelos comerciantes". Na opinião de Alves, esse "monopólio" teria sido desfeito com a instalação, em Mato Grosso, de "empresas poderosas, ligadas ao capital financeiro", as quais, atendendo a um "aumento expressivo" da demanda por transporte na região, passaram a operar linhas regulares de navegação. O autor menciona, no caso, além do *Lloyd Brasileiro*, a empresa paraguaia *Navegación a Vapor (Vierci Hnos) S. A.* e a argentina *Companhia Mihanovich*, concluindo que, "mais competitivas e melhor instrumentalizadas para o serviço de navegação", tais empresas "colocaram por terra um dos principais recursos de domínio das casas comerciais" (ALVES, 1984, p. 50-51).

Parece-me, contudo, que Alves superestima tanto o vulto da demanda como a própria regularidade dos serviços do Lloyd.⁴ De fato, sabe-se que as linhas regulares de vapores brasileiros que serviam a Mato Grosso operaram sempre à base de subvenções oficiais – desde seu início, em 1858, até a época republicana, quando esses serviços foram incorporados pelo Lloyd Brasileiro (cf. BURLAMAQUI, 1918, p. 215-216; Decreto nº 208, de 19.2.1890, art. 4º, e Decreto nº 4.311, de 6.1.02).⁵ Tal circunstância poderia representar, certamente, apenas uma manobra oportunista dos armadores (eventualmente desejosos de engordar seus lucros às custas dos recursos públicos); acredito, todavia, que ela indica antes de tudo que o movimento comercial não era, efetivamente, suficiente para permitir uma operação regularmente rentável das empresas. A esse respeito, parece bastante significativo o fato de que o citado Burlamaqui, que se opunha à aju-

4. Nota-se também que, na verdade, linhas de navegação a vapor teoricamente regulares começaram a ser operadas por empresas especializadas, entre o Rio de Janeiro e Mato Grosso, já em meados do século 19.

5. Na verdade, não apenas as linhas do Lloyd mas também a navegação interna a vapor no Estado de Mato Grosso, no período republicano, era subvencionada pelo governo federal (v. detalhes a esse respeito em QUEIROZ, 1999, p. 419).

da do governo federal à navegação interior de muitos Estados (que podiam muito bem virar-se por si mesmos), abre exceção para o caso mato-grossense: "tudo, absolutamente tudo justifica e apóia a ação federal na navegação para Mato Grosso", assegura ele (BURLAMAQUI, 1918, p. 215).

Entretanto, a despeito do apoio oficial, a operação das linhas fluviais de Mato Grosso por embarcações brasileiras parece haver sempre enfrentado problemas. Desde 1892 a linha do Rio de Janeiro a Cuiabá, dividida em três seções segundo as diferentes condições de navegação, passou a ser servida pelo Lloyd Brasileiro. Entretanto, cedo registram-se queixas contra a atuação dessa empresa, como fica claro por um dispositivo incluído na lei orçamentária federal para o ano de 1898, autorizando o governo federal a "abrir concorrência para o serviço da linha fluvial de Montevideú a Cuiabá, caso o Lloyd continue a não cumprir o seu contrato" (Lei nº 490, de 16.12.1897, art. 10, n. 22, grifo meu; observe-se ademais que essa autorização continuou a ser repetida, *ipsis litteris*, nas leis de orçamento para os anos de 1899 e 1900). Em resumo, escreve um autor, o Lloyd, "apesar de perceber a maior subvenção de todas as empresas beneficiadas pelo governo", mostrou-se "a mais precária empresa em toda a história da navegação em Mato Grosso", pela "má qualidade" de seus serviços, com "tarifas elevadas" e "atrasos nos navios principalmente de cargas" (BRANDÃO, 1991, p. 120-121).

Assim, em 1909 o próprio Gravata qualificava a navegação então existente, entre Corumbá e o Rio da Prata, como "irregular, anti-econômica e mal-estabelecida" (GRAVATA, 1909, p. 15). Em 1923, enfim, na *Exposição de motivos* já citada, a irregularidade e as deficiências dos serviços do Lloyd eram resumidas *a posteriori* pelos próprios comerciantes corumbaenses: aquela empresa, declaram eles, sempre recebera para seus serviços "avultadas subvenções anualmente votadas pelo Congresso nas leis orçamentárias, sem que entretanto houvesse decorrido um só ano a coberto das queixas e reclamações a miúdo proferidas pelo comércio contra uma multiplicidade de fatos desabonadores do seu serviço, e a maior parte deles consistindo em graves lesões ao embarcador" (apud CORRÊA, Lúcia Salsa, 1980, p. 135-136).

Ainda com relação a esse tema, devem ser mencionadas as deficiências das condições físicas da operação fluvial, propriamente dita, no Rio Paraguai e seus afluentes mato-grossenses. De fato, embora o Rio Paraguai possa ser considerado, com justiça, um rio favorável à navegação, isso não significa que essa atividade estivesse aí isenta de obstáculos e dificuldades. A esse respeito são bastante esclarecedoras as seguintes observações:

o rio Paraguai, embora seja de pequeno declive (0,40/00) e velocidade, é caracteristicamente velho, apresentando dificuldades à navegação: terras sedimentares facilmente trabalhadas pela erosão favorecem a formação de alu-

viões entulhadores dos canais, e meandros divagantes colocam as povoações ribeirinhas, de um momento para outro, fora das linhas das embarcações. Assim, difícil se torna manter canais apropriados, bem como estabelecimentos de portos em suas margens (SANTOS, Elina de Oliveira, 1944, p. 91).

De fato, já em 1909 Gravata, embora assegurando que o Rio Paraguai constituía “uma via fluvial de primeira ordem”, enfatizava a necessidade de um melhor conhecimento do rio e uma melhor adaptação da navegação às suas condições peculiares. O Rio Paraguai, lamentava o autor, “nós o abandonamos; mal temos conhecimento do seu regime pelos numerosos práticos que o navegam e que nunca ao menos foram consultados quando se tem pretendido fazê-lo navegar com regularidade”. Assim, ele considerava necessário “desde já iniciar um sistema constante e ininterrupto de observações” do importante curso d’água, sendo igualmente recomendada a adoção da prática de se adaptarem as embarcações ao rio, ao invés de se tentar modificar as características desse último (GRAVATA, 1909, p. 17-19).

Vale ressaltar que avaliações e diagnósticos semelhantes continuam a ser encontrados por muito tempo, ao longo do nosso período. Especialmente interessantes são as observações de Covello, em 1941, as quais se referem não apenas ao Rio Paraguai como também ao Baixo Paraná. Esse autor, de fato, destaca o “esplêndido regime de águas” desses rios, mas nota que sua navegação exigia alguns requisitos básicos, que ele indica: “assídua e atenta assistência administrativa, frota apropriada, pessoal capaz e aparelhamento complementar subsidiário eficiente e bem-distribuído ao longo das rotas seguidas” (COVELLO, 1941, p. 48; note-se, a propósito, que o autor se mostra espantado com o fato de não haver qualquer sinalização do canal, ao longo dos trechos navegáveis, cf. p. 51).

Mais severo em suas avaliações, Nelson Werneck Sodré, em 1947, apresenta o Paraguai como “um rio de baixada, incerto, cheio de sinuosidades, com o leito mudável, semeado de bancos, o canal variável, exigindo cuidados e observação constante a sua praticagem”; sua navegação exige “embarcações especiais”, acrescenta, e oferece “obstáculos ainda pouco estudados e conhecidos”. O mesmo autor submete igualmente a dura crítica as condições dos afluentes mato-grossenses do Paraguai: “são difíceis, de margens quase sempre baixas e nuas, indemarcáveis com as inundações constantes, de leitos fugidios e mudáveis, arenosos por vezes e pontilhados de bancos”. O autor subtrai a essa descrição apenas o Rio Miranda, e prossegue: “os demais afluentes do Paraguai não oferecem condições de navegação, são caudais perigosos, de pequena extensão e, na baixada, perdem-se em varadouros e corixos” (SODRÉ, 1947, p. 67-68; v. tb. FIGUEIREDO, 1947, p. 817).

Enfim, também o relatório de uma importante Comissão do governo do Estado de Mato Grosso, em 1952, embora atribuindo ao Rio Paraguai “ampla navegabilidade” (com navegação “normal e com rendimento perfeitamente tolerável” até Corumbá), assinalava, entre os “mais sérios entraves à navegação fluvial”, em Mato Grosso, a “irregularidade dos rios quanto a calado, canais e outras condições de navegabilidade” (RCP, p. 60-61)⁶.

Nessas circunstâncias, não parece espantoso o fato de que, ao longo do nosso período, o serviço efetuado pelo Lloyd continuasse “absolutamente irregular”, segundo o registro de Covello. As principais unidades da frota da empresa, embora fossem de boa qualidade, apresentavam calado inadequado às águas navegadas, nota o autor, e por esse motivo, bem como por serem deficientes os “recursos de ligação e reparação”, ocorriam “numerosos acidentes” (COVELLO, 1941, p. 48, 51).

Finalmente, cabe mencionar, ainda que brevemente, um outro importante aspecto desse problema, a saber, a falta de aparelhamento portuário. A esse respeito, basta registrar que o porto de Corumbá, o mais importante do Estado, não dispunha sequer de um cais. Estudos visando à construção desse melhoramento são noticiados desde 1907; projetos e orçamentos chegaram a ser aprovados e a alfândega de Corumbá foi incluída entre aquelas que deveriam arrecadar uma taxa especial de 2% (ouro) sobre as importações, para custear as obras do porto; contudo, nada chegou a ser feito, e o problema do cais e demais obras complementares no porto de Corumbá continuaria sendo mencionado, sem solução, pelos anos seguintes até a década de 50 (cf. QUEIROZ, 1999, p. 420).

Uma conspiração contra os rios?

Com relação ao momento crucial aqui enfocado, a saber, o momento em que se efetivou a ligação ferroviária entre Bauru e Porto Esperança, várias das referências disponíveis apresentam-se de modo a sugerir, mesmo que indiretamente, algo como uma deliberada medida, por parte do governo brasileiro, no sentido de reduzir a disponibilidade de meios de navegação no Rio Paraguai (no caso, os meios representados pelo Lloyd). Assim, a julgar por essas referências, depois de 1914 teria ocorrido não uma simples diminuição dos fluxos comerciais pelo Rio Pa-

6. Refiro-me aqui ao seguinte documento: MATO GROSSO. Comissão de Planejamento da Produção. *Relatório que, ao Exmo. Sr. Presidente da Comissão Legislativa do Planejamento da Produção do Estado de Mato Grosso, apresentam José Arruda de Albuquerque, José Eurico Dias Martins, Nelson Barcelos Maia, João Castelo Branco*. [Cuiabá, 1952]: 138p. Datilografado. Para simplificar a redação, este documento é sempre referido, no corpo do trabalho, como RCP (i. é, relatório da Comissão de Planejamento da Produção).

raguai, mas uma *defasagem*, se assim podemos falar, entre as necessidades do comércio e as atividades da citada empresa de navegação. Em outras palavras, a função de *dreno* do comércio fluvial, que passava a ser exercida pela ferrovia, decorreria não dos *méritos* intrínsecos da estrada de ferro, mas da *carência* de embarcações fluviais.

Essa idéia parece claramente exposta, por exemplo, pelos comerciantes corumbaenses, na já citada *Exposição* da Associação Comercial de Corumbá, datada de 1923: “até o ano de 1914, em que explodiu a conflagração européia e em que se inaugurou a via férrea até Porto Esperança, o Lloyd Brasileiro mantinha três viagens mensais entre Montevideu e Corumbá, sendo duas de passageiros e uma de carga”, diz o documento; e acrescenta: “regularizado o tráfego da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, restringiu o Lloyd progressivamente a atividade de seus vapores para os portos de Mato Grosso” – do que haveria resultado, entre 1914 e 1918, “quatro anos de indiferentismo pelos interesses de uma coletividade prolongadamente sacrificada” (apud CORRÊA, Lúcia Salsa, 1980, p. 135-136). Ademais, em outro documento da mesma associação, datado de 1919, a estrada de ferro, como alternativa de ligação com os centros comerciais do litoral brasileiro, parecia ser, a custo, apenas *tolerada* pelos comerciantes, à falta de maior aparelhamento da navegação fluvial: os comerciantes expressam de fato o desejo de se “emanciparem” da ferrovia, “pelo menos num grande número de mercadorias que, *somente devido à falta de vapores*, os negociantes daqui e de algumas localidades do Sul exportam, e também fazem vir de São Paulo e Rio de Janeiro pela estrada de ferro” (ata de reunião da diretoria da Associação, apud CORRÊA, Lúcia Salsa, 1980, p. 133; grifo meu).

Entretanto, a argumentação dos comerciantes parece contraditória, pois em outro trecho de seu documento de 1923, há pouco citado, escreviam que, depois da construção da estrada de ferro, que “derivou” para São Paulo “avultada corrente do nosso comércio”, a navegação “*sofreu o abalo* desse decréscimo na sua receita tanto de fretes como de passageiros, com o abandono da grande curva por viajantes e carregadores” (apud CORRÊA, Lúcia Salsa, 1980, p. 135; grifo meu). Ora, se a navegação havia decrescido, havendo os “viajantes e carregadores” abandonado a “grande curva” pelo Prata, como esperar que o Lloyd mantivesse na mesma intensidade suas atividades nessa região?

Certamente, não me parece prudente descartar, desde logo, uma possível intervenção do governo brasileiro a esse respeito; com efeito, uma deliberada redução das atividades do Lloyd – no sentido de *forçar*, digamos assim, os fluxos comerciais a se reorientarem em direção à ferrovia – seria perfeitamente congruente com os objetivos estratégicos presentes, desde o início, em todo esse episódio. Essa eventualidade, eviden-

temente, somente pode ser verificada através de uma minuciosa pesquisa; contudo, inclino-me a pensar que tal intervenção não deve ter sido necessária, em face da desorganização do trânsito fluvial associada à irrupção do conflito bélico mundial. Ademais, deve-se notar que um estudo desse tema registra expressamente que o afastamento do Lloyd relacionou-se “com a entrada em funcionamento da estrada de ferro Noroeste do Brasil e o *agravamento dos déficit* na linha [fluvial] de Mato Grosso” (BRANDÃO, 1991, p. 121; grifo meu).

Assim, é sabido que o Lloyd terminou por deixar as linhas de Mato Grosso entre 1918 e 1922, período em que seus vapores das linhas de Montevideu a Cuiabá foram transferidos em regime de arrendamento, a certa *Companhia Minas e Viação de Mato Grosso* (BRANDÃO, 1991, p. 121-122). Contudo, na seqüência de seu documento de 1923, nossos comerciantes prosseguem queixando-se dessa solução e apontando uma suposta má-fé da nova empresa:

Começou com esse novo regime uma época de abusos de outra natureza, porque se o *Lloyd*, sempre servido por administrações e funcionários negligentes, sistematizara um serviço anarquizado, a *Minas e Viação* organizou o sistema de desviar os navios arrendados para a navegação exclusiva do Paraguai e da Argentina, abandonando o serviço de Mato Grosso, cujos portos permaneciam meses sem notícia dos vapores nacionais. Um ou outro cargueiro que chegava a Corumbá só o fazia com a demora de 60 a 80 dias na viagem, porque as escalas dos portos argentinos e paraguaios consumiam semanas e semanas de estabilidade, quando a viagem normal vagarosa, de Montevideu a Corumbá, é de vinte dias, e a rápida apenas de dez (apud CORRÊA, Lúcia Salsa, 1980, p. 136).

Conforme notou Salsa Corrêa, em recente estudo, mesmo depois da Primeira Guerra e da Noroeste os grandes comerciantes de Corumbá “alimentavam ainda a expectativa de uma retomada de suas atividades anteriores e da supremacia de sua posição na banda Sul do Estado”, acreditando na “continuidade da navegação regular pela via do rio Paraguai e foz do Prata” (CORRÊA, Lúcia Salsa, 1997, p. 170). Entretanto, como se vê, os comerciantes continuavam a culpar, pelo declínio das citadas atividades, as deficiências da empresa encarregada dos transportes.

Certamente não se pode descartar a possibilidade de que as práticas noticiadas pelos comerciantes decorressem, efetivamente, de uma atitude de má-fé da empresa, que se teria apressado em apossar-se das embarcações do Lloyd para extrair delas o máximo benefício – empregando-os, conforme denunciado, nos trechos em que o tráfego era mais intenso e assim deliberadamente prejudicando os comerciantes mato-grossenses. Em favor dessa hipótese trabalham as repetidas queixas desses comer-

ciantes e também de autoridades estaduais. De fato, o comportamento da Companhia Minas e Viação (que aliás obtivera do Estado também a concessão para exploração das minas de Urucum) foi oficialmente reprovado, *a posteriori*, pelo presidente do Estado, Pedro Celestino – o qual afirma que a empresa “não curou de dar execução ao seu contrato”, deixando “completamente abandonadas as minas e a navegação por alguns anos” e assim acarretando “graves prejuízos ao comércio e ao desenvolvimento industrial do Estado” (RMT24, p. 56). Em 1926 o novo presidente, Mário Corrêa, retoma o assunto, mencionando “justos e incessantes rogos do nosso comércio” e reafirmando que a Companhia não havia cumprido o contrato relativo à navegação, “deixando por fim completamente anarquizado esse serviço, que até hoje não pôde ser normalizado, com graves prejuízos para o Estado” (RMT26, p. 88).

Entretanto, sem embargo da relevância desses testemunhos, parece óbvio que as apontadas irregularidades deviam corresponder, em grande medida e antes de qualquer coisa, ao efetivo declínio do movimento comercial, conforme aliás expressamente reconhecido pelos próprios comerciantes. Nesse sentido, talvez pudéssemos dizer que as reivindicações dos comerciantes (nisso secundados pelas autoridades estaduais) correspondiam sobretudo a esforços de manutenção, não apenas de sua antiga posição de supremacia, como notou Salsa Corrêa, mas de vínculos comerciais de longa data estabelecidos com o circuito platino. Todavia, o que parece é que, agora, tal intento encontrava-se sumamente dificultado, visto que, segundo indicações dos próprios comerciantes – e ao contrário das previsões de Gravatá e Clodomiro Pereira da Silva – os fretes ferroviários se apresentavam mais atraentes que os fluviais.

A esse respeito, são especialmente reveladoras certas tentativas de entendimento entre os comerciantes corumbaenses e a citada Companhia Minas e Viação, em 1919, conforme noticiadas por um documento da Associação Comercial de Corumbá (trata-se da ata transcrita por Salsa Corrêa e aqui já mencionada). Segundo informa o documento, a empresa se havia formalmente comprometido, perante a Associação, a fazer “três viagens regulares por mês” entre Corumbá e Montevideú, desde que, em troca, fosse “correspondida com o auxílio dos importadores e exportadores”; em outras palavras, a Companhia exigia apenas, para si, a preferência dos comerciantes – em desfavor, por suposto, da via férrea. O interessante no caso, entretanto, é a resposta dos comerciantes: a Companhia, respondem, teria deles “toda a preferência”, desde que ela concordasse em “baixar os seus fretes de modo a ficarem inferiores aos da estrada de ferro” (apud CORRÊA, Lúcia Salsa, 1980, p. 132-133; grifo meu).

Tais manifestações, como se vê, parecem descaracterizar a idéia de que o comércio fluvial estivesse estiolando-se por falta de meios de trans-

porte. As observações de Lisboa, há pouco citadas, escritas precisamente em 1918, dão conta de ampla disponibilidade de material flutuante. Ademais disso, cabe realçar que, enquanto as empresas *brasileiras* de navegação (representadas sucessivamente pelo Lloyd, pela Minas e Viação e novamente pelo Lloyd) eram alvo de constantes reclamações, as empresas estrangeiras (argentinas e paraguaias), particularmente a Mihanovich, continuavam a trafegar pelo trecho mato-grossense do Rio Paraguai – normalmente, ao que tudo indica. O inconveniente das empresas estrangeiras, contudo, eram os “fretes elevados”, segundo acusação do presidente Mário Corrêa (RMT26, p. 88). Desse modo, em resumo, o problema dos comerciantes não seria a falta de *quaisquer* embarcações, mas a falta de embarcações que pudessem ou se sujeitassem a efetuar transportes em condições de competir com a via férrea.

A primeira vista, pode parecer estranho que um meio de transporte tão louvado pela barateza de seus custos pudesse haver sido batido por uma ferrovia, e mais, uma ferrovia como a Noroeste, que padecia das mais variadas deficiências. Ao que me parece, o problema é que o papel dos meios de transporte intensivo, ou seja, as hidrovias e as ferrovias, costuma ser freqüentemente mal compreendido, o que tende a dar margem a errôneas avaliações de seu desempenho. Acerca das ferrovias, por exemplo, continua em parte incompreendida sua principal vocação, particularmente nos tempos atuais, a qual pode ser sintetizada no lema *transporte de grandes massas a grandes distâncias* – lema esse que pode ser aplicado, talvez com ainda maior justeza, aos transportes fluviais.⁷ Assim, numa análise simplificada do problema, poderíamos dizer que ferrovias e hidrovias conseguem colocar-se como *transportadores universais* (isto é, escoadouros de gêneros de todos os tipos e em todas as quantidades, em quaisquer distâncias) apenas na ausência de outros meios, mais flexíveis e adaptados para o deslocamento, principalmente, de pequenas massas, a pequenas ou mesmo grandes distâncias.

Em parcial abono dessas asserções, invoco os raciocínios de Gravatá e Clodomiro P. da Silva, aqui já citados. Quanto a Gravatá, já salientei há pouco seu cuidado em situar no futuro boa parte dos felizes resultados associados à navegação na Bacia do Rio Paraguai. Além disso, ao prever o futuro êxito de certas iniciativas então em projeto (ligadas, ao que parece, à exploração dos minérios de Urucum), esse engenheiro escreve:

7. De fato, nota-se que esse princípio já fora proclamado no Brasil pela comissão que elaborou o Plano de Viação de 1934 – a qual assinalava que “a navegação marítima e fluvial e a estrada de ferro continuarão a ser os meios de transporte com que devemos contar para atender, a baixo preço, os grandes volumes de tráfego, em grandes distâncias” (apud MARTINS, 1995, p. 104).

"então, quando praticamente for provada a possibilidade de um comércio contínuo, uniforme e colossal, é que ressaltará o valor do Rio Paraguai, dom precioso da natureza para o aproveitamento das riquezas do centro da América do Sul" (GRAVATÁ, 1909, p. 19, grifo meu; previsivelmente, o autor acrescenta que Mato Grosso "não pode esperar por essa época", e é por isso que ele sugere, como já vimos, imediatos estudos sobre o regime do rio). O mesmo autor prevê, ademais, que a concorrência da via fluvial à férrea passaria "de formidável a esmagadora" no momento em que os fretes de Corumbá ao Rio da Prata (que ele já considerava satisfatórios) pudessem reduzir-se em um terço, o que ocorreria "logo que duplique ou triplique o atual movimento" (GRAVATÁ, 1909, p. 16; grifo meu).

Pereira da Silva, por seu turno, faz repousar parte de suas previsões sobre o fracasso da ferrovia, em Mato Grosso, também em um esperado incremento da navegação fluvial, graças a melhoramentos que estavam sendo implementados por iniciativa argentina. De fato, esse autor indica uma série de providências do governo da República Argentina, tendentes a canalizar para os Rios Paraguai e Paraná os transportes da região norte dessa República, concluindo: "percebe-se facilmente a importância que vai ter a navegação nos rios Paraguai e Paraná, à vista do comércio ativíssimo que se vai criar, ao lado das grandes facilidades naturais [...]. Nestas condições pode-se bem prever como serão reduzidos os fretes da navegação nos trechos argentino e paraguaio, e a influência que vão sofrer nos trechos boliviano e brasileiro" (SILVA, Clodomiro P. da, 1910, p. 39).

De uma forma ou de outra, como se vê, na base dos luminosos prognósticos relativos à via fluvial encontravam-se pressupostos que, na verdade, estavam muito longe de se concretizarem. Eles certamente ainda não se haviam concretizado, por exemplo, em 1941, época em que Covello aconselhava ao governo um aumento na coordenação entre a Noroeste e a navegação brasileira do Rio Paraguai, como meio de ampliar o intercâmbio entre o Brasil e os países do Prata. Nessa ocasião, de fato, Covello afirmava claramente que a efetivação de tais planos dependeria fundamentalmente de medidas capazes de promover o barateamento dos fretes fluviais, os quais, no trajeto de Porto Esperança a Buenos Aires, eram então muito superiores aos fretes marítimos de Santos à capital argentina. O autor sugeria, assim, que o governo federal providenciasse "uma série de medidas remodeladoras do nosso serviço fluvial a fim de lhe conferir maior eficiência" (COVELLO, 1941, p. 49).

Por outro lado, em 1952, os técnicos da CPP indicavam, entre os "mais sérios entraves à navegação fluvial", em Mato Grosso, não apenas a "concorrência de transportes mais rápidos e mais elásticos" como a "inexistência de densidade suficiente de produção a transportar, de modo a que o capital e a organização particulares se lancem ao negócio com as melhores

probabilidades de êxito". Era por essas circunstâncias, além de outras, que os referidos técnicos continuavam a lastimar que Mato Grosso não conseguisse retirar de seus rios todos os "extraordinários benefícios" que deles poderiam ser extraídos (RCP, p. 60; grifo meu).

Em resumo, nem foram introduzidas na navegação fluvial, ao menos no trecho brasileiro, as melhorias que seriam necessárias, nem foi atingida na região "densidade suficiente de produção a transportar" (com uma exceção que adiante veremos). Assim, não admira que os fretes fluviais, longe de se baratarem, parecem haver subido, a julgar pelo que afirmavam, em 1952, os técnicos da CMBEU: "o custo do transporte fluvial, nos 78 quilômetros entre Porto Esperança e Corumbá, é o mesmo do transporte ferroviário nos 1.273 quilômetros entre Bauru e Porto Esperança" (REPORT, p. 3.9).

Em tais condições, parece compreensível que a construção do trecho ferroviário de Bauru a Porto Esperança haja exercido um efeito predominantemente depressivo sobre a navegação de longa distância pelo Rio Paraguai, dirigida ao Rio da Prata. Na situação então existente – e não em uma situação futura, sonhada ou desejada – a direta ligação com os centros do sudeste brasileiro, proporcionada pela Noroeste, surgia, apesar de suas notórias deficiências, como alternativa virtualmente imbatível. Desse modo, talvez se possa dizer que a ferrovia provocou, com relação à navegação pelo estuário do Prata, o mesmo efeito que, mais tarde, tenderia a ser ocasionado pelas rodovias sobre as próprias vias férreas: a evasão, para seu leito, das mercadorias de menor volume e de maior valor unitário, ou seja, grande parte do que era até então transportado pela via fluvial.⁸

A persistência da navegação

Contudo, mesmo em face das realidades recém-expostas, a navegação, tanto no Rio Paraguai como em alguns de seus afluentes mato-grossenses, persistiu com certa importância ao longo do nosso período (tendo mesmo adquirido, talvez, expressão quantitativa maior que a anteriormente alcançada). De fato, como assinalai, talvez os pesquisadores que já trataram do assunto tenham elevado a demasiada altura o vulto

8. Não surpreende, assim, que os técnicos da CAPES tenham assinalado, dentre as causas do pequeno desenvolvimento da navegação fluvial em Mato Grosso, a "natural concorrência por parte de outros sistemas de transporte, particularmente o ferroviário" (ESTUDOS de desenvolvimento..., 1958, p. 60; grifo meu).

da citada navegação, na época anterior à NOB, de tal modo que seu declínio, no período posterior, veio a parecer maior do que realmente foi – sendo, do mesmo modo e pela mesma razão, subestimada sua permanência ao longo desse novo período. Acerca dessas questões parece, portanto, admiravelmente talhada a lição de Fogel – quem, referindo-se ao caso dos Estados Unidos da América, aponta na historiografia uma “subestimação da persistente (*continuing*) importância de vias não-férreas em transportes intra-regionais, mesmo no auge da supremacia ferroviária” (FOGEL, 1964, p. 75).

Com efeito, numerosos observadores cuidaram de destacar a continuidade dos transportes fluviais na Bacia do Paraguai. Escreve por exemplo A. Marques, em 1923 – numa época ainda sob o duplo impacto, portanto, da guerra e da NOB: “a navegação representa o fator mais importante da vida econômica de Mato Grosso. O Rio Paraguai, que percorre a parte mais extensa do Estado, é o veículo principal das relações com o exterior” (MARQUES, 1923, p. 128). Na verdade, mesmo Arrojado Lisboa testemunhava em 1918 a manutenção de um “regular e progressivo movimento comercial pela via fluvial” (LISBOA, 1918, p. 78), e Salsa Corrêa registra que, “apesar da precariedade e irregularidade do fluxo fluvial, Corumbá permaneceu como pólo de escoamento da produção de couros bovinos secos e salgados através da Bacia do Prata”, com destino a mercados externos (CORRÊA, Lúcia Salsa, 1997, p. 201).

Virgílio Corrêa Filho afirma por seu turno, ainda em 1939: “atualmente, a circulação dos produtos se realiza em Mato Grosso pelos três sistemas, de vias férreas, estradas de rodagem e, sobretudo, de navegação fluvial” (CORRÊA FILHO, 1939, p. 230; grifo meu). Com relação a tal apreciação, talvez se deva descontar um eventual exagero por parte do autor, motivado por um ponto de vista excessivamente centrado na região de Cuiabá; de todo modo, não se pode deixar de notar que Corrêa Filho repete expressamente o mesmo conceito, na mesma obra. Depois de referir-se brevemente às vias férreas e às estradas de rodagem, o autor insiste: “o maior movimento dos produtos, porém, se opera pelas estradas que marcham”; o Rio Paraguai, nota ele, “esgalha os seus braços pela região mais povoada do Estado, carregando-lhe os produtos por meio da rede invejável de drenagem que forma” (CORRÊA FILHO, 1939, p. 233-234).

Mesmo Nelson Werneck Sodré (tão crítico, como vimos, das condições de navegação na Bacia do Paraguai), embora avaliando em 1947 que “a navegação do Paraguai permanece em nível reduzido”, assinala que ela era “importantíssima para a vida e para a política da região”; o mesmo autor deixaria ainda escapar um elogio à navegabilidade do rio em questão: ao contrário do Rio Paraná, escreve, o Paraguai “não tem interrupção alguma em seu curso” (SODRÉ, 1947, p. 68, 74-75). Recente-

mente, enfim, uma autora assinalou que, “na história da navegação do rio Paraguai, não consta a suspensão do movimento de transporte de cargas e de passageiros durante o século 20. O serviço de navegação nacional e internacional permaneceu operando de forma significativa, até hoje, sem interrupção” – sendo portanto possível dizer, como nota expressamente a mesma autora, que “o rio sobreviveu ao trem” (SILVA, Maria do Carmo Gomes da, 1999, p. 224, 231).

É certo que, conforme já referi em diversas passagens, a navegação brasileira em águas da Bacia do Paraguai permanecia problemática. No início da década de 40 o Lloyd Brasileiro foi substituído, nas linhas que serviam a Mato Grosso, por uma nova entidade: a autarquia federal denominada *Serviço de Navegação da Bacia do Prata* (SNBP), criada em 1943. Todavia, ao que tudo indica, a existência desse órgão não foi menos atribulada que a de seu antecessor. Em 1953, por exemplo, um autor assinalava que o SNBP – que iniciara suas atividades com material flutuante “já bastante usado”, herdado do Lloyd – vivia, desde sua criação, em “regime deficitário”.⁹ De todo modo, não deixa de ser notável que, a despeito das duras observações iniciais, o mesmo autor efetue, acerca das perspectivas do SNBP, uma análise relativamente favorável: o Serviço estava, por exemplo, recebendo novas unidades: “foram construídas ultimamente 7 embarcações na Holanda, uma na Inglaterra e 8 nos estaleiros da ilha do Viana, no Rio de Janeiro, todas em tráfego” (VIEIRA, 1953, p. 259).

Certamente, na época posterior ao advento da Noroeste, a navegação a que me estou referindo apresenta características diferentes daquelas vigorantes na época anterior – quando, conforme assinalavam os comerciantes corumbaenses, as vias fluviais detinham, no tocante a Mato Grosso, um virtual “monopólio dos transportes”. Assim, nessa nova fase é possível discernir principalmente a persistência de uma navegação *complementar* às linhas da NOB – embora seja identificável também, nessa atividade, até mesmo uma função *alternativa* à via ferroviária.

A navegação fluvial como alternativa à Noroeste

Se, no caso das ferrovias, é a emergência da concorrência rodoviária que as impele à especialização expressa pelo lema há pouco mencionado, no caso da navegação do Rio Paraguai, em Mato Grosso, foi o ad-

9. Vale notar que as atividades do SNBP estendiam-se também ao Alto e Médio Paraná. Assim, ele mantinha duas linhas internacionais: Corumbá-Montevidéu e Corumbá-Assunção-Encarnação-Porto Mendés; mantinha, ademais, percursos nacionais, a saber, a linha Corumbá-Porto Murtinho e as do Alto Paraná; além disso, previa-se para “muito breve” a inauguração da linha Corumbá-Cuiabá (VIEIRA, 1953, p. 259).

vento da ferrovia que tendeu a exercer essa mesma pressão. Assim, parece-me que uma justa apreciação das relações entre a Noroeste e a navegação do Rio Paraguai deva pelo menos mencionar certas situações em que a via fluvial logrou manter-se competitiva, apresentando-se, portanto, como uma via claramente alternativa à estrada de ferro.

Desde logo se nota que, no caso (único, aparentemente) em que chegou a ocorrer a necessária "densidade de produção", os transportes fluviais mantiveram sua supremacia. Refiro-me aqui ao transporte dos minérios de Urucum, que a ferrovia não logrou arrebatar à via fluvial; mercadoria de grande peso e baixo valor unitário, insuscetível de deterioração e deslocada em enormes quantidades, os minérios constituem, como se vê, uma carga especialmente adequada aos deslocamentos por meios aquáticos.

De fato, em 1918 Lisboa registra expressamente que a exportação dos minérios de Urucum, cuja exploração estava então sendo estudada, deveria ser feita pelo sistema Paraguai-Paraná (LISBOA, 1918, p. 75). Do mesmo modo, no início da década de 40, ao tratar da possibilidade de exploração do minério de manganês, Covello assinala também que sua exportação dependeria apenas da "capacidade de transporte fluvial regular" (COVELLO, 1941, p. 64). Também nessa época, segundo se informa, o Grupo Chamma iniciou a exportação de minério de ferro para o Uruguai e a Argentina, utilizando-se das vias fluviais (ITO, 1992, p. 58). No início da década seguinte, quando novamente se trata da exploração dos minérios de Urucum, a via aventada para a exportação continuavam a ser os rios, mesmo estando prestes a inaugurar-se a linha férrea de Corumbá a Porto Esperança (RMT52, p. 39)¹⁰. Essa circunstância seria enfim confirmada em 1954, quando aliás se alvitra a possibilidade de se aproveitar o retorno das chatas de minério para trazer carvão de Santa Catarina e Rio Grande do Sul, como forma de promover o desenvolvimento da indústria do aço em Corumbá (RMT54, p. 109).

Ademais desse caso, nota-se que, ao longo do nosso período, a via fluvial do Paraguai mostrou-se adequada ao transporte de outros gêneros destinados a Mato Grosso, situando-se, ainda aqui, como uma via alternativa à Noroeste. A esse respeito, são significativas as seguintes referências de Arlindo de Andrade, em 1934: Buenos Aires, Rosário e Montevideu, escreve esse autor, vendem a Mato Grosso, "gasolina, querosene, arame farpado, farinha de trigo, sal de Cádiz, concorrendo com S. Paulo, donde nos vêm, com o frete mais alto, as mesmas mercadorias, via Noroeste" (ANDRADE, 1934, p. 144). Esse rol seria ainda acrescido, mais

10. De fato, o Projeto n° 21, da CMBEU, registra expressamente que a Noroeste "não transporta minérios, apesar de sua linha-tronco passar a três quilômetros das jazidas de Urucum" (p. 53).

tarde, com o trigo argentino, destinado a um moinho instalado em Corumbá – caso em que, obviamente, a via fluvial não podia encontrar na estrada de ferro um efetivo competidor. Um pouco diferente, mas talvez mais notável, foi, nas décadas de 40 e 50, o caso dos materiais necessários às obras da estrada de ferro Brasil-Bolívia – transportes pesados e volumosos em que a via fluvial parece haver claramente deslocado a Noroeste, que aqui sim podia apresentar-se como possível competidora (VIEIRA, 1953, p. 260, nota 4). Por outro lado, informa-se em 1952 que a *Shell Company* acabava de adquirir embarcações especiais para transportar derivados de petróleo para Corumbá (REPORT, 1952, p. 3.9).

Enfim, ainda na década de 60 os técnicos da Comissão Interestadual para a Bacia Paraná-Uruguaí (CIBPU) registram a importância da navegação no trecho entre Corumbá e o Rio da Prata: "por ele desce todo o manganês extraído de Corumbá", enquanto do Prata "sobe, principalmente, trigo da Argentina e do Uruguai" (PLANO de industrialização..., 1964, p. 52).

A articulação entre a ferrovia e a navegação fluvial

Se a navegação fluvial logrou portanto manter, ao longo do nosso período, um certo papel até mesmo como competidora da ferrovia, será certamente menos surpreendente constatar seu papel também como via complementar à estrada de ferro. No tocante a essa espécie de relação entre as duas vias, o aspecto certamente mais notável foi aquele pelo qual a navegação canalizou para a ferrovia, em Porto Esperança, o grosso dos fluxos comerciais antes dirigidos ao Rio da Prata – sendo portanto possível dizer que a projetada função de *dreno* foi admiravelmente (ainda que penosamente) cumprida pela ferrovia, durante quase quarenta anos, através do Porto Esperança¹¹.

A esse respeito, destaca-se o tráfego de passageiros procedentes das cidades servidas pela navegação, atraídos à Noroeste pela drástica redução, por ela proporcionada, dos tempos de viagem entre Mato Grosso e o Sudeste brasileiro. No tocante a mercadorias, salienta-se particularmente o caso do charque, quase que totalmente desviado dos anteriores percursos para ser embarcado em Porto Esperança. Aparece também um ramo

11. É curioso notar que, em 1941, Covello, depois de criticar a precariedade da navegação brasileira pelo Rio Paraguai, chega a apresentar surpreendente proposta: "na falta de melhor solução para o problema, seria preferível que a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil fosse entregue, reaparelhada, a seção de navegação fluvial do Lloyd. Essa sugestão merece detido estudo se bem que nos pareça não ser a melhor solução, apesar de que ela permitiria uma só direção para todo o sistema nacional de transporte do sudoeste brasileiro" (COVELLO, 1941, p. 61). Por outro lado, como vimos, Fernando de Azevedo sugere a criação, na NOB, de um Serviço de Navegação Fluvial, embora sem especificar suas atribuições (AZEVEDO, [1958], p. 157).

novo, surgido já depois da NOB, a saber, o do tanino, transportado por via fluvial das unidades produtoras, às margens do Rio Paraguai, até o mesmo porto. No capítulo anterior já mencionei essa articulação, envolvendo a empresa *Florestal Brasileira*; na década de 50 menciona-se também outra empresa, a *Quebracho do Brasil S. A.* – cujos produtos eram transportados pelo SNBP do chamado Porto Quebracho até Porto Esperança, de onde, pela Noroeste, seguiam para os “diversos centros consumidores do país” (EXTRATO do relatório..., 1955, p. 8).

Em outro caso – o das atividades ligadas aos minérios de Urucum – parece mesmo dar-se uma divisão de tarefas entre a NOB e a navegação, na medida em que, se os minérios, como vimos, prosseguiram embarcados pelos rios, o produto deles originado (inicialmente o ferro-gusa) tendia a ser escoado pela ferrovia (o mesmo valeria para o aço, na hipótese alvitrada em 1954 pelo governador de Mato Grosso). Finalmente, já no encerramento de nosso período registram-se dois interessantes casos de articulação direta entre a Noroeste e a navegação fluvial. Em um deles, o SNBP recebia através da Noroeste óleo combustível destinado a suas embarcações, o qual era depositado, em Porto Esperança, em uma das “chatas-cisterna” do Serviço (EXTRATO do relatório..., 1955, p. 7). No outro caso, curiosamente, a conexão se daria em sentido inverso: segundo se informa, os derivados de petróleo trazidos por via fluvial pela *Shell*, conforme há pouco mencionado, seriam armazenados em Corumbá e daí distribuídos por Mato Grosso, por via ferroviária (REPORT, 1952, p. 2.9 e 3.9).

O vulto dessa articulação entre a NOB e a navegação do Rio Paraguai é claramente explicitado por diversas fontes, que cuidam de assinalar a importância assumida pelo Porto Esperança. Essa importância pode ser entrevista, por exemplo, já em 1930, quando o presidente de Mato Grosso, afirmando que o movimento do Porto Esperança crescia “extraordinariamente”, reivindicava do governo federal a construção ali de um “pequeno cais” (RMT30, p. 110). De modo mais significativo, em 1953 Vieira assinala que, depois de Corumbá, era Esperança o porto de maior movimento em Mato Grosso (VIEIRA, 1953, p. 261). Além disso, os dados acerca do movimento da estação da NOB no Porto Esperança confirmam o importante papel por ele desempenhado. Conforme mostra a *Tabela 4.1*, desde 1931, quando os dados passam a ser disponíveis, até 1952, as rendas arrecadadas na citada estação representaram sempre importante parcela do total arrecadado no trecho sul-mato-grossense da Noroeste. Excetuando-se o atípico ano de 1932, nota-se que nos demais anos dessa década tal parcela se manteve próxima dos 20%, subindo para a casa dos 30% na maior parte do restante do período (o intervalo entre 1953 e 1956 constitui um caso à parte, que será analisado adiante). Na verdade, o montante arrecadado em Porto Esperança era significativo até mesmo no âmbito de toda a Noroeste. Como mostra a *Tabela 4.2*, ao longo da década de 30 Porto Espe-

TABELA 4.1
NOB: PARTICIPAÇÃO DE ALGUMAS ESTAÇÕES NO TOTAL DAS
RENDAS ARRECADADAS EM MATO GROSSO (%)

Ano	Campo Grande	Porto Esperança	Corumbá	Aquidauana	Três Lagoas	Ponta Porã	Jupia	Itaum
1931	40,3	17,3	---	10,5	8,8	---	0,2	---
1932	49,5	12,6	---	10,1	9,7	---	0,2	---
1933	42,6	16,6	---	8,4	9,8	---	0,2	---
1934	40,2	20,4	---	12,1	9,1	---	0,2	---
1935	45,3	18,7	---	10,0	7,5	---	0,6	---
1936	41,5	18,2	---	11,1	6,8	---	0,9	---
1937	31,9	16,7	---	12,3	7,4	---	0,4	---
1938	29,6	18,5	---	11,0	7,0	---	0,3	---
1939	29,6	17,7	---	10,7	8,2	---	0,3	---
1940	32,2	27,3	---	10,4	6,8	---	0,3	---
1941	29,1	33,0	---	8,9	5,4	---	0,3	---
1942	30,3	32,7	---	8,5	6,7	---	0,1	---
1943	29,2	33,0	---	8,2	7,0	---	0,2	---
1944	30,0	36,2	---	8,4	6,5	---	0,3	---
1945	32,8	32,2	---	7,8	6,1	---	0,3	---
1946	25,1	19,2	---	14,6	12,7	---	0,2	---
1947	31,2	24,0	---	10,9	8,8	---	0,2	---
1948	29,0	32,9	---	10,2	7,9	---	0,1	---
1949	30,1	31,2	---	12,1	5,3	---	0,1	1,0
1950	29,3	30,9	---	10,9	6,0	---	0,4	3,7
1951	29,4	31,5	---	11,0	5,8	---	0,3	5,7
1952	32,5	22,6	0,8	13,6	5,2	---	0,2	9,6
1953	27,9	8,5	20,0	11,8	4,5	3,0	0,3	6,9
1954	27,3	4,5	23,6	14,8	4,3	4,6	0,2	6,1
1955	25,7	2,7	24,6	14,8	4,4	7,0	0,2	3,8
1956	23,6	3,0	28,6	10,8	4,3	7,3	0,3	4,4

Fonte: relatórios dos diretores.

rança manteve-se entre as dez estações que mais arrecadavam em toda a estrada, passando a destacar-se ainda mais no período restante até 1952 (quando chega a ocupar, por várias vezes, a primeira posição). No âmbito sul-mato-grossense, por outro lado, até 1952, as rendas de Porto Esperança só são menores que as arrecadadas pela estação de Campo Grande – quando não são maiores, como chega a acontecer em diversos anos.

Ainda em ligação com a função da Noroeste como *dreno*, cabe mencionar que a navegação persistiu também em alguns afluentes mato-grossenses do Rio Paraguai. Na verdade, nesse ponto Clodomiro Pereira da Silva tinha razão: servindo a localidades muito distantes do

TABELA 4.2
NOB: POSIÇÃO DAS PRINCIPAIS ESTAÇÕES SUL-MATO-
GROSSEENSES NO TOCANTE ÀS RENDAS ARRECADADAS
 Posições no âmbito de toda a Estrada e apenas no trecho do SMT.

Ano	Campo Grande		Porto Esperança		Corumbá	
	No geral	No SMT	No geral	No SMT	No geral	No SMT
1931	1 ^a	1 ^a	8 ^a	2 ^a	---	---
1932	1 ^a	1 ^a	10 ^a	2 ^a	---	---
1933	1 ^a	1 ^a	9 ^a	2 ^a	---	---
1934	1 ^a	1 ^a	6 ^a	2 ^a	---	---
1935	1 ^a	1 ^a	6 ^a	2 ^a	---	---
1936	1 ^a	1 ^a	6 ^a	2 ^a	---	---
1937	2 ^a	1 ^a	6 ^a	2 ^a	---	---
1938	5 ^a	1 ^a	6 ^a	2 ^a	---	---
1939	5 ^a	1 ^a	6 ^a	2 ^a	---	---
1940	1 ^a	1 ^a	4 ^a	2 ^a	---	---
1941	2 ^a	2 ^a	1 ^a	1 ^a	---	---
1942	2 ^a	2 ^a	1 ^a	1 ^a	---	---
1943	4 ^a	2 ^a	1 ^a	1 ^a	---	---
1944	4 ^a	2 ^a	1 ^a	1 ^a	---	---
1945	1 ^a	1 ^a	2 ^a	2 ^a	---	---
1946	1 ^a	1 ^a	6 ^a	2 ^a	---	---
1947	2 ^a	1 ^a	5 ^a	2 ^a	---	---
1948	2 ^a	2 ^a	1 ^a	1 ^a	---	---
1949	3 ^a	2 ^a	2 ^a	1 ^a	---	---
1950	2 ^a	2 ^a	1 ^a	1 ^a	---	---
1951	2 ^a	2 ^a	1 ^a	1 ^a	---	---
1952	1 ^a	1 ^a	3 ^a	2 ^a	---	---
1953	2 ^a	1 ^a	---	4 ^a	3 ^a	2 ^a
1954	1 ^a	1 ^a	---	6 ^a	4 ^a	2 ^a
1955	1 ^a	1 ^a	---	7 ^a	2 ^a	2 ^a
1956	2 ^a	2 ^a	---	7 ^a	1 ^a	1 ^a

Fonte: relatórios dos diretores.

eixo ferroviário, tal navegação era insuscetível de ser deslocada diretamente pela ferrovia. Desse modo, parece claramente perceptível que a ferrovia deslocou apenas a navegação dos Rios Aquidauana e Miranda, que corriam aproximadamente paralelos a seus trilhos e, ademais, serviam a localidades diretamente atingidas pela via férrea. A esse respeito, são bastante eloquentes os depoimentos de Alves Ribeiro, Arlindo de Andrade e Sodré, há pouco citados.

No tocante, todavia, aos Rios Taquari e São Lourenço-Cuiabá, as evidências vão em sentido inverso. Aqui, de fato, atesta-se a persistência da navegação – agora, certamente, com um caráter complementar à via férrea, vale dizer, subordinada aos fluxos comerciais orientados para essa via. Ao longo do nosso período encontram-se, por exemplo, menções à subvenção governamental à navegação nas linhas Corumbá-Cuiabá e Corumbá-Coxim (RMT25, p. 53; RMT39-40, p. 31), e em 1952 os técnicos da CPP registram expressamente o transporte de cargas e passageiros de Corumbá para Cuiabá, Cáceres e Coxim (RCPP, p. 61-62). É certo que a navegação para Cuiabá e Coxim era particularmente penosa, devido precisamente às difíceis condições físicas aqui já mencionadas; no caso da capital, a situação chegava a ser dramática, conforme é reiteradamente exposto por inúmeras fontes¹². De todo modo, a importância dessa navegação complementar à Noroeste é atestada, no início da década de 50, pela existência de diversas empresas que distribuíam, “Estado adentro”, as mercadorias chegadas a Corumbá: *Migueis & Cia.*, *Scaff Gattass & Cia.*, *Kassar & Cia. Ltda.* e *José Dulce & Cia.*, todas empresas brasileiras (RCPP, 1952, p. 62, nota 2).

Entretanto, no que respeita às conexões entre a Noroeste e a navegação do Rio Paraguai, o aspecto certamente mais interessante – embora talvez não o mais importante – é o que mostra a ferrovia como um autêntico estimulador da navegação. Na verdade, essa possibilidade cedo foi entrevista pelos próprios comerciantes corumbaenses. É certo que, conforme notou Salsa Corrêa, a Associação Comercial de Corumbá, diante da dura conjuntura constatada em 1919, assumiu uma clara posição de “reação” à Noroeste – julgando-a, com razão, parcialmente responsável pela desarticulação dos transportes fluviais (CORRÊA, Lúcia Salsa, 1980, p. 115). Mesmo assim, pode-se notar que esses comerciantes pareciam dispostos a usar a seu favor a força do “adversário”, promovendo uma interessante articulação entre os dois meios de transporte. Essa perspectiva aparece claramente no documento em que, como vimos há pouco, os comerciantes pediam à Companhia Minas e Viação que baixasse seus fretes: “se fosse possível à Companhia anuir em baixar os seus fretes”, escrevem,

não somente teria ela toda a preferência como adviria naturalmente desse fato um impulso maior à nossa importação e, provavelmente, *uma permuta com o Rio da Prata de alguns gêneros* que, mesmo não sendo de nossa produ-

12. Lévi-Strauss, por exemplo, descreve essa viagem na segunda metade da década de 30: oito dias na época das chuvas e “às vezes três semanas na estação seca” (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 190). Na verdade, ao que parece, a navegação do Rio Cuiabá só era mantida em condições minimamente praticáveis à custa de contínuas obras de dragagem e retificação, obras essas copiosamente mencionadas nos relatórios dos presidentes e governadores (v., por exemplo, RMT13, p. 87; RMT39-40, p. 32, e RMT48, p. 25).

ção e de nosso consumo, poderiam sê-lo *da riquíssima zona da Noroeste, no Estado de São Paulo [...]*, o que, imprimindo maior movimento à sua frota [da Companhia], com uma compensação relativa, *abrir-nos-ia as portas de um mercado futuro* (apud CORRÊA, Lúcia Salsa, 1980, p. 133; grifo meu).

Na década seguinte, a mesma espécie de intercâmbio era lembrada pelo diretor da Noroeste, ao analisar os efeitos da inauguração da ponte sobre o Rio Paraná: “o intercâmbio comercial do Brasil com as repúblicas platinas tende a aumentar consideravelmente. Não será preciso muita argúcia de observação para se vaticinar o papel importante que essa ponte representará, em futuro bem próximo, no comércio com aquelas repúblicas” (R27, p. 17).

Desafortunadamente, tal espécie de articulação foi tão interessante quanto rara: suas ocorrências limitaram-se a poucos gêneros, nem todos efetivamente significativos e nem sempre em quantidades apreciáveis. De todo modo, desde logo ela pode ser observada no caso da erva-mate produzida por pequenos proprietários no extremo sul do SMT. Conforme veremos em detalhe adiante, neste capítulo, essa produção era transportada por vias terrestres ou fluviais até a NOB e daí, por Porto Esperança, embarcada para o Rio da Prata – constituindo assim o mais notável exemplo de coordenação de transportes verificado no sul de Mato Grosso ao longo do nosso período. Outro gênero com o qual se menciona articulação semelhante são as frutas. Já em 1908 se falava no “lisonjeiro porvir” da exportação de frutas de Mato Grosso para as “repúblicas do Prata” (CATÁLOGO..., 1908, p. 99), e de fato, como vimos no capítulo anterior, no início da década de 30 chegou a ser concedido um abatimento de 50% nos fretes ferroviários da laranja e outras frutas, produzidas no município de Miranda e expressamente destinadas, via Porto Esperança, aos mercados das ditas repúblicas.

A propósito disso, cabe aqui relembrar a crescente importância do comércio entre Brasil e Argentina, ao longo do período. Como já foi dito, os dois países chegaram a assinar, em fins de 1941, um tratado em que se manifestava a intenção de estabelecer um regime de “intercâmbio livre”, podendo chegar mesmo a uma “união aduaneira” – e nesse contexto, ao que parece, as possibilidades oferecidas pela articulação entre a Noroeste e a navegação fluvial tenderam a ganhar algum destaque.

Já mencionei a esse respeito, no segundo capítulo, as considerações de Homero de Magalhães, publicadas em 1945. Entretanto, também Covello escreve que, uma vez realizado o “aparelhamento portuário e de navegação” do Rio Paraguai, o governo brasileiro poderia “organizar e forçar uma pequena exportação regular para o Prata, via fluvial, possivelmente de Porto Esperança, de produtos regionais, agrícolas e industriais”. Na opinião do autor, “poderia ser desviado, da exportação marítima para

os países do sul, um contingente de 100.000 sacas de café por ano, produzidas pela região noroeste de São Paulo, assim como frutas desta mesma região e de outras”. O café, segundo a sugestão de Covello, constituiria uma “experiência inicial, destinada a melhor ajustar as condições dessa possível exportação, principalmente no que concerne a fretes, forçando o estudo e resolução dos problemas que fossem focalizados”. Significativamente, o autor conclui que, com tais providências, “ficaria a Noroeste bem melhorada na sua economia privada quanto aos transportes em território mato-grossense, além de proporcionar à navegação brasileira do rio a garantia de certo volume de carga” (COVELLO, 1941, p. 62).

Na verdade, embora pouco conhecida, a exportação de café de São Paulo para o Prata, através da Noroeste e da navegação do Rio Paraguai, se havia iniciado bem antes da época em que escreve Covello. Essa exportação começou de fato em 1925, segundo informações posteriores do diretor da NOB – que fornece ainda os respectivos dados, reproduzidos na Tabela 4.3.

TABELA 4.3
NOB: CAFÉ TRANSPORTADO PARA MATO GROSSO

“Na sua quase totalidade remetido, por via fluvial, para os mercados do Prata”

Ano	nº de sacas
1925	8.981
1926	20.724
1927	60.106
1928	101.556
1929	222.726
1930	98.682

Fonte: R30, p. 25.

Contudo, o próprio relatório de 1925 nada diz especificamente sobre tal comércio, de modo que apenas no ano seguinte o diretor viria a mencioná-lo expressamente. Curiosamente, ainda então esse intercâmbio parece ser tratado mais como uma possibilidade: com a construção da ponte sobre o Paraná, o diretor considerava “provável”, em 1926, “o aparecimento da exportação do café, via Porto Esperança, para Buenos Aires e outros portos” – bastando para tanto que fossem resolvidos “pequenos detalhes atinentes ao Instituto do Café e à armazenagem naquela estação final, em condições de não ficar prejudicada com a demora dos vapores” (R26, p. 14; grifo meu).

É conveniente observar que, nessa época, também o mercado mato-grossense – o de Cuiabá, pelo menos – era abastecido pelo café provenien-

te do Estado de São Paulo, como refere em 1928 o presidente do Estado, Mário Corrêa (RMT28, p. 182). Todavia, o constante crescimento das quantidades transportadas para Mato Grosso certamente não correspondia ao consumo interno do Estado; ao contrário, como registra expressamente o diretor da ferrovia, em 1930, tratava-se aí de café “na sua quase totalidade remetido, por via fluvial, para os mercados do Prata” (R30, p. 25).

Vale salientar que o montante do café transportado para Mato Grosso, em 1929 (mais de 220 mil sacas), constituía uma quantia não desprezível, correspondente a cerca de 12% do total do café que transitou pela ferrovia naquele ano. Além disso, esse intercâmbio parecia já haver sido responsável pelo aparecimento de uma estrutura comercial relativamente complexa e apresentava ainda perspectivas de crescimento, a julgar pelo que diz o diretor da NOB:

os mercados do Prata consomem anualmente cerca de 500.000 sacos de café. A grande tendência de suprimento desses mercados com os cafés da zona noroeste produz solicitações constantes dos meios comerciais junto ao Instituto de Café no intuito de serem efetuadas remessas do produto via Porto Esperança, havendo-se constituído firmas comerciais, que obtiveram vantagens em fretes fluviais etc. para o estabelecimento desse comércio (R30, p. 24; grifo meu).

Entretanto, ao que tudo indica, logo que esse movimento passou a traduzir-se em cifras tão importantes, e numa trajetória de forte crescimento, passou a ferir outros interesses. É de fato notável que, em 1930, o montante despachado para Mato Grosso cai a menos da metade, na comparação com o ano anterior (representando, agora, menos de 5% do total do café transportado pela Estrada). Sabe-se que tal diminuição não decorreu de iniciativa da Noroeste; ao contrário, o então diretor insurgiu-se contra a nova situação, destacando a grande importância dessa exportação “para a economia da Estrada e da zona Noroeste” e acusando o Instituto de Café: esse instituto, diz o dirigente, “tem limitado essa saída de café, com prejuízo da economia da Noroeste, que assim se vê privada de uma renda considerável”; a redução dos embarques em 1930, insiste o diretor, sem meias palavras, fora “imposta pelo Instituto de Café” (R30, p. 24; grifo meu).

Infelizmente, nem esse relatório, nem os posteriores, que também trataram do assunto, indicam com clareza as razões da atitude da mencionada instituição. A esse respeito, encontra-se apenas uma vaga referência às ferrovias/concorrentes da NOB, num trecho em que o diretor, ainda em 1930, critica a imposição do Instituto: “a Noroeste tem perdido assim o privilégio natural que lhe devia caber de centro abastecedor daqueles mercados [do Prata], como compensação das desvantagens que lhe são inerentes como Estrada sertanista, em relação às suas concorrentes” (R30, p. 25).

Parece perfeitamente plausível, de fato, que as resistências ao tráfego de café pela Noroeste, em direção a Porto Esperança, proviessem das ferrovias que transportavam esse gênero de Bauru a Santos (a Paulista, a Sorocabana e a *São Paulo Railway*). Como é óbvio, cada saca de café “desviada” para a navegação fluvial representava uma subtração das rendas das citadas empresas – subtração que tenderia a ser bastante considerável caso o mercado platino (avaliado, como vimos, em meio milhão de sacas por ano) viesse a ser inteiramente abastecido pela nova rota. Por outro lado, não é implausível que idênticas resistências pudessem haver surgido por parte de grupos mercantis situados no litoral brasileiro e desde muito tempo vinculados ao abastecimento dos mercados do Prata. Finalmente, é interessante registrar que, embora sem mencionar quaisquer detalhes, Homero de Magalhães, ao tratar das importações de café brasileiro pela Argentina, refere que, no quinquênio 1929-1933, “realizaram-se volumosas importações ilícitas” (MAGALHÃES, 1945, p. 69).¹³

Trata-se aí, portanto, de um tema aberto à pesquisa. Seja como for, o fato é que as resistências lograram pleno êxito, de tal modo que, ao longo da década de 30, as quantidades de café despachadas pela NOB de São Paulo para Mato Grosso caíram estrepitosamente, como se pode ver pelos dados abaixo reproduzidos.

TABELA 4.4
NOB: TRANSPORTES DE CAFÉ PARA MATO GROSSO

Ano	nº de sacas
1931	2.733
1932	730
1933	5.653
1934	2.581
1935	13.050
1936	20.384
1937	3.177
1938	7.379
1939	6.399

Fonte: relatórios dos diretores.

Com isso, a economia interna da Noroeste era, sem dúvida, prejudicada. De fato, se, para as ferrovias *concorrentes*, já seria sensível a perda

13. Sobre as mudanças na política cafeeira depois de 1930 ver também VILLELA; SUZIGAN, 1973, p. 193 et seq.

de transportes de café num trecho de poucas centenas de quilômetros, entre Bauru e o litoral, muito maior era a perda da própria Noroeste, que deixava de efetuar o mesmo transporte num trecho duas vezes mais extenso, pois a tanto correspondia o segmento mato-grossense da NOB. Assim se compreendem as queixas do novo diretor, Henrique Couto Fernandes, em 1932: a renda da Estrada seria maior, diz o diretor, "se pudessemos transportar o café, livremente, para o território de Mato Grosso"; entretanto, acrescenta ele, o Instituto de Café do Estado de São Paulo "proíbe, terminantemente, que tais transportes se realizem", de sorte que, nessa época, esses despachos somente eram feitos com "prévia e excepcional permissão" do referido Instituto (R32, p. 83).

As queixas de Couto Fernandes seriam repetidas, literalmente ou com pequenas alterações, nos relatórios dos dois anos seguintes. Nos anos posteriores, contudo, o assunto não é mais mencionado — exceto em 1935, quando o diretor Alfredo de Castilho assinala que os despachos de café para Mato Grosso haviam aumentado "graças às medidas de maior facilitação adotadas pelo Instituto de Café" (R35, p. 77). Finalmente, nos anos seguintes a 1939 não mais constam, nos relatórios, sequer as cifras desses transportes, o que leva a crer que eles permaneceram nos baixos patamares dos anos anteriores.

Tão *insensatos* pareciam ser esses mecanismos relativos ao comércio do café que um observador tão qualificado como Covello mostra-se, em 1941, perplexo com seus efeitos. De fato, esse autor refere o que considera uma "interessante anomalia", com relação aos transportes de café pela NOB: "enquanto que na zona paulista da Noroeste encontramos acesas, à margem da linha, fogueiras de café, em Campo Grande o quilo de café em pó custa 6\$000"; e acrescenta, logo em seguida: "a explicação para tão contraditório fato reside, segundo nos informaram, na dificuldade de obtenção de licenças do Departamento Nacional do Café para despacho do produto destinado ao consumo de Mato Grosso, que é um Estado não-produtor" (COVELLO, 1941, p. 46-47).

De todo modo, convém observar que, mesmo assim, o comércio com o Prata não parecia haver sido inteiramente extinto, a julgar pela seguinte passagem de Virgílio Corrêa Filho, em 1945: "o café, que os navios apropriados à navegação do rio Paraguai recebem em Porto Esperança, para transportá-lo às repúblicas platinas, procede, em geral, da região noroestina de São Paulo, e transita apenas por Mato Grosso, até o porto de embarque" (CORRÊA FILHO, 1945a, p. 81). Nos relatórios da Noroeste, todavia, apenas a partir de 1946 voltam a ser quantificados os transportes de café com destino a Mato Grosso (cf. *Tabela 4.5*).

TABELA 4.5

NOB: TRANSPORTES DE CAFÉ PARA MATO GROSSO

Ano	nº de sacas
1946	35
1947	1
1948	zero
1949	7.153
1950	6.458
1951	9.561
1952	2.790
1953	1.920
1954	15
1955	1.117
1956	902

Fonte: relatórios dos diretores.

Nos relatórios não constam, entretanto, quaisquer comentários acerca desses transportes, nem mesmo para elucidar o significado das enormes variações nas quantidades transportadas. De todo modo, como se deduz por uma manifestação do diretor Lima Figueiredo, continuavam vigorando as antigas limitações — agora estendidas, aparentemente, até mesmo ao café produzido em Mato Grosso: "exportamos mate para o Prata e bem poderíamos mandar-lhe café, principalmente o que já está sendo produzido próximo de Campo Grande, e em troca receberíamos, via rio Paraguai, o trigo e a gasolina. Essa medida traria vantagens a todo Mato Grosso e daria mais movimento à nossa Estrada. Contudo, *apesar de continuadas solicitações, nada de positivo alcançamos*" (FIGUEIREDO, 1950, p. 31; grifo meu).

Enfim, sabe-se que as restrições à exportação de café pela via fluvial (af incluída a produção do próprio Estado de Mato Grosso) continuaram até o final da década de 50; segundo um autor, foi apenas em agosto de 1959 que, graças à "boa vontade" do presidente do Instituto Brasileiro do Café, os portos de Corumbá e Porto Esperança foram autorizados a efetuar embarques de café mato-grossense destinado ao mercado exterior (CAMPOS, Fausto Vieira de, 1960, p. 144).

Evidentemente não desejo, com as considerações aqui efetuadas, afirmar que, no período focalizado, a navegação fluvial se tenha caracterizado como um ramo excepcionalmente importante na economia mato-grossense; parece bastante evidente que esse ramo permaneceu amplamente subutilizado. Assim, o que desejo efetivamente ressaltar é que não se pode comparar, sem efetuar as devidas distinções, um período em que

a navegação detinha, como vimos, praticamente o "monopólio dos transportes", com o período seguinte, em que ela reparte seu papel com os meios ferroviário e rodoviário.

Nesse sentido, pode-se talvez avaliar como exagerados os conceitos e prognósticos formulados em 1948 por Fernando de Azevedo – quem previa o futuro desenvolvimento do sul de Mato Grosso com base, entre outras coisas, na "riqueza de sua rede fluvial", em seus "amplos rios navegáveis que, associados à estrada de ferro e às rodovias, poderão assegurar a essas regiões a mais rica e fecunda combinação de transportes que já se engenhou em qualquer parte do mundo". Quando, "sob a ação conjugada do trilho, da imigração e das culturas, tiverem tomado maior impulso a exploração e a colonização dessas terras quase desertas", prosseguia Azevedo, abrir-se-iam no sul de Mato Grosso "perspectivas à organização de uma esplêndida marinha fluvial". Assim, tomando direção inversa à seguida por Gravata e Pereira da Silva, nosso autor chega a expender conceitos radicalmente opostos ao de Roberto Campos, já mencionado: "se o caminho de ferro, em outros lugares, matou os caminhos que marcham", ele os dobrará aqui, sem prejudicá-los", escreve Fernando de Azevedo (AZEVEDO, [1958], p. 83-84).

Talvez se possa, como disse, considerar exagerados tais prognósticos. Creio entretanto que, comparando-se os dois extremos, é preciso reconhecer que as formulações de Azevedo são muito mais generosas e, o que é mais importante, certamente menos irrealistas.

A situação de Corumbá

Em franco contraste com a euforia em geral manifestada pelas fontes com relação aos efeitos da Noroeste em Mato Grosso, costumam ser essencialmente negativas as avaliações acerca do destino de Corumbá, após a conclusão da linha férrea de Bauru a Porto Esperança. Tais avaliações, de fato, freqüentemente associam o destino da cidade ao da navegação fluvial, atribuindo à primeira a mesma decadência apontada na segunda. Já em 1918 o presidente de Mato Grosso, D. Aquino Corrêa, afirmava que Corumbá se encontrava "não pouco prejudicada ultimamente" com o "derivativo comercial" representado pela Noroeste (RMT18, p. 42). Salsa Corrêa, por seu turno, comenta que a ferrovia contribuiu para a "desativação" de Corumbá como "entrepósito comercial abastecedor" de Mato Grosso, com o conseqüente deslocamento do "eixo econômico" do Estado para Campo Grande – cidade que passa a ser, a partir da década de 20, o "ponto central das comunicações e dos transportes do sul de Mato Grosso" (CORRÊA, Lúcia Salsa, 1980, p. 119-121).

Salsa Corrêa enfatiza que, a partir dos anos 20, o comércio de Corumbá passou por um período de "irreversível decadência", e nota que,

segundo as palavras do presidente da Associação Comercial, em 1922, registrava-se então na cidade uma das "maiores e mais impressionantes crises financeiras jamais verificadas em nosso meio outrora tão farto e próspero". De acordo com a autora, a praça de Corumbá sofreria ainda, nos anos seguintes, "golpes mais rudes", com "o fechamento de agências bancárias, com o recrudescimento da crise nos transportes fluviais, com a concorrência da estrada de ferro e o desaparecimento de grandes casas comerciais locais" – com o que, conclui, "encerrava-se o ciclo comercial de Corumbá" (CORRÊA, Lúcia Salsa, 1980, p. 123).

Mais recentemente, um outro autor afirma também que, além de Cuiabá (condenada ao "isolamento"), o traçado da Noroeste fez "outra vítima", a saber, Corumbá: "com a ligação ferroviária e depois rodoviária com São Paulo, o porto fluvial de Corumbá teve sua importância para a economia regional reduzida, com a cidade perdendo sua primazia de principal entreposto comercial estadual para Campo Grande" (CORRÊA, José Aquino Batista, 1996, p. 50).

Acredito todavia que, para o caso específico de Corumbá, devem ser formuladas as mesmas ressalvas analíticas aplicadas à consideração do declínio da navegação fluvial. Trata-se, no caso, de inquirir: em que medida se pode efetivamente falar em "decadência"? Caso se pretenda, com essa expressão, designar simplesmente a perda da condição de principal pólo comercial do Estado, ela pode até ser admitida; de fato, parece inquestionável que, com a Noroeste, a citada condição passou para a cidade de Campo Grande. Entretanto, caso se pretenda sugerir que, em virtude da Noroeste, a cidade de Corumbá teria ingressado em um irreversível processo de decréscimo econômico e populacional, então o termo, absolutamente, não pode ser aplicado.

Desde logo deve ser lembrado que, durante todo o tempo em que a ferrovia esteve estacionada em Porto Esperança, sua articulação primeira e principal foi, sempre, com a praça comercial de Corumbá. O transporte de passageiros entre as duas localidades era feito, já em 1919, através de duas viagens semanais do vapor *Fernandes Vieira*, pertencente à firma *M. Cavassa & Filhos* e arrendado à *Mônaco & Comp.*, ambas empresas corumbaenses (SILVA, Carlos Simoens da, 1927, p. 22). No transporte de cargas, na mesma rota, são mencionadas diversas outras empresas. Ainda na década de 20 aparece, nesse ramo, a firma corumbaense *Miguelis & Cia.* De fato, em 1935 a própria empresa informava que "há mais de dez anos" se dedicava ao "tráfego de passageiros e carga, entre Porto Esperança e Corumbá" (ofício dirigido ao ministro da Viação, de 10.7.35, em CT/CCF, Ata 90, de 19.11.35, p. 7). Nessa ocasião, aliás – numa demonstração dos estreitos vínculos entre o Porto Esperança e o comércio corumbaense – a empresa chegou a propor à Noroeste uma convenção, pela qual seria estabelecida em Corumbá uma estação da Noroeste, "servindo-se a Estrada,

para o tráfego fluvial, no trecho compreendido entre Porto Esperança e Corumbá, dos vapores e chatas que a empresa possui" (ofício do diretor da Noroeste ao Ministério da Viação, de 3.8.35, Ata 90, p. 8).

Convém observar que, embora a proposta da Migueis oferecesse diversas vantagens à NOB (tendo sido mesmo favoravelmente acolhida pelo então diretor), sua aceitação foi desaconselhada pela CCF por uma circunstância especialmente relevante para o tema aqui discutido: refiro-me à existência de "diversas" outras empresas fluviais que faziam o mesmo serviço de navegação entre Porto Esperança e Corumbá, de modo que, ao parecer da Comissão, a convenção proposta, ao estabelecer o monopólio da proponente, seria inconstitucional (Ata 90, p. 13). De fato, as fontes que utilizei registram pelo menos outras duas empresas de navegação, ambas sediadas em Corumbá, que atuavam no trecho entre essa cidade e o Porto Esperança: trata-se de *Scaff Gattass e Cia. Ltda.* e *Comércio e Navegação Empresa Kassar Ltda.* (REPORT, 1952, p. 39; AMAZONAS, 1959, p. 509).

Desse modo, são perfeitamente compreensíveis as considerações de um estudo que, ao tratar da localização espacial das áreas comerciais de Corumbá, assinala: "até a chegada da ferrovia, em 1953, não houve mudança substancial na localização das atividades. As mercadorias, após 1914, eram embarcadas na ferrovia Noroeste do Brasil, até Porto Esperança. Neste eram reembarcadas em chatas e barcos com destino a Corumbá. A distribuição para o norte do estado, também, não sofreu nenhuma modificação" (ITO, 1992, p. 112; grifo meu). Em outro local a autora é ainda mais explícita, ao assinalar: "as mercadorias provenientes de São Paulo eram transportadas pela estrada de ferro até Porto Esperança e daí, até Corumbá, em chatas e navios de carga. Do porto de Corumbá, através de seus estabelecimentos comerciais, eram vendidas para a região norte de Mato Grosso, ou seja, Cáceres, Poconé e Cuiabá, para onde seguiam através de pequenas embarcações". Referindo-se à área do porto de Corumbá, em 1930, a autora enfatiza sua importância na "dinâmica" da cidade: "lá estava o 'coração' de Corumbá, onde eram efetuadas as transações comerciais com todo o Estado de Mato Grosso. Por ali passavam todos os produtos que abasteciam as regiões de Cáceres e Cuiabá" (ITO, 1992, p. 127, 50).

Do mesmo modo, Maria do Carmo Gomes da Silva escreve que "o porto de Corumbá sofreu um significativo enfraquecimento", ligado "às circunstâncias externas, que abalaram a navegação fluvial no eixo platino", e também à construção da Noroeste, de modo que "as viagens dos navios oriundos de Assunção, Montevidéu e Buenos Aires tornaram-se menos frequentes"; mas acrescenta: "porém, é importante registrar que, mesmo assim, Corumbá permaneceu como entreposto para cidades do norte do Estado e localidades ribeirinhas". Desse modo, Silva registra que, nas décadas de 30 e 40, o porto de Corumbá vivia "apinhado de embar-

cações de origem diversa". A mesma autora escreve, enfim: "para alguns observadores a ferrovia provocou a 'decadência irreversível' do comércio corumbaense. Este discurso, exaustivamente utilizado, merece ser melhor dimensionado" (SILVA, 1999, p. 222, 224).

Como se deduz, muito cedo os comerciantes corumbaenses se adaptaram à via férrea, como meio de abastecimento e escoamento de mercadorias, em substituição à via fluvial platina. A esse respeito é especialmente significativo o fato de que esses comerciantes logo passaram a protestar pelo prolongamento da via férrea até sua cidade, conforme o projeto original. A inconclusão da NOB, asseverava em 1929 o presidente da Associação Comercial, "não se justifica", pois "a paralisação da Estrada em Porto Esperança traz enormes prejuízos a Corumbá"; o mesmo autor completa: "os oitenta quilômetros de Porto Esperança a esta cidade seriam feitos em duas horas, no máximo [pela ferrovia]; ao passo que pela navegação ora existente se gastam 14 a 16 horas, com encarecimento considerável de frete e passagens, além da perda de tempo" (MACIEL, 1929, p. 22). Assim, essa manifestação de Maciel, bem como as considerações de Ito e Silva, indicam que a praça comercial de Corumbá, embora subordinada à via férrea, mantinha pelo menos uma parte de seu antigo papel de centro distribuidor, vinculado principalmente às praças de Cuiabá, Coxim e Cáceres, além de ligações com o Oriente boliviano.

A esse respeito, deve ser expressamente destacado o fato de que, a despeito de sua importância como ponto de articulação entre as vias férrea e fluvial, Porto Esperança não se desenvolveu em termos urbanos, isto é, não se tornou uma cidade (quicá, no máximo, uma pequena vila) – mantendo, sempre, uma expressão urbana absolutamente desproporcional ao vulto dos fluxos comerciais que por ali passavam. Tudo isso constitui um indício a mais de que o papel coordenador, no tocante às transações mercantis e às operações de transportes, em ligação com a Noroeste, prosseguiu em mãos dos comerciantes corumbaenses – para os quais, portanto, Porto Esperança seria apenas como que um posto avançado, ao qual, por força das circunstâncias, se habituaram a reportar-se (cabendo lembrar, a propósito, que o citado Porto localizava-se em terras do município de Corumbá).

Em face dessas considerações, talvez já não pareça tão estranho que, embora escrevendo em pleno ano de 1918, Arrojado Lisboa nada diga sobre crises em Corumbá. Ao contrário, esse autor enfatiza a importância da cidade, que, segundo ele, contava então 6.500 habitantes. Escreve ainda que Corumbá era o "empório do comércio de Mato Grosso e da extensa região da Bolívia subandina", "ponto terminal da navegação de todos os rios do alto Paraguai", enfim, "ponto de convergência das vias de comunicação interiores, inclusive das que, do interior da Bolívia, demandam a lagoa de Cáceres" (LISBOA, 1918, p. 34, 43-44).

Do mesmo modo, relatando impressões de uma viagem ao Estado de Mato Grosso, em fins de 1919, um autor (que viajara pela Noroeste), depois de qualificar Corumbá como a “primeira cidade, por assim dizer, do Estado de Mato Grosso”, refere que ela estava “com o seu porto repleto de grandes e pequenas embarcações” (SILVA, Carlos Simoens da, 1927, p. 25). No mesmo sentido, aliás, expressava-se em 1923 o viajante A. Marques, para quem Corumbá era o “núcleo mais desenvolvido”, o “principal centro do Estado”. Marques ainda acrescenta: “o porto é constantemente movimentado por embarcações que sulcam as águas do Paraguai e seus afluentes. Linhas diretas de navegação a vapor fazem o comércio com as repúblicas do Paraguai e do Prata” (MARQUES, 1923, p. 186-188).

Em resumo, graças a essas atividades Corumbá continuava a ser apontada, ao longo de nosso período, como o principal porto do Estado de Mato Grosso (ALBUQUERQUE FILHO, 1940, p. 48), sendo também significativo que em 1943, ao ser criado o SNBP, sua sede tenha sido colocada precisamente nessa cidade (A BACIA do Prata..., 1943, p. 48).

Por outro lado, deve ser lembrado que, segundo registra Salsa Corrêa, depois do primeiro impacto sofrido pelo comércio corumbaense, após 1914, a economia da região passou por certos ajustes – influenciados, aliás, pela presença da estrada de ferro. Corrêa chega a avaliar que, com o citado impacto, iniciava-se no município de Corumbá um “novo ciclo econômico”, baseado na atividade da pecuária extensiva. Esse “novo ciclo” incluiria a fundação de várias charqueadas, que aproveitavam como matéria-prima o gado existente na própria região. Num primeiro momento, conforme se pode deduzir das observações da autora, os capitais disponíveis em mãos de comerciantes teriam encontrado nas charqueadas um campo alternativo de aplicação; o “novo ciclo”, porém, viria a ser mais propriamente caracterizado pela emancipação, se assim podemos dizer, dos criadores de gado em face dos comerciantes-charqueadores, até então os únicos ou principais compradores: “a entrada de boiadeiros paulistas no município, comprando gado diretamente dos fazendeiros, representou o rompimento do domínio dos saladeiros e o conseqüente fortalecimento dos pecuaristas locais a partir de então, que puderam contar também com as facilidades da ferrovia para o escoamento das reses até São Paulo” (CORRÊA, Lúcia Salsa, 1980, p. 123-124). Seja como for, o que é importante ressaltar é que, desde a década de 20, tanto as charqueadas como a criação de gado representaram importante reforço à economia da região, compensando assim, parcialmente, o abalo representado pela recente crise comercial.

Enfim, em vista de todas essas circunstâncias não temos por que sermos surpreendidos com os dados relativos à variação populacional de Corumbá, ao longo do período abrangido por este trabalho. Com efeito, esses

dados mostram, ao contrário do que seríamos inicialmente levados a pensar, consistentes índices de aumento – e isso até mesmo na comparação com Campo Grande, isto é, a sucessora de Corumbá na função de principal pólo/comercial de Mato Grosso (cf. Tabelas 4.6 e 4.7). Os índices mostram que foi, sem dúvida, muito maior o crescimento da população total do município de Campo Grande; mesmo assim, os números de Corumbá estão muito longe de demonstrar uma estagnação e ainda mais distantes de indicar qualquer retrocesso. Por outro lado, o que é ainda mais significativo é que, tomando-se a população urbana dos distritos-sede de cada município como representativa da população das cidades, propriamente ditas, a comparação mostra índices virtualmente iguais de incremento.

Após a inauguração do trecho ferroviário entre Porto Esperança e Corumbá, em 1953, a navegação entre esses dois portos sofreu um forte abalo, conforme era aliás vaticinado, já em 1952, pelos técnicos da CMBEU (REPORT, p. 3.9) – de modo que as empresas de navegação que operavam nesse trecho “sofreram economicamente” (AMAZONAS, 1959, p. 509). Contudo, o golpe sofrido por tais companhias não parece haver sido suficiente para abalar a posição de Corumbá como um importante centro comercial, ligado ainda à navegação. Em outras palavras, o abalo deve ter-se limitado àquele específico setor da navegação, não se propagando, em proporção apreciável, ao conjunto do segmento mercantil da cidade.

O estudo de Ito aponta, com efeito, a grande importância que passa a assumir o intercâmbio com a vizinha Bolívia, depois da interligação ferroviária entre Corumbá e Santa Cruz de la Sierra (ocorrida em 1954). A partir dessa época, informa-se, Corumbá “passou a desempenhar um novo papel no contexto político-econômico regional: capturou o mercado consumidor boliviano para os produtos brasileiros, o que ocorre com a expansão do comércio atacadista e de exportação, implementando seu papel geopolítico em relação à Bolívia”. A E. F. Brasil-Bolívia, diz a mesma autora, “foi o fator determinante que delegou a Corumbá a função de principal cidade abastecedora do oriente boliviano”. Assim, surge na cidade uma nova área de comércio atacadista, localizada precisamente nas proximidades da estação ferroviária; esse processo, de acordo com Ito, ocorreu “a partir de 1950, quando as empresas de comércio por atacado, principalmente de exportação, estabeleceram-se nesta área, construindo seus escritórios e depósitos de mercadorias, que dali seguiam para a Bolívia” (ITO, 1992, p. 16, 48, 43-46).

Para confirmar essas asserções dispomos dos dados acerca das rendas arrecadadas pela estação da Noroeste em Corumbá, a qual começou a operar mais efetivamente no ano de 1953 (Tabela 4.1). Tais dados mostram claramente que, inaugurado o prolongamento ferroviário, o movimento

TABELA 4.6
CORUMBÁ E CAMPO GRANDE

População total do município e população urbana do distrito-sede do município, em números absolutos.

Ano	Corumbá		Campo Grande	
	População total do município (hab.)	População urbana do distrito da sede (hab.)	População total do município (hab.)	População urbana do distrito da sede (hab.)
1920	19.547	---	21.360	---
1940	29.521	13.319	49.629	23.054
1950	38.734	18.725	57.033	31.708
1960	58.490	36.744	73.258	64.477

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

TABELA 4.7
CORUMBÁ E CAMPO GRANDE

Índices de crescimento da população total do município e da população urbana do distrito-sede do município.

Ano	Corumbá		Campo Grande	
	População total do município (1920=100)	População urbana do distrito da sede (1940=100)	População total do município (1920=100)	População urbana do distrito da sede (1940=100)
1920	100	---	100	---
1940	151	100	232	100
1950	198	141	267	138
1960	299	276	343	280

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

que antes era efetuado por Porto Esperança passou quase totalmente para Corumbá – o que mais uma vez evidencia a grande proporção em que o comércio corumbaense desde sempre controlara o movimento do referido Porto. É igualmente notável o fato de ser nitidamente crescente, entre 1953 e 1956, a parcela das rendas arrecadadas pela estação de Corumbá, no conjunto da arrecadação efetuada pela NOB no sul de Mato Grosso. Tal circunstância levaria mesmo essa estação a posições de grande destaque entre suas congêneres, como se vê pela *Tabela 4.2*, exatamente no final de nosso período a estação de Corumbá foi, dentre todas as estações da Noroeste, a que apresentou maior volume de ingressos.

Por outro lado, a despeito da grande importância que parece haver assumido em Corumbá o intercâmbio *ferroviário* com a Bolívia¹⁴, parece possível afirmar que a referida cidade não perdeu – antes parece haver potenciado – sua posição de centro do comércio fluvial. De fato, quase ao mesmo tempo em que recebe a ferrovia, Corumbá passa a contar com um porto aparelhado, aí incluído “um cais de concreto de 200 metros de extensão” (EXTRATO..., 1955, p. 8; v. tb. VIEIRA, 1953, p. 260)¹⁵. Parece-me sobretudo significativo esse fato: as instalações portuárias que, a despeito de projetos e tentativas, Corumbá não conseguiu ter na época de seu auge como pólo comercial do Estado de Mato Grosso, tê-las-ia agora, no mesmo momento em que era atingida pela ferrovia. Essa circunstância é enfim registrada, em 1959, por Amazonas: Corumbá continuava a ser, diz ele, em território brasileiro, “o porto mais importante do rio Paraguai e o ponto redistribuidor das mercadorias que a ele chegam, procedentes de São Paulo” (AMAZONAS, 1959, p. 510)¹⁶.

Nenhuma das considerações precedentes, certamente, deve servir para anular o fato de que a construção da Noroeste atuou, decisivamente, na desarticulação da estrutura econômica centrada na navegação fluvial, que existia em Mato Grosso nas décadas iniciais do século 20 – resultado esse que constituía na verdade, em grande parte, o declarado objetivo da construção da ferrovia. Tais considerações visam, sim, a contribuir para que melhor se evidenciem os contornos desse processo, situando-o o mais adequadamente possível no tempo (que é, enfim, o que compete à História). É nesse sentido que me parecem insuficientes as formulações sobre haver o trem assassinado o rio, etc.; ao invés disso, creio ser necessário perguntar: em que medida? em que ritmo? sob quais condições?

Assim, no caso do movimento fluvial centrado em Corumbá, o que se percebe é que seu declínio foi muito lento – e, na verdade, não chegou a completar-se sequer no âmbito do período aqui abordado. De fato, é sig-

14. Importância decisiva, segundo Ito, a tal ponto que a cidade passa a caracterizar-se, de acordo com essa autora, como “entreposto exportador para a Bolívia” (ITO, 1992, p. 16).

15. Em 1958, os técnicos da CAPES já registram que Corumbá contava com “instalações portuárias adequadas às necessidades do tráfego” (ESTUDOS de desenvolvimento..., 1958, p. 61).

16. A propósito, cabe notar que, segundo refere Ito, a década de 50 foi caracterizada, em Corumbá, pelo crescimento econômico e pela execução de melhoramentos urbanos; a esse respeito, a autora menciona a implantação de moinho de trigo, cervejaria, indústria de fiação, olarias, fábrica de massas alimentícias e agências bancárias; refere também o crescimento da construção civil, bem como serviços de calçamento, arborização e transporte urbano (ITO, 1992, p. 58-61).

nificativo que o estudo de Ito relacione o declínio da importância comercial de Corumbá, no tocante às vias fluviais, ao incremento do tráfego pela rodovia entre Campo Grande e Cuiabá, o que é um fenômeno já dos anos 60. Com essa rodovia, escreve Ito, “as mercadorias com destino a Cuiabá não necessitavam mais passar pelo porto de Corumbá”, e assim a navegação fluvial foi “desmantelada” e o porto “começou seu processo de decadência” (ITO, 1992, p. 62).

Com todas as considerações e ressalvas aqui efetuadas, talvez possamos, enfim, subscrever a seguinte afirmação de Alves, relativa à rede de transportes que levou, em Mato Grosso, à desarticulação da economia baseada nas vias fluviais: “essa rede [...] teve seu momento culminante quando da inauguração da Noroeste do Brasil, mas consolidou-se com as estradas de rodagem que alimentavam essa ferrovia. Dentre elas merece destaque a rodovia que ligou Cuiabá a Campo Grande, cuja instalação resultou na progressiva sustação do movimento fluvial entre a capital do Estado e Corumbá” (ALVES, 1984, p. 70).

○ CAMINHO DE FERRO E OS CAMINHOS DE TERRA

As estradas de rodagem no sul de Mato Grosso

Na época imediatamente anterior à construção da Noroeste, vale dizer, na primeira década do século 20, as vias terrestres situadas no interior do SMT buscavam, principalmente, os Estados de Minas Gerais (região do Triângulo) e São Paulo, a República do Paraguai (por cujo território se fazia também a comunicação terrestre com o Rio Grande do Sul) e as povoações ribeirinhas como Miranda, Aquidauana e Coxim, ligadas por via fluvial a Corumbá – pólo da navegação do Rio Paraguai, em demanda tanto do litoral atlântico quanto da capital do Estado.

A ligação do SMT com o Triângulo Mineiro datava, na verdade, da 1ª metade do século 19, tendo sido a responsável pela primeira onda de efetivo povoamento não-índio do sul de Mato Grosso, associada à criação extensiva de gado nas pastagens naturais aí existentes. Na época aqui considerada, a rota Campo Grande-Santana do Paranaíba-Uberaba era bastante trafegada.

No tocante à República do Paraguai, as rotas principais ligavam o extremo sul do Estado ao porto de Concepción, situado na margem esquerda do Rio Paraguai. Essa ligação adquirira grande relevo graças aos acordos entre o Império brasileiro e a citada República, depois da guerra da Tríplice Aliança – os quais permitiam o livre comércio entre a provín-

cia de Mato Grosso e a República vizinha, inclusive com relação a mercadorias procedentes de terceiros países. Assim, o porto de Concepción converteu-se em “empório comercial” do extremo sul de Mato Grosso, num intercâmbio caracterizado por “permutas diretas”, pelas quais os brasileiros entregavam gado bovino em troca de gêneros importados. Esse intercâmbio continuou mesmo após o final da vigência dos citados acordos internacionais, em 1898 – já agora, contudo, pelo menos parcialmente, sob a forma de contrabando (cf. MESA de rendas..., 1902).

As povoações de Miranda e Aquidauana, por sua vez, eram buscadas por outras vias terrestres, de grande importância para o abastecimento do interior do SMT – em concorrência, certamente, com aquela dirigida a Concepción. Foi essa importância que levou aliás, em 1893, à fundação de Aquidauana, por iniciativa de comerciantes desejosos de encurtar o caminho terrestre de Miranda em direção a Nioaque, por um lado, e Campo Grande, por outro (MENDONÇA, 1906, p. 115-116). Dessa forma, Aquidauana substituiu Miranda na condição de ponto terminal da navegação irradiada de Corumbá, e, através das vias terrestres, tornou-se o “empório comercial de grande parte do Oeste do Estado” (SAINT MARTIN, 1914, p. 157). Com efeito, informações dessa época dão conta de que Aquidauana se ligava, por caminhos “transitáveis”, a diversas localidades do SMT, entre as quais Nioaque, Bela Vista, Ponta Porã, Campo Grande e “toda a grande zona serrana” (CASTRO, João de Almeida, 1914, p. 407). Na verdade, as correntes comerciais irradiadas de Corumbá – mediante vias fluviais prolongadas por caminhos terrestres – chegaram nessa época até mesmo a ultrapassar os limites do Estado, visto que Coxim (ligada a Corumbá pelo Rio Taquari) aparecia então como entreposto fornecedor de sal para localidades do sul de Goiás (MENDONÇA, 1906, p. 114).

Quanto ao Estado de São Paulo, sabe-se que, no início do século 20, impulsos de abertura de novas vias de comunicação no SMT somaram-se a impulsos semelhantes no oeste daquele Estado, levando ao surgimento de duas estradas “boiadeiras”: uma no SMT, partindo da Vacaria, e outra em território paulista, partindo do extremo da E. F. Sorocabana – convergindo ambas para o Rio Paraná, mediante cuja travessia os dois caminhos se interligavam. No SMT, a abertura da estrada associa-se à iniciativa de Manoel da Costa Lima, conhecido como *Major Cecílio*, criador de gado na Vacaria (município de Campo Grande). De acordo com Dióres Abreu, foi com o intuito de facilitar a venda do gado da Vacaria que Costa Lima idealizou a abertura de uma via alternativa àquela dirigida a Uberaba. A nova estrada, ligando a vila de Campo Grande ao local denominado *Porto Quinze de Novembro*, na Ioz do Rio Pardo no Paraná, foi aberta em 1903; o Major adquiriu também um rebocador a vapor; e com ele iniciou, em fins de 1906, a travessia do Rio Paraná (ABREU, 1976, passim).

No lado paulista, a empresa *Diederichsen e Tibiriçá* abriu por sua vez uma estrada que, partindo da ponta dos trilhos da Sorocabana, na região de Campos Novos do Paranapanema, atravessaria os "sertões" paulistas buscando também as margens do Rio Paraná, no local denominado Porto Tibiriçá, defronte ao citado Porto Quinze (ABREU, 1976, passim; WHITAKER, 1934, passim). A citada empresa adquiriu de Manoel da Costa Lima, em 1907, a concessão que esse havia obtido do Estado de Mato Grosso, relativa aos direitos de travessia de gado pelo Rio Paraná, e juntando-a às suas próprias concessões, obtidas do Estado de São Paulo, transformou-se em junho de 1908 na firma *Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso*. Logo, aliás, a Companhia diversificaria suas atividades, passando a dedicar-se não apenas à navegação fluvial, mas ainda à compra de gado magro do SMT, à engorda e revenda de gado no oeste de São Paulo, à operação de casas comerciais e a iniciativas de colonização. No SMT, estabeleceu casas comerciais no *Porto Alegre* (rio Anhanduí) e em *Entre Rios*, nas proximidades do Rio Brillhante (ABREU, 1976, p. 206, 209-211). O Porto Alegre foi convertido num centro de compra de gado magro, de onde as boiadas eram encaminhadas para um centro de engorda e revenda estabelecido, por sua vez, em *Indiana*, no oeste de São Paulo (WHITAKER, 1934, p. 458).

Além das citadas, outras estradas de terra, aparentemente de menor importância, conectavam também o SMT a São Paulo – conforme é mencionado, em 1907, pelo autor de um relatório militar que descreve os caminhos terrestres disponíveis ao viajante que, partindo da vila de Nioaque, se destinasse às pontas de trilhos das ferrovias paulistas (RELATÓRIO..., 1907).

É importante assinalar que também a capital estadual, Cuiabá, vinculava-se por caminhos terrestres à porção sul do Estado; a esse respeito, menciona-se a ligação de Cuiabá com Campo Grande, passando por Coxim (MENDONÇA, 1906, p. 82). Além disso, existia no SMT uma importante estrada carreteira que ligava os ervais da região de Ponta Porã ao Porto Murinho, no Rio Paraguai – estrada essa que servia basicamente aos negócios da Companhia Mate Laranjeira.

Em resumo, pode-se dizer que todo o SMT estava na época cortado por caminhos terrestres – dos quais, neste breve apanhado, indiquei alguns dos mais salientes. De fato, a generalidade dos autores destaca o quanto os deslocamentos eram facilitados pela topografia da região, pouco acidentada, aliada às características da cobertura vegetal (com grandes manchas de campos limpos, como na Vacaria). Assim, nos campos, os veículos de rodas, como as carretas de tração animal, não careciam propriamente de estradas: o *carreteiro* simplesmente "rumava" seu veículo, de modo que as carretas praticamente "navegavam" pelas campinas (PERE-

RA, 1928, p. 3, 29). De todo modo, os caminhos eram em geral muito precários. Como assinalava em 1916 o presidente do Estado, Caetano de Albuquerque, não havia no Estado "verdadeiras estradas de rodagem", e aquelas assim chamadas eram na realidade "apenas estradas *carroçáveis*, algumas até mal podendo caber nessa classificação" (RMT16, p. 38).

Por outro lado, todas as fontes coincidem em apontar a relativa precocidade do aparecimento dos veículos automóveis. Já o *Album graphico do Estado de Matto-Grosso*, por exemplo, publicado em 1914, traz fotos que mostram um pequeno caminhão, por ocasião da inauguração da "estrada de automóvel" entre Cuiabá e a vizinha povoação de Várzea Grande (p. 144). Do mesmo modo, um texto igualmente publicado no *Album graphico* já assinalava que a rota entre Campo Grande e Ponta Porã era "perfeitamente trafegável a automóvel" (MACHADO, 1914b, p. 415). Também a estrada entre Aquidauana e Nioaque, segundo se informa, "feita para carretas de boi, se adaptara à utilização de um pequeno automóvel Ford, que fazia esse trajeto desde 15 de novembro de 1918" (MARTINS, 1980, p. 51).

No SMT, ao que parece, a utilização dos veículos automóveis intensificou-se durante a Primeira Grande Guerra, graças ao repentino aumento dos rendimentos dos fazendeiros em decorrência da grande elevação dos preços do gado. Nessas circunstâncias, refere um habitante da Vacaria, contemporâneo dos fatos, "os fordinhos foram adquiridos com facilidade e entusiasmo, agências deles foram montadas com oficinas para conserto em todos os lugares; por cem vacas se comprava um novinho em folha" (BARBOSA, 1963, p. 32). Também o uso de caminhões, nesse caso, como meio de transporte de tropas, é abundantemente mencionado já no episódio da passagem da Coluna Prestes pelo sul de Mato Grosso, em 1925. Tal uso é mencionado pelo chefe legalista Bertoldo Klinger e também pelos rebeldes, como João Alberto Lins de Barros (BARROS, 1953, p. 89).

Escrevendo em 1928, Armando de Arruda Pereira dá a entender que, no SMT, os próprios automóveis (isto é, especificamente o *Ford*) "criaram" as "rodovias", que iam substituindo as antigas carreteiras de traçado incerto e variável: "com o aparecimento do Ford foi que começaram a tirar rumos diretos, cortar caminho", diz ele, "e, finalmente, as rodas do auto trilharam uma estrada que em tempo seco permite correr à vontade" (PEREIRA, 1928, p. 3; esse autor, aliás, relata viagens suas de automóvel, na região entre Campo Grande e Ponta Porã, a partir de 1922).

Também desde cedo a construção e o melhoramento de caminhos terrestres ganhou a atenção – retórica, ao menos – dos dirigentes mato-grossenses. Já em 1920 o presidente D. Aquino Corrêa mencionava as perspectivas de desenvolvimento da "viação automobilística", ao propor-se a construir e reparar caminhos e pontes na região de Cuiabá (RMT20,

p. 64). O quadriênio do presidente Pedro Celestino Corrêa da Costa (1922-1926) é saudado por mais de um autor como uma época de grandes realizações rodoviárias (CORRÊA FILHO, 1934; SILVA, Gasparino, 1950). Em 1929, enfim, o presidente Mário Corrêa, que nos anos anteriores já vinha salientando a importância das estradas de rodagem, chega a citar a esse respeito o famoso lema de Washington Luiz (RMT29, p. 33).

No tocante à expansão rodoviária em Mato Grosso, um importante marco parece haver sido representado pela criação, em fins de 1946, de um órgão estadual denominado *Comissão de Estradas de Rodagem* (CER). Essa comissão elaborou o Plano Rodoviário Estadual, aprovado em seguida pelo Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER), sendo que, em meados de 1948 foi criado também um Distrito Rodoviário do Sul, com sede em Campo Grande (RMT48, p. 92, 100). Assim, já em 1949 o governador afirmava que "as vias de comunicação e principalmente o sistema rodoviário do Estado" vinham experimentando "real impulso" (RMT49, p. 5). Esse impulso tomado pelas construções rodoviárias em Mato Grosso, depois de 1946, é confirmado por Gasparino Silva (aliás engenheiro do DNER), o qual registra também que, pelo Plano Rodoviário Nacional, então aprovado, locavam-se no Estado de Mato Grosso diversas rodovias federais (SILVA, Gasparino, 1950, p. 48-49).

Contudo, é importante notar que as diversas rodovias existentes em Mato Grosso, embora muitas fossem freqüentemente objeto de certa atenção por parte dos poderes públicos, continuam a ser, ao longo do nosso período, recorrentemente descritas como precárias e insuficientes. Pelo que informam as fontes, as estradas se deterioravam tanto por falta de conservação como, em alguns casos, pela simples falta de tráfego. Em 1950, por exemplo, o diretor da CER, referindo-se ao período posterior a 1930, nota que "as incipientes estradas, entregues ao abandono, dentro de pouco desapareceram completamente, pela ausência de conservação" (apud RMT50, p. 103-104). É assim notável, na documentação, o fenômeno das sucessivas inaugurações, a indicar que cada estrada precisava ser, a cada período, como que reconstruída – sendo então apresentada, pelo governante de turno, como uma obra nova. De fato, os técnicos da CPP assinalam que a falta de conservação chegava mesmo a ponto de "obrigar à construção de nova estrada no mesmo caminho onde, alguns anos antes, uma fora concluída". Os autores do relatório, na verdade, não poupam de suas críticas nem mesmo a "nova fase" que se haveria iniciado em fins dos anos 40: antes, dizem, construíam-se "estradas estreitas que, por falta de conservação e, não menos, por falta de tráfego, se deterioravam e, praticamente, se extinguíam"; já agora, "sem que o tráfego o exigisse, as constróem mais largas, aumentando as dificuldades e o custo da conservação e reduzindo a extensão a que elas poderiam atingir, no mesmo espaço de tempo" (RCP, 1952, p. 76-77).

Seja como for, para os objetivos do presente estudo o que importa, acima de tudo, é saber em que sentido tenderam a orientar-se, ao longo do nosso período, as relações entre a Noroeste e as estradas de rodagem mato-grossenses.

As estradas de rodagem como tributárias da NOB

Dos núcleos urbanos ponderáveis existentes no sul de Mato Grosso, na época da construção da Noroeste, a maioria – mesmo excluindo-se do rol aqueles núcleos bem servidos pela navegação fluvial, como Corumbá e Porto Murtinho – ficou à margem da estrada de ferro. De fato, apenas Miranda, Aquidauana e Campo Grande foram incluídas no traçado da ferrovia, sendo dele excluídos Coxim, Santana do Paranaíba e as povoações situadas nas porções sudoeste e extremo sul da região (Nioaque, Bela Vista e Ponta Porã). Nessas circunstâncias, chega a ser surpreendente – em vista da vastidão territorial da área cortada pela via férrea – a escala em que as estradas de rodagem tenderam a convergir para as linhas da Noroeste, tornando-se assim suas tributárias. De fato, das 13 rodovias indicadas por Sá Carvalho no SMT, em 1942, apenas 4 poderiam ser, em minha opinião, classificadas como concorrentes da via férrea, ao passo que pelo menos 7 apresentavam-se claramente como suas tributárias.

O caso do sudoeste e do extremo sul do SMT

Já antes da via férrea, como vimos, as cidades de Miranda e Aquidauana, ligadas ao sudoeste e ao extremo sul da região por caminhos terrestres, desempenhavam um importante papel como empórios comerciais das mencionadas áreas. Desse modo, o advento da Noroeste não alterou o padrão dessas relações – limitando-se a ferrovia a substituir a navegação fluvial como meio pelo qual se supriam os comerciantes estabelecidos naquelas duas cidades. Ademais, era do interesse das autoridades brasileiras incrementar as comunicações na zona fronteiriça, conforme vimos no segundo capítulo – o que cedo levou à abertura de novos caminhos terrestres e ao melhoramento dos existentes, visando à ligação das povoações de Nioaque, Bela Vista e Ponta Porã com aquelas situadas sobre a NOB.

Assim, através de suas ligações rodoviárias, Miranda e principalmente Aquidauana expressavam aí a força de atração da Noroeste. Já mencionei a estrada de Aquidauana para Nioaque (que era então o mais importante centro urbano do sudoeste), feita para carretas de boi e já em 1918 adaptada ao *Ford*. Escrevendo em 1942, também Sá Carvalho assinala a importância dessa rodovia, construída pelo Exército, nessa época, aliás, de Nioaque a estrada já prosseguia até Bela Vista. O autor refere ain-

da outra estrada que partia de Aquidauana – essa, porém, orientada para os pantanais, ao norte, em direção ao Rio Negro, e trafegada na época da seca (CARVALHO, 1942, p. 96). Miranda, por seu turno, já nos anos 20 ligava-se por rodovia a Bela Vista e a Ponta Porã (CORRÊA FILHO, 1934; MARQUES, 1923, p. 137), e mais tarde menciona-se também uma estrada de Miranda a Porto Murtinho, passando pela vila de Bonito e pelo Cerro Margarida (CARVALHO, 1942, p. 96-97). Cabe notar que, segundo registram as fontes, essas vias principais tenderam a interligar-se mediante ramais, de modo que, ainda durante nosso período, forma-se no sudoeste uma rede relativamente densa de caminhos terrestres.

Com relação especificamente a Ponta Porã, por outro lado, parece que, a despeito de suas ligações com Miranda e Aquidauana, essa povoação tendeu a reforçar mais suas conexões com Campo Grande (situada, como ela, sobre o planalto, ao contrário das demais povoações até aqui citadas, situadas na baixada). Como já vimos, entre Campo Grande e Ponta Porã havia dois diferentes caminhos terrestres – sendo um mais direto, seguindo pelos altos da chamada “serra de Maracaju”, e outro que descrevia uma curva para leste, passando pelas povoações de Dourados e Entre Rios (esta posteriormente chamada *Rio Brillante*). Contudo, durante a maior parte do nosso período aquela primeira estrada era a mais importante; é a ela, por certo, que se refere Sá Carvalho, em 1942, ao escrever que a rodovia de Campo Grande a Ponta Porã passava pelas cabeceiras do Rio Apa e tinha um ramal para Bela Vista; segundo o autor, tratava-se de uma via de “grande valor”, a primeira (do sul de Mato Grosso, por suposto) a ser “industrializada” com serviços de “passageiros, correio e carga”. De fato, segundo Carvalho, havia já cerca de 22 anos que funcionava nessa rota um “serviço regular de auto-ônibus”, feito pela empresa Sacadura Cabral (CARVALHO, 1942, p. 95).

Quanto ao segundo caminho, ele inicialmente parecia mais consolidado no trecho entre Campo Grande e Entre Rios, que já é mencionado, por exemplo, em 1923 (MARQUES, 1923, p. 136). Na verdade, segundo um mapa datado de 1925, tratava-se aí, em parte, da velha “estrada boiadeira” do Major Cecílio (de Campo Grande ao Porto 15 de Novembro), da qual em certa altura se destacava um ramal para Entre Rios (CORRÊA FILHO, 1934). De todo modo, em 1942 Sá Carvalho já menciona expressamente a estrada Campo Grande-Entre Rios-Ponta Porã, passando pelo porto Guaçu, no Rio Brillante, e pela cidade de Dourados (CARVALHO, 1942, p. 96).

Finalmente deve-se assinalar que, com a construção do ramal de Ponta Porã, da NOB, tendeu a destacar-se na década de 50, como uma rodovia claramente tributária da ferrovia, aquela que ligava a estação de Itaum à cidade de Dourados, a cerca de 60 km de distância.

O caso de Cuiabá

No decurso de sua história, iniciada no período colonial, a cidade de Cuiabá constituiu-se em um importante centro redistribuidor de gêneros importados – sendo que, ao longo do tempo, esse centro serviu-se de diferentes meios e vias de transporte, a fim de abastecer-se dos mencionados gêneros: a navegação monçoeira, os rios amazônicos, as tropas de muares e finalmente, depois de 1870, a navegação do Rio Paraguai e seus afluentes São Lourenço e Cuiabá. Esse último meio constituía, reconhecidamente, grande avanço em relação a seus antecessores. Por ele, contudo, o comércio cuiabano, além de figurar como tributário do pólo corumbaense, precisava enfrentar as difíceis condições de navegação do trecho acima de Corumbá. Assim, já no início do século 20, frustrado o projeto de trazer a Cuiabá uma ferrovia, nota-se que os dirigentes cuiabanos buscaram outros meios e rotas para se ligarem ao sudeste brasileiro – e esses meios envolveriam agora, com destaque, as estradas de rodagem. As possibilidades, contudo, eram muitas, de modo que, ao longo do período estudado, aqueles dirigentes parecem haver hesitado, em diversas ocasiões, acerca dos modos mais práticos para a realização do referido intento.

No início de nosso período, um importante mercado atendido pelos comerciantes cuiabanos era o dos garimpos do vale do Araguaia. Assim, não é de estranhar que, em 1924, o presidente Pedro Celestino fizesse da importância de uma rodovia que, passando pela Chapada dos Guimarães, ligasse Cuiabá à povoação de Santa Rita do Araguaia (informando, aliás, que nesse sentido o governo já mandara efetuar estudos). Além disso, a estrada dirigida ao Araguaia possibilitaria também uma conexão entre Cuiabá e o sudeste brasileiro, visto que, conforme diz Celestino, Santa Rita já estava ligada por rodovia a Uberlândia (atual Uberlândia), no Estado de Minas Gerais; de fato, o presidente nota expressamente que a estrada proposta seria um “complemento” das comunicações já existentes, “nos aproximando, ao mesmo tempo, de Goiás, Minas e S. Paulo” (RMT24, p. 59); convém notar que aquela povoação de Santa Rita passaria depois a chamar-se *Alto Araguaia*.

Por outro lado, muito cedo se delineia também, ante as vistas dos dirigentes cuiabanos, a conveniência de uma conexão rodoviária com a Noroeste, o que representaria outro meio de ligação com o sudeste¹⁷. De fato, igualmente em 1924 Pedro Celestino se refere a um futuro prolongamen-

17. Durante um bom tempo, ao longo do nosso período, foram também acalentados projetos de uma ferrovia ligando Cuiabá à NOB. No presente livro, contudo, renunciei ao tratamento desse assunto, a fim de não alongar ainda mais a pesquisa.

to da estrada de Santa Rita em direção aos “municípios sulinos servidos pela via férrea”, e no ano seguinte seu sucessor assinala expressamente que Santa Rita do Araguaia já estava ligada por estrada de rodagem à estação de Ribeirão Claro, na NOB, cerca de 150 km a oeste de Três Lagoas (RMT24, p. 60; RMT25, p. 52). Nessa mesma época, da estrada de Santa Rita a Ribeirão Claro foi derivado um ramal dirigido diretamente a Três Lagoas – com o que veio enfim a configurar-se uma estrada Cuiabá-Três Lagoas, passando pela Chapada, por Rondonópolis e por Santa Rita. Corrêa Filho refere que em agosto de 1926, quando ainda não se havia concluído nessa estrada a construção de obras-de-arte, o general Rondon a percorreu de automóvel, partindo de Três Lagoas, numa extensão total de 1.200 km, e ficou impressionado: “não obstante repousar à noite, antes de findar o quinto dia da marcha alcançou Cuiabá” (CORRÊA FILHO, 1934, p. 21).

Além de Ribeirão Claro e Três Lagoas, delineava-se também Campo Grande, como ponto a proporcionar uma conexão rodoviária entre Cuiabá e a Noroeste. Essa conexão é referida em 1925, quando se assinala que a estrada que vinha de Campo Grande, passando por Coxim, deveria entroncar-se, na povoação de Rondonópolis, com a rodovia Cuiabá-Santa Rita (RMT25, p. 52). A mesma idéia seria repetida dois anos depois, quando aliás se registra que, no trecho entre Coxim e Campo Grande, a estrada já havia sido construída pelos respectivos municípios, com “auxílio pecuniário” do Estado (RMT27, p. 162).

Em 1928 o governo estadual continuava a considerar importante a ligação de Cuiabá com Campo Grande – cidade essa corretamente definida como “ponto de irradiação das comunicações rodoviárias da zona Sul do Estado e ferroviárias para o Rio e S. Paulo”. Contudo, persistia a intenção de favorecer também a estrada de Cuiabá à região dos garimpos, favorecendo, ao mesmo tempo, a ligação com a NOB não em Campo Grande mas em Três Lagoas; informa-se, de fato, que o governo havia aberto concorrência para o estabelecimento de um “serviço de transporte de passageiros, encomendas e cargas, em carros automóveis”, entre Cuiabá e Três Lagoas (RMT28, p. 162, p. 169-170); o contrato para esse serviço acabou, sendo efetivamente assinado, embora houvesse sido anulada a concorrência citada.

Observa-se, portanto, que os dirigentes estaduais repartem suas atenções entre essas duas vias de ligação entre a capital e a Noroeste. Entretanto, parece possível perceber que a via dirigida a Campo Grande se vinha impondo com melhores credenciais, principalmente por representar o caminho mais curto: 886 km, contra os 1.200 da estrada de Três Lagoas (CORRÊA FILHO, 1934, p. 29). Assim, se em 1929 o presidente Mário Corrêa menciona a estrada de Três Lagoas como “uma das mais movimentadas do Estado e de maior tráfego”, ele se refere também, com entusiasmo, à ligação entre Cuiabá e Campo Grande. Na verdade, nesse ano ocor-

reu o que parece ser a primeira inauguração oficial dessa estrada, então dividida nos trechos Campo Grande-Coxim, Coxim-Anhumas¹⁸ e Anhumas-Cuiabá. Informa-se de fato que o segmento de Anhumas a Coxim fora recebido “provisoriamente” mas já estava em tráfego. “pondo a Capital a três dias de Campo Grande, quer dizer, da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil” (RMT29, p. 145-147).¹⁹

Em 1930, enfim, parece definitivamente firmada a idéia segundo a qual a melhor solução, para o problema da ligação de Cuiabá com a Noroeste e todo o sul do Estado, seria a estrada de rodagem para Campo Grande. Nesse ano o novo presidente, Annibal Toledo, anuncia o propósito de “renunciar” à navegação fluvial de Corumbá a Cuiabá, como “caminho único para o progresso que tem de nos vir do Sul”, por ser essa longa faixa de pantanais “imprópria” para a fundação de “núcleos intermediários de povoações urbanas”. Assim, o que ele propõe é “melhorar e povoar” o caminho de Campo Grande, “mais curto, de construção mais fácil e econômica do que qualquer outro, atravessando terras férteis e, portanto, povoáveis por colônias agrícolas”. De fato, o presidente dizia que, “no interesse do próprio Norte”, não bastava a simples ligação com o sul e a ferrovia: era preciso que tal ligação se fizesse “através de uma região povoável, para que o surto de progresso do Sul se propague até nós [no norte], caminhando de cidade em cidade, de vila em vila, de povoação em povoação” (RMT30, p. 10-11).

Contudo, ao que parece a rodovia não foi objeto de conservação apropriada, pois já em 1935 seu tráfego encontrava-se interrompido. Ela passou então por uma “reconstrução”, que durou dois anos e foi efetuada pelo Exército brasileiro, em cooperação com o governo estadual (SILVA, Gasparino, 1950, p. 53; CARVALHO, 1942, p. 94). Nos anos seguintes parece haver-se mantido o interesse dos dirigentes estaduais por essa rodovia. Em 1937, o Estado contratou com o empresário Albino Pereira um serviço de transporte de passageiros em auto-ônibus, entre Cuiabá e Campo Grande, com “uma viagem redonda semanal”, mediante uma subvenção mensal de três contos de réis (RMT37, p. 53). Continuam a registrar-se trabalhos de construção e conservação da rodovia (RMT39-40, p. 51), e em 1942 Sá Carvalho informa que o percurso de Cuiabá a Campo Grande era feito comumente em 3 dias, “pelos auto-ônibus da empresa Sacadura

18. Pelo que se deduz das informações de Corrêa Filho, trata-se aí do *Córrego Anhumas*, situado entre Coxim e Rondonópolis, a cerca de 60 km dessa última localidade (CORRÊA FILHO, 1934, p. 26).

19. Gasparino Silva confirma, indiretamente, essa primeira inauguração, ao dizer que a rodovia de Cuiabá a Campo Grande fora aberta “no período de 1922-29” (SILVA, Gasparino, 1950, p. 53).

Cabral", e em 2 dias pelos "automóveis de turismo"; nessa época, a empresa era ainda subvencionada pelo Estado e efetuava já duas viagens semanais (CARVALHO, 1942, p. 94; v. tb. SÁ, Cássio Veiga de, 1980, p. 65-67).

São, todavia, contraditórias as avaliações acerca da efetiva importância econômica assumida pela rodovia de Cuiabá a Campo Grande — vale dizer, acerca da extensão em que ela efetivamente conseguia deslocar a navegação fluvial, como meio de abastecimento de Cuiabá. Sá Carvalho, por um lado, afirma: "o tráfego dos caminhões de carga é grande, pois é mais fácil chegar a Cuiabá pela estrada de rodagem do que ir a Porto Esperança, via Noroeste, e depois subir o rio até Cuiabá" (CARVALHO, 1942, p. 94). Entretanto, Lima Figueiredo, diretor da Noroeste na segunda metade da década de 40, noticia uma realidade distinta. É certo que, em sua opinião, pela rodovia "os cuiabanos teriam suas mercadorias com frete menor e mais rapidamente, pois se livrariam do percurso fluvial cujo grande e principal inconveniente é o do tempo despendido na época das águas baixas"; contudo, Figueiredo refere haver fracassado uma iniciativa nesse sentido: segundo ele, a NOB assinara contrato com uma empresa particular para transportar mercadorias de Campo Grande para Cuiabá pela rodovia, mas o "péssimo estado de conservação" da via fizera "gorar" esse intento (FIGUEIREDO, 1950, p. 19). Cássio Veiga de Sá, que se refere a um momento incerto, entre o final da década de 30 e o início da seguinte, parece dar mais razão a Lima Figueiredo ao afirmar que a linha mantida pela "Empresa Saçadura" servia apenas a passageiros e que "não havia transporte de cargas por essa estrada por falta de empresas e de condição" (SÁ, 1980, p. 65, 67). Do mesmo modo, ainda em 1952 os técnicos da CPP informam que era pequeno o número dos veículos que trafegavam por essa estrada (embora eles a situassem como a rodovia "mais importante" do Estado). Coerentemente com essa avaliação, os mesmos técnicos consideravam ainda a dificultosa navegação no trecho Corumbá-Cuiabá como a "grande responsável pelo elevado custo de vida em Cuiabá, pelo reduzido conforto de que goza sua população e pela lenta marcha, enfim, do seu progresso" (RCPP, 1952, p. 77, 75, 63).

Contudo, mais notável é o fato de que, em fins da década de 40, parecia novamente ganhar importância, na ligação de Cuiabá com os mercados do sudeste brasileiro (particularmente São Paulo), o trajeto através dos Estados de Goiás e Minas Gerais, ou seja, a antiga ligação com Uberabinha (Uberlândia), passando pela povoação agora chamada Alto Araguaia (antiga Santa Rita). De fato, Gasparino Silva assim se refere às prioridades da CER, quando ela iniciou seus trabalhos, em 1947: em primeiro lugar, a ligação para "São Paulo, centro industrial por excelência, através de Alto Araguaia", e em segundo lugar, embora "quase simultaneamente", a ligação com Campo Grande (SILVA, Gasparino, 1950, p. 64). Vale notar que, na mesma época, as palavras do governador do Es-

tado indicam, com especial clareza, que tal hierarquização correspondia sobretudo aos interesses cuiabanos. Com efeito, ao referir-se às duas rodovias citadas, o governador adota uma perspectiva claramente centrada em Cuiabá, definindo-as como "as estradas troncos dos nossos interesses comerciais, econômicos e políticos com o Estado de S. Paulo e Sul do Estado" (RMT50, p. 7; grifo meu). Por esse trecho deduz-se ademais que a primeira estrada, por Alto Araguaia, representava sobretudo a conexão direta com o sudeste brasileiro, enquanto a segunda, para Campo Grande, teria principalmente o sentido de uma ligação interna ao próprio Estado.

Gasparino Silva dá notícia dos esforços então empreendidos, pela CER e pelo DNER, com relação à reconstrução dessas rodovias. Convem notar que, incluídas no Plano Rodoviário Nacional como rodovias federais, elas passavam a ser então conhecidas por números: assim, a estrada entre Cuiabá e Campo Grande era parte da BR-16, enquanto aquela de Cuiabá a Alto Araguaia era parte da BR-31 (SILVA, Gasparino, 1950, p. 64-68, 48). Para os objetivos desta análise, importa inicialmente destacar as avaliações acerca da BR-31. Segundo assevera o diretor da CER, antes dos trabalhos da Comissão o tráfego nessa rodovia era "quase inexistente", mas os resultados de ditos trabalhos logo apareceram:

Em princípios de 1948, já duas empresas iniciaram o serviço de transporte de mercadorias em caminhões de S. Paulo a Cuiabá. Hoje, três empresas fazem o serviço com toda regularidade, dispondo uma delas de uma frota de cerca de trinta caminhões e as duas outras com mais de dez veículos. [...] Várias outras empresas, sem o caráter de regularidade, fazem, no entanto, frequentes viagens para diversas regiões do Estado e esse movimento assume dia a dia maiores proporções (apud RMT50, p. 104-105).

Segundo o autor, o comércio das regiões norte e leste de Mato Grosso vinha sendo muito beneficiado com essa nova realidade, graças à drástica redução no tempo de transporte das mercadorias paulistas destinadas a Cuiabá: pelos caminhões, as mercadorias alcançavam a capital mato-grossense em apenas 7 dias, diz o dirigente da CER. Vale ressaltar que também esse texto confirma o caráter atribuído a essa rodovia, a saber, de ligação direta com São Paulo, prescindindo portanto da Noroeste: a BR-31 é "a rota de ligação com São Paulo"; define o diretor, acrescentando aliás que, nela, o tráfego de caminhões estava "muito mais intensificado do que na BR-16" (apud RMT50, p. 105-106).

Todavia, é interessante notar que, pouco tempo depois, o novo governador, Fernando Corrêa da Costa, implicitamente desmente as entusiasmas avaliações sobre a BR-31, indicando, embora indiretamente, que a NOB e a navegação fluvial continuavam sendo os principais meios de abastecimento da capital do Estado: esses meios, diz Costa em 1952,

eram os que “nos fornecem as comunicações atuais do Norte [do Estado] com S. Paulo”. Na verdade, Corrêa da Costa parece descartar em parte a BR-31, preferindo enunciar uma nova alternativa para as comunicações rodoviárias diretas entre Cuiabá e São Paulo. De fato, o governador propunha que, de Alto Araguaia, fosse construída uma rodovia para o *Porto Getúlio Vargas*, no Rio Paraná, na divisa com o Estado de São Paulo – em busca não apenas da E. F. Araraquãense mas também de uma conexão direta com as rodovias paulistas (RMT52, p. 5, 66).

Ao que parece, Corrêa da Costa investiu decididamente nessa estrada de Alto Araguaia ao Porto Getúlio Vargas (que passava por Cassilândia e Paranaíba e era, aliás, uma rodovia estadual), considerada “de vital importância para as zonas norte e leste de Mato Grosso” (RMT54, p. 119). Em 1953 informa-se que já haviam sido completados os estudos e projetos dos primeiros 100 km; no ano seguinte acrescenta-se que a via já estava sendo construída “em caráter pioneiro” e que, para acelerar sua conclusão, se havia resolvido atacar a obra pelos dois extremos, sendo a ligação entre eles esperada para o final de 1954 (RMT53, p. 84; RMT54, p. 119). Entretanto, chegamos ao fim do nosso período sem que essa estrada estivesse efetivamente delineada. De fato, em 1955 informa-se que já se haviam aberto 243 km da via, mas faltavam ainda 167 km; novas informações, enfim, apareceriam somente dois anos depois, apenas para dizer que seria “reativada” a construção da estrada de Alto Araguaia a Cassilândia – nem chegando a mencionar-se, portanto, o Porto Getúlio Vargas (RMT55, p. 103; RMT57, p. 99).

Desse modo, ao que parece, a despeito das alternativas alvitradas, tendeu efetivamente a firmar-se nessa época, como a principal ligação rodoviária de Cuiabá, a estrada dirigida a Campo Grande – considerada também pelos técnicos da CAPES, em 1958, a rodovia “mais importante” do Estado (ESTUDOS de desenvolvimento..., 1958, p. 59).

As rodovias da região de Três Lagoas

A cidade de Três Lagoas, surgida em função da Noroeste, cedo tornou-se também um significativo pólo de convergência de caminhos terrestres, embora tais caminhos nem sempre se tenham colocado como tributários da ferrovia. De todo modo, um caso de estrada tributária parece ser constituído por aquela, já mencionada, que de Três Lagoas se dirigia a Santa Rita do Araguaia, passando pela área dos garimpos de diamante, e daí a Cuiabá. Uma outra estrada que pode ser também considerada, pelo menos em parte, como tributária da Noroeste, é aquela designada por Carvalho como *Três Lagoas a Chavantina e Campo Grande*; embora terminasse por ligar entre si duas estações da própria ferrovia, o que parece mais ressaltar-se nessa estrada é a circunstância de ela internar-se pelo

vale do Rio Pardo, a sudoeste de Três Lagoas, para buscar o povoado de Chavantina (atual Santa Rita do Pardo). Na verdade, ao tratar dessa estrada, o que Carvalho indica é um feixe de caminhos (ramais e sub-ramais) que se irradiavam de Três Lagoas, sendo alguns tributários e outros concorrentes da Noroeste. Assim, por exemplo, o trecho inicial da estrada que demandava Chavantina era paralelo à linha férrea, de Três Lagoas à estação de Arapua – ponto de bifurcação de onde, enquanto a estrada infletia para sudoeste, partia um ramal que continuava paralelo à ferrovia, atingindo as estações de Buritizal, Vitorino e Rio Branco; não obstante, da estação de Vitorino partia um sub-ramal tributário da Noroeste, dirigido à região do Alto Sucuriú (CARVALHO, 1942, p. 93).

Um caso à parte é representado pelas ligações da cidade de Santana do Paranaíba (depois chamada simplesmente *Paranaíba*), situada no extremo leste do SMT, junto às divisas com o Estado de Minas Gerais. De acordo com um texto de 1914, “boas estradas” uniam a cidade a Cuiabá, Campo Grande, Coxim e Três Lagoas, além dos Estados de Minas Gerais e Goiás (MACHADO, 1914c, p. 420). Entretanto, talvez essas estradas não fossem tão boas assim, pois já em 1920, segundo informa D. Aquino Corrêa, “a municipalidade e o povo” de Paranaíba reclamavam, “com razão”, por uma “boa via de comunicação” com Três Lagoas, isto é, com a Noroeste – de modo que, para resolver o problema, segundo o presidente, o governo pensava em “amparar a iniciativa de particulares”, os quais cogitavam obter a concessão de uma “estrada de automóveis” entre as duas cidades (RMT20, p. 65). Essa via deve ter-se efetivado, pois é assinalada em um mapa datado de 1925 (CORRÊA FILHO, 1934). Além disso, em 1942 Sá Carvalho menciona o que parece ser uma segunda ligação entre Três Lagoas e Paranaíba – por meio de um ramal que, da localidade de *Isidoro*, entre os Rios Sucuriú e Aporé, se destacava da estrada Três Lagoas-Santa Rita (CARVALHO, 1942, p. 92-93). Por outro lado, é curioso notar que, segundo o mesmo mapa anteriormente referido, Paranaíba ligava-se à Noroeste, por caminho terrestre, também na estação de Lussanvira, em território paulista (CORRÊA FILHO, 1934). Contudo, tais ligações não pareciam ser suficientes para neutralizar a atração exercida sobre a região por centros situados em Minas Gerais; de fato, ainda em fins da década de 40 Lima Figueiredo escreve que Paranaíba “poderia ser tributária da Noroeste se houvesse uma estrada boa que a ligasse a Três Lagoas” (FIGUEIREDO, 1950, p. 19; grifo meu).

A convergência das rodovias sobre Campo Grande

Em 1947, Nelson W. Sodré escrevia: “o aparecimento de um centro como Campo Grande, em consequência da via férrea, alterou a orientação das carreiras, que passaram a procurar esse centro indispensável à vida e

ao abastecimento da região" (SODRÉ, 1947, p. 73). De fato, as observações já efetuadas indicam claramente que, pelo menos durante a maior parte do nosso período, foi no rumo de Campo Grande que tenderam a orientar-se as comunicações de importantes porções do território mato-grossense não-servidas pela Noroeste, como a região de Cuiabá e o extremo sul do MT. Além disso, como veremos, a influência daquele centro fez-se sentir também, durante nosso período, até mesmo sobre as distantes regiões de garimpo do vale do Rio Araguaia. Assim, é particularmente notável que, já em 1923, A. Marques, ao dar a lista das principais estradas mato-grossenses, coloca em Campo Grande o ponto de partida de várias delas (MARQUES, 1923, p. 136). Do mesmo modo, escrevendo em 1925, Corrêa Filho assinala que Campo Grande "centraliza o comércio de gado e a grande rede rodoviária no sul do Estado" (CORRÊA FILHO, 1945b, p. 232).

Entretanto, é importante notar que, a julgar por certas indicações, a convergência das estradas de rodagem para Campo Grande não decorreu de uma atração puramente "natural"; isto é, ligada à excelente localização geográfica da cidade (embora tal circunstância a tornasse atraente até mesmo para os cuiabanos, de tal modo que, a despeito das notórias rivalidades políticas, a orientação em direção a Campo Grande foi estimulada pelos próprios dirigentes estaduais). Com efeito, parece que a citada convergência foi objeto também de uma política consciente por parte dos comerciantes e dos líderes políticos campo-grandenses. Já em 1927, como vimos, o presidente do Estado notava por exemplo que a estrada entre Coxim e Campo Grande havia sido construída pelos respectivos municípios, embora com auxílio financeiro do Estado (RMT27, p. 162). Além disso, Demóstenes Martins refere que Eduardo Olímpio Machado, quando prefeito de Campo Grande (1937-1941), mandou construir uma estrada ligando Campo Grande a Camapuã, localidade então pertencente ao município de Coxim (MARTINS, 1980, p. 136).

Tal política, contudo, fica mais clara pelas informações do mesmo Demóstenes Martins, referentes à época em que ele próprio, sucedendo a Olímpio Machado, foi prefeito de Campo Grande (início da década de 40). Martins refere, assim, uma sua iniciativa dessa época: a conexão entre Campo Grande e a região do Araguaia, mediante o prolongamento da estrada de Camapuã até seu entroncamento na rodovia de Três Lagoas a Alto Araguaia. É interessante notar que, nesse caso, a julgar pelo relato de Martins, a área de influência do comércio campo-grandense foi ampliada contra a vontade dos dirigentes cuiabanos: "contra essa construção manifestou-se o interventor Júlio Müller", diz Martins, "sob o fundamento de que ela desviaria de Cuiabá as transações comerciais da zona do Araguaia"; nosso autor, contudo, repele essa avaliação, asseverando que, nessa época, o comércio daquela zona era feito com Uberlândia (MARTINS, 1980, p. 136).

De fato, nesse caso Martins parecia ter razão, pois ainda em 1937 o interventor federal em Mato Grosso (então o capitão Manoel Ary da Silva Pires) refere uma *diminuição* do comércio de Cuiabá com a região leste mato-grossense, a qual teria passado a preferir "as praças mineiras e paulistas, por causa das dificuldades de acesso à Capital do Estado" (RMT37, p. 53). De todo modo, para a efetivação da rodovia, Martins, segundo seu relato, não apenas entrou em entendimento com o prefeito de Coxim, sendo firmado para tanto um convênio, como teria combinado com seu colega um artifício destinado a ocultar, no projeto da obra, as reais dimensões da contribuição financeira do município de Campo Grande, principal interessado na obra. Segundo o autor, tal artifício foi o que permitiu que o projeto fosse aprovado, em Cuiabá, pelo órgão competente; pela real divisão das despesas, contudo, coube à municipalidade de Campo Grande pagar o custo de nada menos que 210, dos 219 km que media a rodovia (MARTINS, 1980, p. 136-137).

Evento semelhante, enfim, é narrado por Martins com relação à construção, também no início da década de 40, de uma ponte sobre o Rio Itiquira, no município de Alto Araguaia, em região para onde uma "volumosa corrente imigratória" fora atraída pela descoberta de um "rico garimpo". Segundo Martins, o intercâmbio comercial da região passou a ser feito com Campo Grande; entretanto, o rio impedia o acesso direto à vila, principalmente para os caminhões carregados. Nessas circunstâncias, ainda segundo o relato do autor, a Associação Comercial de Campo Grande, depois de infrutíferos apelos ao Estado e à prefeitura de Alto Araguaia, com vistas à construção da ponte, apelou a ele, prefeito de Campo Grande. Diante da impossibilidade de interferir diretamente na administração de outro município, Martins teria então elaborado outro estratagema: sugeriu aos comerciantes a abertura de uma subscrição para arrecadar os recursos necessários, ficando desde logo combinado que, depois das contribuições dos particulares, a prefeitura de Campo Grande "subscreveria a quantia que faltasse". Por esse meio, enfim, foi construída a ponte, tendo a prefeitura contribuído com 40 contos de réis, dos 45 necessários à obra (MARTINS, 1980, p. 137-138).

As estradas de rodagem como concorrentes da NOB

Desde a época da construção da NOB, pode-se dizer, havia caminhos de terra que corriam de modo mais ou menos paralelo a suas linhas. Partindo de Miranda e passando por Aquidauana, havia de longa data, como já vimos, o caminho pelo qual a vila de Campo Grande era abastecida de gêneros importados pela via fluvial. Do mesmo modo, de Campo Grande para leste, embora mais afastado do traçado férreo, havia o caminho boiadeiro que levava a Santana do Paranaíba. Ainda nessa porção les-

te parece haver-se aberto posteriormente uma estrada ligando Campo Grande a Ribas do Rio Pardo, a respeito da qual Carvalho assinala que já dispunha de “serviço de carga”, embora ainda não de “transporte coletivo”. Partindo de Três Lagoas, abriram-se também, como vimos, estradas paralelas à via férrea, passando pelas estações de Arapuá, Buritizal, Vitorino e chegando até a estação de Rio Branco (CARVALHO, 1942, p. 96, 93).

Igualmente de Três Lagoas partia outro caminho que, depois de cruzar o Rio Paraná no chamado *Porto Independência* (situado 18 km ao sul daquela cidade), prolongava-se pela “estrada boiadeira” que se dirigia a Araçatuba (CORRÊA FILHO, 1934, p. 18 e mapa datado de 1925). Sá Carvalho refere-se também a essa estrada, por ele designada como *Três Lagoas a Andradina* – cabendo lembrar que, de Andradina em diante, até Bauru, já havia também uma estrada de rodagem margeando a linha férrea (CARVALHO, 1942, p. 93).²⁰

Contudo, parece possível dizer que se tratava, nesses casos, de caminhos de interesse meramente local, sem maior importância em termos do comércio de importação e exportação – com exceção da exportação de gado bovino em pé, dadas as características desse gênero, isto é, seu baixo valor e sua peculiar faculdade de locomover-se. Desse modo, é apenas nos anos finais do nosso período que as rodovias parecem assumir um papel efetivamente importante, como vias alternativas à ferrovia, no intercâmbio comercial geral efetuado pelo Estado de Mato Grosso. Assim, em 1955, por exemplo, as palavras do governador Fernando Corrêa da Costa atestam eloquentemente a importância do transporte rodoviário no desenvolvimento econômico do Estado e particularmente de sua porção meridional. Ele alude, de fato, às novas vias “que se estão estabelecendo no Estado” e menciona “os caminhões que de São Paulo vêm ao Sul, especialmente às zonas agrícolas de Dourados, e Paranaíba, e de Minas, sobretudo de Uberlândia a Rondonópolis, para adquirirem cereais, algodão, porcos, madeiras e outros produtos” (RMT55, p. 66). Em 1957 parece ficar ainda mais claro que, no tocante à ligação entre Mato Grosso e São Paulo, a aposta era nas rodovias. Assim, fala-se agora em pontes sobre o Rio Paraná, *no eixo das rodovias*, a saber: no eixo da BR-34, de Porto 15 a Presidente Epitácio, e da BR-33, entre os portos Taboado e Getúlio Vargas (RMT57, p. 21); pleiteia-se igualmente, aliás, a construção dessa BR-33, de Taboado a Campo Grande.

Pouco depois do final do período, os dirigentes do Estado continuam a regozijar-se com o desenvolvimento do Estado, “em decorrência da política rodoviária adotada”, assinalando que já circulavam, nas rodovias do Estado, “grandes e modernos ônibus”; a esse respeito, mencionam-se especificamente os percursos de Rondonópolis a Jataí (GO) e de Cam-

20. Deixo de referir-me aqui à estrada de Campo Grande ao Porto 15 de Novembro, que será examinada adiante.

po Grande a Ponta Porã e Presidente Prudente. O documento acrescenta, como em 1955: “cereais de nossa produção, tanto de Dourados como de Rondonópolis e outras localidades produtoras do Estado, escoam pelas nossas rodovias, em ritmo permanente e sempre crescente”. Nesse ano se registra, aliás, o que parece ser o primeiro caso de autêntica “evasão de cargas” da Noroeste, na linha-tronco de Mato Grosso: menciona-se, com efeito, o “transporte direto, em caminhões, de carne industrializada”, de Campo Grande para mercados de outros Estados (RMT59, p. 10, 12-13).

Entretanto, é necessário relativizar essa importância das rodovias sul-mato-grossenses como competidoras da Noroeste. Por um lado, havia ainda muitos obstáculos no caminho do triunfo rodoviário, conforme assinalavam por exemplo, em 1958, os técnicos da CAPES: “em Mato Grosso, é ainda de pouca importância, em comparação com o que acontece no resto do Brasil, a competição entre o transporte rodoviário e o ferroviário, devido às altas tarifas exigidas pelos caminhões e ao péssimo estado de conservação da maior parte das rodovias” (ESTUDOS..., 1958, p. 59).

Por outro lado, parece-me possível afirmar que no SMT, durante o período examinado, as estradas de rodagem que não se caracterizaram como tributárias da Noroeste também não se constituíram, em sua maioria, propriamente em *concorrentes* da via férrea – consistindo antes em suas “auxiliares”, se assim me posso expressar, para o mister da ligação entre Mato Grosso e os Estados do sudeste brasileiro, particularmente São Paulo. Tais estradas, desse modo, menos que uma efetiva concorrência, expressariam os “naturais” limites geográficos impostos à influência da Noroeste – o que se afigura, aliás, perfeitamente compreensível, em face da amplitude dos territórios atravessados pela ferrovia em Mato Grosso. Nessas circunstâncias, com efeito, não seria lógico pretender que a estrada de ferro pudesse eficazmente atender às necessidades de transporte da totalidade da zona, nem mesmo indiretamente, ou seja, por meio de vias coletoras terrestres ou fluviais.

A NOROESTE E A PLURALIDADE DE CAMINHOS NA BACIA DO PARANÁ

A presença da Noroeste

A confirmar o que acaba de ser dito, registrou-se no extremo sul de Mato Grosso, situado na Bacia do Rio Paraná, na primeira metade do século 20, uma notável articulação entre transportes ferroviários, fluviais e rodoviários – envolvendo, no tocante às vias férreas, a Noroeste e a Sorocabana.

No que respeita à Noroeste, é importante destacar que essa ferrovia foi desde o início concebida em articulação com a navegação na Bacia do Paraná. Já em 1903 o engenheiro Schnoor (autor do projeto que viria a ser seguido pela Noroeste) destacava, para os objetivos de desenvolvimento da região atravessada, a importância da conexão entre a ferrovia e o citado rio, e no ano seguinte o mesmo era dito pelo próprio ministro da Viação (SCHNOOR, 1903, p. 39; Relatório apresentado em 1904, introdução, p. VII). Enfim, também Euclides da Cunha assinalava em 1908 que às linhas da Noroeste “se aditarão, gratuitos, ou sem nenhum dispêndio apreciável”, mais de 2000 km de navegação fluvial na Bacia do Paraná (CUNHA, 1946, p. 159).

Autores posteriores, por seu turno, asseveram que a construção da ferrovia representou efetivamente um estímulo à navegação do Alto Paraná, e vinculam inclusive a presença da Noroeste às atividades da já mencionada *Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso*. Assim, Sá Carvalho informa que a referida Companhia, embora incorporada oficialmente em junho de 1908, já em 1907 fazia vir da Alemanha, desmontado, seu primeiro barco a vapor, que foi transportado pelo Rio Tietê e montado nesse mesmo rio, abaixo do salto de Itapura – de modo que já em abril de 1908 o vapor, batizado *Rio Brillhante*, navegava pelo Alto Paraná em direção ao porto Tibiriçá, já então estabelecido. Ao que parece, contudo, com esse vapor ainda não se havia iniciado a “navegação comercial” da empresa, visto que, segundo Carvalho, ela “aguardava a chegada dos trilhos da Noroeste a Jupiá para dar início às suas atividades finais”. Mesmo assim essas atividades parecem haver-se atrasado um tanto. De fato, a ferrovia chegou a Jupiá em fins de 1910, mas, de acordo com Sá Carvalho, o tráfego da Companhia Viação iniciou-se apenas em 31 de dezembro de 1912, quando seu vapor partiu “carregado de mercadorias” para a Vacaria, através do Rio Brillhante. De toda maneira, Carvalho prossegue indicando as vinculações entre a NOB e a empresa de navegação: “com a Noroeste na barranca do Paraná, foram montados mais quatro vapores” e a navegação “se tornou regular, vindo melhorando de ano para ano até os dias de hoje”; segundo o autor, a empresa mantinha então as seguintes linhas: de Jupiá ao Porto Tibiriçá, de Jupiá ao Porto Alegre (rio Anhanduí), de Jupiá ao Porto Guaçu (rio Brillhante) e de Porto Tibiriçá a Porto Guaira (CARVALHO, 1942, p. 98-99).

Do mesmo modo, Sá Carvalho atribui à Noroeste e à navegação fluvial, por ela estimulada, notáveis efeitos positivos sobre o extremo sul de Mato Grosso: essa região, escreve, “teve nos últimos anos o seu desenvolvimento devido à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e às linhas de navegação da Cia. Viação S. Paulo Mato Grosso”. O mesmo autor vincula a navegação e à Noroeste até mesmo o surgimento dos povoados de Entre Rios (atual Rio Brillhante) e Dourados. Sobre Dourados, por exem-

plo, ainda em 1914 “um pequeno povoamento em terras ervateiras”, escreve: “como sertão, sua vida comercial se iniciara para o Porto do Iguaçu, no rio Brillhante, onde chegava a navegação da Cia. Viação S. Paulo Mato Grosso com suas embarcações vindas de Jupiá, no [rio] Paraná e na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil”. Entre Rios, por sua vez, teria nascido “com o início da navegação do rio Brillhante, que ali instalou um grande armazém da Cia. Viação” (CARVALHO, 1942, p. 37; 39). Também Corrêa Filho, enfim, escrevendo em 1939, claramente situa a Companhia Viação S. Paulo-Mato Grosso como uma tributária da Noroeste, ao registrar que as embarcações dessa empresa transitavam pelo Rio Paraná e seus afluentes “drenando os produtos para a E. F. Bauru-Porto Esperança” (CORRÊA FILHO, 1939, p. 233).

Entretanto, ao que tudo indica, tais avaliações deixam, em larga medida, de considerar as vinculações entre a citada navegação fluvial e uma outra ferrovia que também iria fazer-se presente na Bacia do Paraná, nas porções limítrofes entre São Paulo e Mato Grosso: a Sorocabana.

A presença da Sorocabana

Na verdade, pelo menos desde os anos iniciais do século 20, a Sorocabana – ainda com a ponta de seus trilhos em Manduri, na região de Avaré – era uma importante referência para a ligação entre o sul de Mato Grosso e o litoral brasileiro. Assim, a estrada boiadeira aberta por iniciativa do Major Cecílio foi pensada de modo a ligar-se a essa ferrovia – sendo que o próprio Lisboa, membro da Comissão Schnoor, escreve expressamente que dita estrada boiadeira ligava “a Vacaria com a E. F. Sorocabana” (LISBOA, 1909, p. 163).²¹

Por outro lado, parece incontroverso o fato de que, em fins da primeira década do século, a Sorocabana deliberadamente buscou o rumo do SMT, e essa busca claramente influenciou na mudança do traçado da linha-tronco da estrada. Como é sabido, o traçado original visava a alcançar as margens do Rio Paranapanema na localidade de *Água Boa*, em frente à foz do Rio Tibagi. A exploração dessa “linha do Tibagi”, como é historicamente conhecida, havia sido concedida pelo governo imperial em 1888, quando ainda se acreditava que, além desse ponto, o Paranapanema oferecia navegação franca até sua foz no Rio Paraná (cf. INAUGURAÇÃO da linha

21. A esse respeito, dispomos também do interessante depoimento de Emílio Garcia Barbosa, que, em férias de seus estudos em Barbacena (MG), em janeiro de 1908, voltou à fazenda paterna, na Vacaria, pela Sorocabana – prosseguindo a cavalo depois do ponto onde terminava essa ferrovia. Barbosa refere, aliás, que seu pai já havia percorrido o mesmo trajeto algum tempo antes (BARBOSA, 1963, p. 21-25).

do Tibagy, 1909, p. 3). Contudo, havendo explorações posteriores demonstrado que tal suposição era falsa, promoveu-se a alteração do traçado da ferrovia, passando agora a visar-se ao Porto Tibiriçá – de onde a linha deveria prolongar-se pelo SMT.

O prolongamento desta linha férrea do Porto Tibiriçá ao Porto Murtinho, no Rio Paraguai, atravessa terrenos salubérrimos e os mais ricos do Estado de Mato Grosso, onde já existe grande criação de gado vacum, constituindo uma grande artéria de viação de subido valor quer se encare para o desenvolvimento comercial e industrial do longínquo Estado quer sob o ponto de vista da defesa nacional (INAUGURAÇÃO da linha do Tibagy, 1909, p. 5-6).

Outras interessantes e esclarecedoras observações acerca desse assunto encontram-se em um trabalho do engenheiro Joaquim Huet Bacellar, chefe da Comissão de Prolongamentos e Desenvolvimento da E. F. Sorocabana, datado de dezembro de 1909. Essas observações vinculam, aos projetos de expansão da Sorocabana, os interesses de Arthur Diederichsen (um dos sócios da empresa que viria a tornar-se a Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso) – notando, ademais, que a atuação de Diederichsen subordinava-se na verdade a designios da conhecida firma *Theodor Wille e Cia.* De fato, defendendo a mudança do ponto terminal da ferrovia para o Porto Tibiriçá, Bacellar sustentava que, com essa mudança, a linha da Sorocabana “terá desde já notável tráfego”, argumentando com o fato de que a citada firma, sob a direção de Diederichsen, já estava então instalando “grandes estabelecimentos” no Porto Tibiriçá. Segundo o engenheiro, o próprio Diederichsen lhe havia informado que “apenas esperava que as invernações que estão sendo feitas, no percurso que vai do Porto Tibiriçá ao Salto Grande fiquem prontas, para dar início ao transporte do gado do sul de Mato Grosso pela linha da Sorocabana”. Seria “tão natural, mais direto e fácil” o tráfego por essa via, acrescenta o engenheiro, que, logo depois de a firma Theodor Wille ter aberto o caminho de Santa Cruz do Rio Pardo ao Porto Tibiriçá, o governo federal estabeleceria por ele o “serviço postal de grande zona do sul de Mato Grosso”. Por fim, Bacellar deixa igualmente claro que o objetivo final da ferrovia era penetrar no SMT, “em direção a ponto conveniente do rio Paraguai” (BACELLAR, 1909, p. 3-5).

O mesmo objetivo é expressamente registrado, enfim, pelo próprio decreto federal que, em 1910, autorizou essa transferência do ponto terminal da Sorocabana, de Água Boa para as margens do Paraná: por esse decreto, com efeito, o ponto terminal passava a ser o “porto de Tibiriçá, no rio Paraná, no lugar que melhor convier para a travessia desse rio” (Decreto nº 7.995, de 12.5.10; grifo meu).

Entretanto, segundo se informa, foi apenas em agosto de 1921 que os trilhos da Sorocabana chegaram ao Porto Tibiriçá, defronte ao porto

mato-grossense chamado, *15 de Novembro*. O mais importante nesse caso, contudo, é notar que desde logo se apresentavam empresários interessados em prosseguir, pelo sul de Mato Grosso, as linhas lançadas no lado paulista pela Sorocabana. Assim, já em abril de 1921 o governo do Estado de Mato Grosso, então chefiado por D. Aquino Corrêa, assinava, com o já conhecido Arthur Diederichsen, um contrato para a “construção, uso e gozo” de uma estrada de ferro do Porto 15 de Novembro a Porto Murtinho, com “escalas” pelas cidades de Ponta Porã e Bela Vista (RMT21, p. 75). Sá Carvalho fornece muitas indicações sobre essa projetada estrada, informando, entre outras coisas, que seu anteprojeto foi elaborado pelo general Rondon e que, em abril de 1923, uma comissão chefiada por um engenheiro chamado H. von Brewer chegou a iniciar a exploração de seu traçado; o autor acrescenta todavia, sem explicar, que “motivos de ordem econômica e política entravaram esse empreendimento” (CARVALHO, 1942, p. 35-36).

Entre tais “entraves” podem estar os azares da política mato-grossense, visto que o sucessor de D. Aquino na presidência do Estado, o coronel Pedro Celestino, indiretamente acusa seu antecessor de, ao assinar o contrato com Diederichsen, haver atropelado os direitos de um certo Antônio Keating – que teria sido, em primeiro lugar, beneficiado com a mesma concessão. Assim, Pedro Celestino assinou por sua vez com Keating, em maio de 1922, um contrato com o mesmo objeto: construção de uma estrada de ferro do Porto 15 a Porto Murtinho, a qual serviria, porém, também a Campo Grande e Nioaque, além de Bela Vista e Ponta Porã (RMT23, p. 94).

Nenhuma dessas concessões, todavia, foi levada a efeito, e sobre elas não aparecem nos anos seguintes, nos relatórios dos presidentes do Estado, senão informações esparsas (RMT24, p. 62-63; RMT26, p. 97-98). Entretanto, ainda antes de findar-se a Primeira República, o prolongamento da Sorocabana até Porto Murtinho seria expressamente reivindicado diretamente ao presidente eleito da República, Júlio Prestes, por Adriano Metello, uma personalidade sul-mato-grossense. Em defesa da idéia, Metello chega a evocar uma previsão que ele atribui a Euclides da Cunha, acerca do aparecimento de um futuro “centro industrial”, uma “nova Pittsburgh”, nas “proximidades” dos saltos do Iguaçu e das Sete Quedas – acrescentando que, com a ferrovia proposta, tornar-se-ia “fácil” o transporte dos minérios de ferro e manganês das jazidas de Urucum até o “grande reservatório de força elétrica” representado pelos saltos (METELLO, 1930, p. 27-30).²²

Ao que parece, entretanto, apenas no início da década de 50 o assunto voltaria a emergir – sendo notável que, nessa época, aos projetos

22. Na verdade, o vaticínio mencionado por Euclides da Cunha no texto intitulado *Viação sul-americana*, escrito em 1908, diz respeito à região entre as quedas de Urubupungá, no Paraná, e Itapura, no Tietê – vaticínio, aliás, que Cunha atribui a Hermilo Alves (CUNHA, 1946, p. 160).

de prolongamento da Sorocabana agregam-se os relativos à continuação também da Araraquarense, então recém-chegada às margens do Rio Paraná, no porto *Getúlio Vargas*. Tais projetos foram com efeito defendidos pelo governador de Mato Grosso, Fernando Corrêa da Costa, em discurso na instalação da Comissão Interestadual da Bacia do Paraná-Uruguai (CIBPU) em maio de 1952, na cidade de São Paulo (MARTINS, 1980, p. 202). Segundo informa o governador, seu colega paulista, Lucas Garcez, já havia mesmo tomado a esse respeito “providências preliminares”, tendo sido assim “iniciados os estudos para o prolongamento da Araraquarense até Cuiabá, rumo Porto Velho, e da Sorocabana até Dourados, rumo a “Ponta Porã”. Além disso, já estava concluído o projeto da ponte pela qual a Araraquarense transporia o Rio Paraná, no Porto Getúlio Vargas, de modo que a obra deveria ser iniciada ainda em 1952 (RMT52, p. 21).

Nessa época, parecem haver-se efetivamente desenvolvido vários trabalhos relativos a esses prolongamentos ferroviários. Segundo o governador, o levantamento do traçado da Araraquarense foi contratado com o Serviço Aéreo Fotogramétrico da empresa *Cruzeiro do Sul*; além disso, em visita a Cuiabá, o diretor da ferrovia comunicou que já se achava “em vias de conclusão” o contrato para a empreitada da terraplenagem do primeiro trecho da ferrovia em território mato-grossense. Quanto à Sorocabana, seu prolongamento em direção a Mato Grosso seria feito não a partir do ponto terminal já existente (Presidente Epitácio, junto ao velho Porto Tibiriçá) mas por meio de um ramal que, partindo de Regente Feijó (proximidades de Presidente Prudente), atingiria as barrancas do Paraná 5 km acima da foz do Paranapanema; segundo se informa, a Sorocabana havia já contratado a construção desse trecho, que deveria ser concluído no prazo de um ano. Acrescenta-se que a travessia do Rio Paraná em Epitácio fora descartada devido a “dificuldades técnicas para a construção da ponte no local” e, ademais, pelo fato de que, com o novo ramal, a estrada drenaria para si “boa parte” da produção agrícola do norte do Estado do Paraná. Informa-se, enfim, que esses planos de prolongamento já haviam sido mesmo submetidos ao presidente da República, a fim de que ele os “tomasse sob seus auspícios” (RMT52, p. 22).

Não seria ainda dessa vez, contudo, que esses velhos planos conseguiriam sair do papel. No caso do prolongamento da Araraquarense, ainda há referências, em 1953, ao início da construção da ponte no Porto Getúlio Vargas, mas já nos anos seguintes as obras, tanto da ponte como do prolongamento, são dadas como paralisadas (RMT53, p. 33; RMT54, p. 99; RMT55, p. 11). Com relação à Sorocabana, por outro lado, as obras do ramal foram efetivamente iniciadas em setembro de 1953, e em 1955 o serviço de terraplenagem (no trecho paulista, por suposto) estaria já “praticamente concluído” (RMT54, p. 99; RMT55, p. 11). Entretanto, o sucessor de Corrêa da Costa não mais faria qualquer referência a nenhu-

ma dessas obras. Ao contrário, em 1957, quando o governador se refere à construção de pontes sobre o Rio Paraná, nas divisas entre São Paulo e Mato Grosso, não mais se fala em ferrovias, mencionando-se unicamente, como vimos, pontes *no eixo das rodovias* (RMT57, p. 21).

De todo modo, cabe assinalar que o trecho paulista do prolongamento da Sorocabana foi efetivamente construído, se não até Rosana, às margens do Rio Paraná, pelo menos até a localidade de Euclides da Cunha, adiante da cidade de Teodoro Sampaio. Sabe-se também que as intenções de prolongamento das linhas da Sorocabana pelo sul de Mato Grosso jamais desapareceram de todo: ainda em fins da década de 80, por exemplo, o presidente da FEPASA incluía, entre os projetos da empresa, o “ramal de Dourados” (CORRAL, 1988, p. 53)²³. A esse respeito, por outro lado, não parece demais recordar que ainda na década de 50, como vimos, também a Companhia Paulista trouxe suas linhas procedentes de Bauru até o Rio Paraná, na localidade de Panorama.

Articulações entre as ferrovias, os rios e os caminhos de terra

Na verdade, o que se pode dizer é que a Sorocabana não teve necessidade de prolongar-se pelo extremo sul de Mato Grosso para exercer, sobre essa área, uma grande influência, chamando para si, em notável medida, as comunicações da região. Parece mesmo que as avaliações efetuadas por Sá Carvalho e Corrêa Filho, há pouco mencionadas, mostram-se excessivamente benevolentes com a Noroeste, no tocante à apreciação de seu papel na ampla articulação viária que teve lugar nessa área. Ao que tudo indica, o papel da Noroeste deve ter tido um maior relevo apenas por um breve período, isto é, antes que a Sorocabana trouxesse suas linhas até as margens do Rio Paraná – período em que eram sem dúvida ponderáveis as dificuldades do contato, por caminho terrestre, entre o Porto Tibiriçá e a ponta dos trilhos da Sorocabana. Assim, vale a pena referir, ainda que brevemente, os interessantes contornos assumidos pela ampla articulação anteriormente referida, começando pelos desdobramentos da navegação fluvial.

O desenvolvimento da navegação fluvial

Escrevendo em 1947, Nelson W. Sodré proferia enfáticos elogios à navegabilidade dos afluentes sul-mato-grossenses do Rio Paraná, cujas águas seriam “longas, mansas e fáceis” – diferentemente, aliás, segundo ele, dos afluentes do Rio Paraguai, de águas “instáveis, perigosas e difí-

23. Aliás, segundo me informou a colega Profa. Maria Celma Borges (UFMS/Três Lagoas), natural de Teodoro Sampaio, aquele ramal da Sorocabana é ainda conhecido pela população da região como “ramal de Dourados”.

ceis". De acordo com Sodré, a Bacia do Paraná, "de velhas terras, densamente trabalhadas", onde "os leitos fluviais já se firmaram", oferece "todas as vantagens":

É hospitaleira, amiga, receptiva. Seus rios são navegáveis em grandes extensões, não interrompidos por acidentes, drenados pela própria força, de profundidade compatível com a navegação contínua em qualquer época. Pardo, Verde, Sucuriú, Anhanduí, Ivinhema, Iguatemi, Igureí, são pontilhados de portos lenheiros, sinal da navegação franca. Suas barrancas são firmes, vestidas de vegetação de antepáro (SODRÉ, 1947, p. 67).

Convém, todavia, colocar em dúvida tamanha excelência atribuída a essas águas. De fato, na mesma época Fernando de Azevedo já considerava importante, com vistas ao melhor aproveitamento dos afluentes do Alto Paraná e sua articulação com outros meios de transporte, que o governo favorecesse a construção não apenas de barcos apropriados como também de "canais navegáveis e obras necessárias para a navegabilidade de vários rios" (AZEVEDO, [1958], p. 105). Do mesmo modo, em meados da década de 50, noticia-se um convênio entre a CIBPU e o SNBP para o "levantamento e estudo" dos Rios Ivinhema e Amambai, com vistas à sua "navegação regular" (RMT54, p. 99; RMT55, p. 14; ver também RMT57, p. 21).

Seja como for, as condições dessas águas foram favoráveis o suficiente para permitir um certo desenvolvimento da navegação. Em sua fase inicial, de fato, essa navegação dos afluentes sul-mato-grossenses do Rio Paraná parece haver mesmo afetado certas correntes comerciais preexistentes, baseadas em caminhos de terra: de acordo com um texto de 1914, por exemplo, o município de Ponta Porã já estava na época recebendo mercadorias pela citada navegação, ao invés dos percursos terrestres de ligação com a República do Paraguai (FREIRE, 1914, p. 11-12). Outras informações atestam a persistência dessa navegação por um longo tempo, até mesmo depois do nosso período. Boa parte desse tempo corresponde às atividades da pioneira Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso, e as linhas dessa empresa parecem haver sido mantidas, no essencial, mesmo depois que elas passaram a ser operadas pelo Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP, criado em 1943). A esse respeito são esclarecedoras as informações fornecidas, em 1953, por Flávio Vieira. Segundo esse autor, havia nessa época, no Alto Paraná, uma linha ligando Jupiá a Guaíra, passando por Porto Epitácio. Além disso, eram "mantidas regularmente pelo SNBP" as seguintes linhas, nos afluentes mato-grossenses do Paraná: a do Rio Ivinhema, com 540 km até a confluência do Rio Brillhante e daí mais 60 km até Porto Juraci; e a do Rio Pardo, com 140 km até a barra do Anhanduí e mais 70 km até Porto Tupi. Ainda segundo Vieira, empregavam-se nessas linhas "rebocadores e chatas de

acordo com as profundidades desses rios". Enfim, cabe registrar que continuava em operação, pelo menos até fins da década de 50, a ferrovia construída pela Companhia Mate Laranjeira, de Guaíra a Porto Mendes, responsável pela conexão entre o Alto e o Médio Paraná²⁴ (VIEIRA, 1953, p. 259-260; AMAZONAS, 1959, p. 510).

Certamente não se pode exagerar o vulto tomado por essa navegação. A esse respeito, vale recordar que Fernando de Azevedo (tão entusiasmado, como vimos, com as possibilidades de coordenação entre a Noroeste, as vias fluviais e as estradas de rodagem) remete para o futuro o efetivo aproveitamento dos caminhos fluviais na Bacia do Alto Paraná (AZEVEDO, [1958], p. 84-85). Assim, Arlindo de Andrade assinalava em 1934 que a navegação do Rio Paraná, na parte que interessava ao sul de Mato Grosso, estava apenas "iniciada", e o próprio Nelson W. Sodré avaliava de modo muito comedido esse movimento fluvial: "o estado atual da tonelagem de transporte", escreve, "deixa muito a desejar", visto que "as poucas centenas de toneladas totais de capacidade de carga da frota em uso são uma quantidade mínima e não correspondem ao que podem oferecer o Paraná e seus afluentes como via de comunicações" (ANDRADE, 1934, p. 157; SODRÉ, 1947, p. 74).

Na verdade, parece claro que, nessa região, a navegação fluvial passou a enfrentar também a concorrência das rodovias, conforme veremos adiante. Nessas circunstâncias, não chegam a ser surpreendentes as informações prestadas por Ceçary Amazonas em 1959, dando conta de um sensível recuo da navegação dos afluentes sul-mato-grossenses do Paraná: de fato, esse autor nada diz sobre o Ivinhema, escrevendo que, desses afluentes, "apenas o Pardo pode ser mencionado". Cabe ressaltar, contudo, que Amazonas dá indicações de que a navegação pelo Alto Paraná, propriamente dito, continuava importante; ele menciona, por exemplo, além do SNBP, duas companhias particulares dedicadas ao transporte de passageiros e cargas no Rio Paraná (AMAZONAS, 1959, p. 511).

Finalmente, deve ser dito que, em confirmação do que assinei há pouco, certas observações efetuadas em 1934 por Arlindo de Andrade mostram que a articulação entre a navegação fluvial e o transporte ferroviário tendia a fazer-se com a Sorocabana e não com a Noroeste: pela Sorocabana, em Porto Epitácio, escreve o autor, chegavam "produtos de São Paulo, para serem vendidos em Guaíra, nas fazendas do interior da região"; do mesmo modo, referindo-se especificamente à navegação efetuada pela Companhia Mate Laranjeira, Andrade indica a vinculação entre essa empresa e a Sorocabana, ao situar o Porto Epitácio como referência

24. Sobre essa ferrovia, ver, adiante, o item dedicado às relações entre a Noroeste e a economia ervateira.

nos trajetos percorridos pela Companhia (ANDRADE, 1934, p. 144, 158). Alguns lustros mais tarde, Nelson W. Sodré explicitaria melhor o sentido dessa informação, ao notar que os gêneros de que a Companhia Mate se abastecia eram "carreados através da estrada de ferro Sorocabana até Porto Epitácio" (SODRÉ, 1947, p. 74). Em 1952, enfim, um documento oficial da Sorocabana assinalava expressamente que a ferrovia servia a uma área que englobava "São Paulo, norte e centro do Paraná e sul de Mato Grosso" (PLANO de reaparelhamento..., 1952, p. 32).

O papel das estradas de rodagem

Se inicialmente, como indiquei anteriormente, a navegação dos afluentes sul-mato-grossenses do Rio Paraná parecia haver contribuído para o declínio de correntes comerciais baseadas em certos caminhos terrestres, já no início da década de 20 parece patentear-se, por outro lado, uma íntima articulação entre outros caminhos terrestres, a Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso (concessionária daquela navegação) e a E. F. Sorocabana. Tal realidade transparece, em abril de 1921, nos termos da prorrogação do antigo contrato entre o Estado de Mato Grosso e a Companhia Viação, os quais demonstram também que a articulação entre a navegação e as rodovias, se beneficiava a Sorocabana, deixava claramente de fora a Noroeste: segundo esses termos, com efeito, a própria Companhia obrigava-se a "conservar em bom estado as estradas de rodagem que convergem dos municípios de Campo Grande e Três Lagoas para o [...] Porto Quinze" (RMT21, p. 77).

A mencionada estrada de Campo Grande para o Porto 15 era, como sabemos, a antiga estrada boiadeira, aberta no início do século e que, com o passar do tempo, fora recebendo melhoramentos. É interessante notar que, em 1942, essa estrada é significativamente designada por Sá Carvalho como "Campo Grande-Presidente Epitácio (Sorocabana)"; o mesmo autor sublinha que essa "importante" rodovia possuía já "serviço regular de ônibus para passageiros" e contava ainda com um ramal que ia ter à Baía Samambaia, na foz do Ivinhema, "zona de erva-mate". A estrada de Três Lagoas para o mesmo Porto 15, por sua vez, constituía um dos ramos daquela que ligava Três Lagoas a Chavantina, à qual já fiz referência (CARVALHO, 1942, p. 95, 93).

Dessa forma, delineiam-se aí conexões (entre caminhos de terra, navegação fluvial e a Sorocabana) que, para o extremo sul, e mesmo para o sudoeste do SMT, funcionavam claramente como uma *alternativa* à Noroeste — uma alternativa que era certamente efetiva sobretudo na drenagem do gado bovino. De fato, Fernando F. M. de Almeida, escrevendo em 1944 sobre as fazendas de criação de gado situadas no sudoeste e no ex-

tremo sul do Estado (região da serra de Maracaju, incluindo os municípios de Ponta Porã, Bela Vista, Nioaque e Maracaju), assinala que o gado aí produzido era, pela maior parte, "enviado para os matadouros de São Paulo, via Noroeste ou Sorocabana" (ALMEIDA, 1944, p. 74).

Contudo, é interessante notar que, no tocante ao comércio de importação, tanto o extremo-sul como o sudoeste parecem haver-se mantido em boa medida, durante a maior parte do nosso período, tributários da Noroeste. Essa situação era válida sobretudo para a região sudoeste (cujas rodovias, como já vimos, garantiam sua vinculação com nossa ferrovia), mas não deixava de verificar-se também no extremo sul, inclusive através do subsequente ramal de Ponta Porã. Com efeito, a julgar pelo que refere o mesmo Fernando de Almeida, a navegação da Baía do Paraná não chegava a favorecer a região da serra de Maracaju: o comércio de Ponta Porã, escreve esse autor, "realiza-se quase todo, com Campo Grande" (ALMEIDA, 1944, p. 75). Escrevendo igualmente em 1944, Lindalvo B. dos Santos confirma o dito por Almeida: Ponta Porã, um "importante centro regional", responsável pelo abastecimento de "toda a região fronteiriça, notadamente do Paraguai", diz Santos, "mune-se em Campo Grande", por meio "duma rodovia que é a estrada de maior tráfego comercial" (SANTOS, Lindalvo B. dos, 1944, p. 861).

Assim, alterações mais notáveis nesse panorama iriam surgir apenas com o desenvolvimento rodoviário ocorrido em Mato Grosso a partir de fins da década de 40. Nessa época, de fato, adquiririam grande importância não apenas a velha estrada de Campo Grande ao Porto 15 como também um seu "ramal": o segundo dos antigos caminhos de ligação entre Campo Grande e Ponta Porã, o qual, na localidade denominada precisamente "Entroncamento",²⁵ destacava-se da estrada dirigida ao Porto 15 e, passando por Rio Brillante e Dourados, atingia aquela cidade fronteiriça.

Desde então tende a acentuar-se o movimento comercial geral ("importação" e "exportação") entre o extremo-sul de Mato Grosso e a região servida pela Sorocabana, no Estado de São Paulo. Assim, em fins da década de 40 Lima Figueiredo nota que, de Porto 15 para Porto Epitácio, as balsas transportavam caminhões com mercadorias, além de boiadas (FIGUEIREDO, 1950, p. 18-19). Logo esse movimento passa a ser objeto de cuidados do governo estadual, com o objetivo, claramente enunciado por Fernando Corrêa da Costa, de "escoarmos pela Sorocabana a produção da rica zona de Dourados". Assim, o governador informa que pretendia iniciar ainda em 1952 a construção da estrada de Campo Grande a Rio Brillante (parte ainda da BR-16), e do mesmo modo "atacar, com a má-

25. Essa localidade constitui-se atualmente na cidade de Nova Alvorada do Sul.

xima brevidade", a construção também da rodovia dirigida ao Porto 15, parte da BR-34 (RMT52, p. 22 e 66). Essas ligações rodoviárias de Campo Grande e do extremo sul com o Porto 15 parecem haver ficado inteiramente concluídas por volta do final do nosso período. Em 1957, com efeito, informa-se que já estava em perfeitas condições de tráfego o trecho da BR-16 de Campo Grande até o Entroncamento; a BR-34, por seu turno, no trecho de Rio Brillhante ao Porto 15, passando pelo mesmo Entroncamento, estaria também em condições "normais" de tráfego a partir de julho do referido ano (RMT57, p. 9-11).

Contudo, é conveniente notar que, já agora, ao fazer-se sob a égide das rodovias, a intensificação do mencionado movimento comercial tende crescentemente a deslocar a influência tanto da navegação fluvial como da própria Sorocabana – chegando-se, portanto, a uma completa inversão da tendência inicial, pela qual a navegação deslocava os caminhos terrestres. Assim, é notável o fato de que, a partir de 1952, a Sorocabana já começava a ser substituída, até mesmo em seus contatos com o sul de Mato Grosso, pela concorrência rodoviária exercida no Estado de São Paulo: já nesse ano, com efeito, o governador de Mato Grosso se rejubilava com o fato de que a rodovia dirigida ao Porto 15 permitiria o entroncamento "da nossa rede rodoviária do Sul do Estado com a rede [rodoviária] paulista" (RMT52, p. 66; ver também RMT53, p. 84).

O SIGNIFICADO ECONÔMICO DA NOROESTE PARA O SUL DE MATO GROSSO: ESBOÇO DE UMA ANÁLISE

Passo agora, conforme o previsto no início deste capítulo, à tentativa de uma avaliação do efetivo significado econômico da Noroeste para o sul de Mato Grosso. A esse respeito, cabe desde logo registrar que os dados quantitativos não são propriamente abundantes. Os relatórios dos dirigentes do Estado de Mato Grosso, por exemplo, apenas nos anos iniciais do nosso período cuidam de distinguir, no conjunto da exportação efetuada pelo Estado, as quantidades transportadas pela Noroeste (v. Tabela 4.8). Por parte da documentação da própria Noroeste, o problema é que, salvo exceções, os dados acerca dos volumes transportados não são fornecidos separadamente, segundo os trechos paulista e sul-mato-grossense; desse modo, as possibilidades de análise das informações fornecidas pela NOB cingem-se, em grande parte dos casos, às inferências que se podem fazer a partir do *percurso médio* dos gêneros transportados – dado esse que, quando não é fornecido, pode ser facilmente calculado a partir das informações constantes nos relatórios dos diretores.

TABELA 4.8
VALOR OFICIAL DOS PRODUTOS DE MATO GROSSO
EXPORTADOS PELA NOB E DIREITOS POR ELES PAGOS (EM Rs)

Ano	Valor oficial dos produtos exportados por Mato Grosso			Direitos de exportação pagos		
	Total (a)	Valor da parcela exportada pela NOB (b)	b/a (%)	Total (c)	Referentes à parcela exportada pela NOB (d)	d/c (%)
1919	39.499.768\$746	912.148\$716	2,3	3.203.419\$512	82.267\$000	2,6
1920	30.312.220\$454	1.636.781\$062	5,4	2.495.687\$694	154.622\$600	6,2
1921	22.192.824\$313	2.725.278\$906	12,3	---	---	---
1922	26.802.875\$940	4.755.188\$179	17,7	2.296.287\$590	319.015\$600	13,9
1927	---	---	---	4.734.981\$829	753.777\$600	15,9

Fonte: RMT20, RMT21, RMT24, RMT28.

A julgar pelos dados acima transcritos, a Noroeste ampliou rapidamente sua presença no movimento comercial do Estado. Como se vê, o valor dos produtos mato-grossenses exportados pela NOB, como percentual do valor total da exportação do Estado, multiplica-se, em quatro anos (de 1919 a 1922), por mais de 7; evolução semelhante se observa, num período um pouco mais longo (entre 1919 e 1927), no tocante aos impostos pagos ao Estado pelos produtos exportados pela NOB – cujo montante, como percentual do total, multiplica-se por 6.²⁶

Para tentar avaliar melhor a situação, ao longo de todo o período estudado, começarei por ocupar-me com mais vagar da presença da Noroeste no âmbito de cada um dos três principais setores da economia mato-grossense do período (a pecuária bovina, a indústria do charque e a economia ervateira). Para tanto, partirei dos dados constantes na Tabela 4.9, cujas informações serão em seguida complementadas com dados fornecidos principalmente pelos relatórios dos diretores da ferrovia.

A Noroeste e a pecuária

Dentre as atividades produtivas tradicionalmente presentes no SMT, desde o século 19, a mais difundida era a pecuária bovina, praticada sob forma extensiva e mediante processos extremamente singelos; a esse respeito, segundo Lisboa, no início do século 20 a região da Vacaria

26. Para mais dados sobre o transporte de gêneros mato-grossenses pela Noroeste, nesses anos iniciais de nosso período, v. QUEIROZ, 1999 (tabelas inseridas entre as p. 390 e 391).

TABELA 4.9
MATO GROSSO: EXPORTAÇÃO DE GADO EM PÉ, CHARQUE E
ERVA-MATE

Ano	Gado vacum em pé (cabeças)	Charque (kg)	Erva-mate (kg)
1901	---	---	---
1902	818	---	4.649.099
1903	493	---	4.468.578
1904	20	---	4.204.835
1905	50	---	4.280.000
1906	1.369	133.950	4.332.556
1907	7.171	279.863	4.772.094
1908	55	392.419	5.655.321
1909	59.401	452.478	5.468.061
1910	48.160	718.920	5.090.505
1911	59.056	758.739	5.681.745
1912	---	1.102.841	6.009.180
1913	---	---	5.558.702
1914	51.469	---	6.012.402
1915	54.798	1.733.973	5.370.041
1916	51.034	2.703.267	4.584.786
1917	66.689	3.755.310	5.596.109
1918	62.545	4.052.811	5.525.916
1919	128.091	4.144.736	6.648.611
1920	88.152	2.983.848	7.101.204
1921	67.752	2.545.662	6.798.589
1922	82.122	2.175.126	7.954.650
1923	110.134	4.775.320	9.395.489
1924	106.222	5.969.067	11.374.150
1925	152.561	7.297.427	7.806.707
1926	119.646	7.366.388	8.426.012
1927	176.621	3.293.698	11.281.322
1928	183.263	3.752.549	10.290.249
1929	129.732	5.848.176	13.626.265
1930	106.210	3.704.582	16.386.924
1931	143.036	4.329.000	14.319.515
1932	126.382	3.795.000	12.230.000
1933	189.342	4.233.000	11.117.000
1934	210.305	4.444.000	9.388.000
1935	228.469	4.701.000	7.673.000
1936	258.568	4.072.000	9.569.000
1937	277.240	4.733.000	12.979.000
1938	224.100	4.923.000	12.309.000
1939	248.690	3.657.653	11.468.620
1940	231.896	3.877.124	10.542.665
1941	---	3.383.497	13.445.868
		3.395.991	---

(continua)

(cont.)

Ano	Gado vacum em pé (cabeças)	Charque (kg)	Erva-mate (kg)
1942	---	3.303.918	---
1943	---	4.084.611	---
1944	---	---	---
1945	210.215	---	---
1946	163.043	---	---
1947	247.019	---	---
1948	337.108	---	---
1949	340.428	7.000.000	---
1950	314.610	7.000.000	---
1951	346.370	---	10.130.947
1952	---	7.283.848	7.280.026
1953	---	---	18.898.639
1954	---	---	---
1955	---	6.348.000	---
1956	---	4.805.000	---

Fontes:

Gado em pé:

1902 a 1911, ALBUM gráfico do Estado de Mato-Grosso, 1914, p. 120; segundo a fonte, "o gado exportado pelo interior para Minas e São Paulo só aparece na estatística de 1909 em diante".

1914 a 1919, CORRÊA FILHO, 1926, p. 55.

1920 a 1929, RMT30.

1930 a 1937, CORRÊA FILHO, 1939, p. 201.

1938 a 1940, LIMA, Archimedes Pereira, 1941.

1945 a 1948, RCPP, p. 101.

1949 a 1951; estimativas da CMBEU citadas pelos técnicos da CAPES em ESTUDOS...

1958, p. 84. Para os anos de 1945 a 1948, os dados referem-se apenas ao número de cabeças exportadas para o Estado de São Paulo; as cifras são fornecidas pela fonte para os períodos de dez. 1944 a nov. 1945, dez. 1945 a nov. 1946 e assim por diante.

Charque:

1905 a 1911, ALBUM gráfico do Estado de Mato-Grosso, 1914, p. 120.

1914 a 1919, CORRÊA FILHO, 1926, p. 56.

1920 a 1929, RMT30.

1930 a 1937, CORRÊA FILHO, 1939, p. 199.

1938 a 1940, LIMA, Archimedes Pereira, 1941.

1941 e seguintes, NASCIMENTO, 1992, p. 69-70; para os anos de 1949 e 1950 fornece-se a média anual.

Erva-mate:

1901 a 1911, ALBUM gráfico do Estado de Mato-Grosso, 1914, p. 120.

1912 a 1915, CORRÊA FILHO, 1925, p. 97, nota 96.

1916 a 1919 e 1930, BORGES, 1991, p. 72.

1920 a 1929, RMT30.

1931 a 1937, CORRÊA FILHO, 1939, p. 202.

1938 a 1940, LIMA, Archimedes Pereira, 1941.

1951 a 1953, RMT54, p. 88.

era considerada a mais adiantada, pelo uso, embora ainda incipiente, de currais, poteiros e pastos artificiais. O gado criado no planalto destinava-se sobretudo às invernadas de Minas Gerais, pela rota de Santana do Paranaíba e Uberabá²⁷, sendo também exportado, em parcelas menores, para o Estado de São Paulo e para a República do Paraguai. Os bovinos do Pantanal, por seu turno, destinavam-se ao consumo local e às charqueadas ali estabelecidas (LISBOA, 1909, passim).

Sobre esse contexto, a Noroeste, segundo a avaliação de Corrêa Filho, teria destacados efeitos. A pecuária mato-grossense, escreveu esse autor, "arrastava-se roneiramente pelos sertões desarticulados", quando a construção da Noroeste "a impeliu, de golpe, para a frente, apressando-lhe a evolução". Segundo o autor, os recém-chegados de São Paulo "enfeitavam-se pelas paisagens inesperadas", isto é, os campos sul-mato-grossenses, para os quais começaram a afluir os capitais: "sindicatos poderosos organizaram-se para a aquisição de grandes áreas de campos, onde pretendiam cruzar o gado crioulo com as raças finas" (CORRÊA FILHO, 1926, p. 46).

Assim, por exemplo, a empresa *Brazil Land, Cattle and Packing Co.* montou, no "chapadão de Maracaju" (região da Vacaria), o estabelecimento pastoril chamado *Capão Bonito*, que, agregado a outras fazendas vizinhas, estendia-se por quase 160 mil ha. Com seus "touro de raça", Hereford e Shorthorn, Capão Bonito era uma "fazenda modelar", segundo Corrêa. Com "o mesmo programa", embora "em menor escala", estabeleceu-se nas imediações de Campo Grande a *Fazenda Bandeira*, de John Moore & Cia. Vários outros "ensaios" semelhantes, prossegue o autor, "espalharam-se, aqui e ali". No município de Três Lagoas (Arapuá e Serriinha), bem como na fazenda *Margarida*, na região do Rio Apa, encontravam-se "alguns reprodutores de raças finas". Segundo se informa, a fazenda de Arapuá pertencia a capitais norte-americanos; Margarida, por sua vez, pertencia à Companhia Mate Laranjeira, e, de acordo com um autor citado por Corrêa Filho, era "uma jóia em terras e criação", que seguia "as pegadas da Capão Bonito" e onde prosperavam, "à solta, o Angus mocho de Aberdeén, eqüinos de linhagem apurada e suínos americanos". Além disso, enfim, segundo Corrêa Filho, graças à presença da via férrea verificava-se "a tendência de dezenas de criadores a melhorar as pastagens nativas, substituídas, em parte, pelo capim gordura, jaraguá, alfafa, Rhodes e inúmeras outras espécies forrageiras" (CORRÊA FILHO, 1926, p. 47-50).

27. Como se sabe, esse comércio era feito pelos chamados *boiadeiros*, que vinham do Triângulo Mineiro ao SMT para comprar gado magro (depois engordado nas invernadas mineiras e encaminhado para o abate no Rio de Janeiro e São Paulo) e vender reprodutores.

Várias outras fontes confirmam as informações de Corrêa Filho. Já em 1913 o presidente do Estado registrava, no SMT, "grande interesse" pela pecuária e "certa tendência para melhorá-la": "avultados capitais estão sendo ali empregados, na compra de campos e fazendas por nacionais e estrangeiros" (RMT13, p. 76). Do mesmo modo, Emílio Barbosa, morador da Vacaria, escreve que o preço do gado "subiu escandalosamente" depois que a *Brazil Land* comprou imensas terras na região e começou a povoá-las de bovinos; a vaca, por exemplo, passou de 25 para 50\$000. Nunca se havia visto, garante Barbosa, uma alta tão grande, que aliás determinou uma verdadeira "corrida", por parte dos criadores de gado da região, à sede da Companhia, na fazenda Capão Bonito (BARBOSA, 1963, p. 28-29). Também Demóstenes Martins consigna que a Noroeste, "propiciando o conhecimento das possibilidades econômicas" de Mato Grosso, "trouxe à sua vanguarda alguns fazendeiros e, mesmo, empresas, interessados na aquisição de terras, visando o seu aproveitamento na criação de gado, de maneira intensiva, e na agricultura, subsidiariamente"; o autor destaca, enfim, que os recém-chegados introduziram "novas técnicas na criação do gado" (MARTINS, Demóstenes, [19--], p. 171).

O mesmo fenômeno é assinalado por pesquisadores acadêmicos. Assim, registra-se que a construção da Noroeste, "pondo em comunicação fácil a área sulina mato-grossense com o território paulista, estimulou a indústria pastoril" (BERTRAN, 1988, p. 84). Borges, por seu turno, assinala que desde o início do século 20 a pecuária mato-grossense começava a "sobressair-se de forma mais intensa e permanente"; porém, "apenas depois da inauguração da estrada de ferro teria ocorrido em Mato Grosso "a demonstração da real importância assumida pela pecuária, quando, em 1920, o Estado chegou a ser considerado o quarto maior rebanho bovino brasileiro" (BORGES, 1991, p. 86-87).

Parecem, em suma, bastante patentes as relações entre a presença da Noroeste e os rumos da pecuária bovina em Mato Grosso, sendo que, no decorrer do presente trabalho, teremos ainda muitas ocasiões para debater tais relações. Por ora, e para iniciar o debate, creio ser conveniente abordar a questão do efetivo transporte, pela ferrovia, do gado sul-mato-grossense.

Essa abordagem torna-se um tanto delicada pelo fato de os dados não distinguirem, a não ser excepcionalmente, o local de embarque do gado despachado, segundo os dois trechos em que se divide nossa Estrada; mesmo assim, acredito que os dados constantes na *Tabela 4.10* permitem visualizar certas realidades. Desde logo, verificando-se os anos de 1919, 1920, 1922 e 1927, para os quais a quantidade do gado mato-grossense transportado pela Noroeste é expressamente fornecida pelos relatórios dos presidentes de Mato Grosso, pode-se notar o significativo aumento desse transporte. Nessa série inicial, um marco particularmente notável é o ano de 1927 – não por acaso, certamente, o ano seguinte à inauguração da ponte sobre o Rio Paraná. De fato, parece lógico que, de todas

TABELA 4.10
NOB: TRANSPORTE DE GADO BOVINO EM PÉ

Quantidades exportadas por Mato Grosso e quantidades exportadas pela Noroeste em trens de carga, em tráfego próprio e em exportação (nº de cabeças).

Ano	Total exportado ¹ por Mato Grosso (a)	Quantidades transportadas pela NOB (b)	b/a ² (%)
1919	128.091	938	0,7
1920	88.152	730	0,8
1922	82.122	8.598	10,5
1926	119.646	11.615	9,7
1927	176.621	36.735	20,8
1928	183.263	55.808	30,5
1929	129.732	33.138	25,5
1930	106.210	36.376	34,2
1931	143.036	72.569	50,7
1932	126.382	84.062	66,5
1933	189.342	155.828	82,3
1934	210.305	107.531	51,1
1935	228.469	90.071	39,4
1936	258.568	110.733	42,8
1937	277.240	128.709	46,4
1938	284.100	149.848	52,7
1939	248.690	183.251	73,7
1940	231.896	182.310	78,6
1941	---	184.060	---
1942	---	217.017	---
1943	---	200.059	---
1944	---	157.392	---
1945	210.215	186.217	88,6
1946	163.043	178.805	109,7
1947	247.019	235.163	95,2
1948	337.108	307.780	91,3
1949	340.428	275.258	80,9
1950	314.610	245.293	78,0
1951	346.370	241.274	69,7
1952	---	239.698	---
1953	---	284.773	---
1954	---	277.470	---
1955	---	265.052	---
1956	---	262.714	---

Fontes: exportação de Mato Grosso, Tabela 4.9. Quantidades transportadas pela NOB em 1919, 1920, 1922 e 1927, cf. RMT20, RMT21, RMT24 e RMT28. Demais dados, relatórios dos diretores da NOB.

1. Para os anos de 1945 a 1948, os dados referem-se apenas ao número de cabeças exportadas para o Estado de São Paulo; as cifras são fornecidas pela fonte para os períodos de dez. 1944 a nov. 1945, dez. 1945 a nov. 1946 e assim por diante.
2. Exceto para os anos de 1919, 1920, 1922 e 1927, o cálculo desse percentual tem aqui valor sobretudo ilustrativo, uma vez que, nos demais anos, as quantidades transportadas pela NOB incluem ou podem incluir gado embarcado também no Estado de São Paulo.

as classes de gêneros transportadas pela ferrovia, deviam ser os semoventes os mais prejudicados com as longas demoras ocasionadas pela travessia em *ferry boat*. Assim, não é de espantar que o aumento do movimento de gado bovino procedente de Mato Grosso, após a inauguração da ponte, seja expressamente registrado pelos diretores já a partir de 1926 (v., por exemplo, R26, p. 13).

A partir de 1928, contudo, a análise dos dados fica prejudicada pelo fato de as cifras incluírem, em medida quase sempre incerta, animais embarcados também no trecho paulista. De fato, conforme se pode ver pelos dados abaixo, excepcionalmente fornecidos durante alguns anos, já em 1932 são mencionados tais embarques.

TABELA 4.11
NOB: GADO BOVINO DESPACHADO,
SEGUNDO OS TRECHOS (EM Nº DE CABEÇAS)

Ano	Trecho de São Paulo	Trecho de Mato Grosso	Total	MT sobre o total (%)
1932	8.508	65.137	73.645	88,4
1933	16.078	92.616	108.694	85,2
1934	17.449	90.082	107.531	83,8
1935	25.307	64.764	90.071	71,9
1936	29.635	81.098	110.733	73,2
1937	31.700	97.009	128.709	75,4
1938	48.059	101.789	149.848	67,9
1939	52.275	131.144	183.419	71,5

Fonte: R36, p. 87. R37, p. 86. R38, p. 90-91. R39, p. 90-91.

Para os anos de 1932 a 1935, como se vê, os dados são fornecidos *a posteriori*, isto é, não constam nos relatórios referentes aos respectivos anos; talvez por esse motivo, desde logo se nota, com relação a esses anos, uma discrepância entre os totais consignados na tabela acima e aqueles fornecidos pelos relatórios de cada ano, consignados na Tabela 4.10. Res-salvadas tais discrepâncias²⁸ (para as quais não encontrei explicação), resta-nos aproveitar as informações da tabela, visto que dados assim desagregados sobre o transporte de bovinos não mais seriam fornecidos pelos relatórios da Noroeste. Desse modo, nota-se que a breve série aí fornecida mostra claramente um crescimento da parcela correspondente ao gado

28. Outra pequena diferença pode ser notada entre os totais indicados para o ano de 1939.

embarcado em São Paulo. Esse acréscimo, sólido em números absolutos, é notável também em termos relativos: de menos de 12% em 1932, a citada parcela cresce para as proximidades dos 30% em 1939.

Nos anos iniciais do nosso período, não se registram nos relatórios dos diretores da NOB, no tocante ao trecho paulista, senão referências ao desenvolvimento da agricultura e da indústria – em franco contraste com as referências ao trecho sul-mato-grossense, onde se enfatiza o desenvolvimento da pecuária bovina. Desse modo, é ainda que a série fornecida pela tabela anterior, com apenas 8 anos, seja insuficiente para se identificar, com segurança, qualquer tendência, parece-me razoável supor que as cifras referentes ao gado embarcado no trecho paulista, antes de 1932, não eram maiores que as registradas nesse ano – sendo, ao contrário, mais provável que fossem ainda menores.

Por outro lado, com relação aos anos posteriores a 1939 há indicações de que as mencionadas cifras não devem ter decrescido – podendo, ao contrário, haver até mesmo aumentado. De fato, diversas observações indicam o crescimento da atividade pastoril no oeste do Estado de São Paulo, na zona servida pela Noroeste. Em 1947 o diretor Lima Figueiredo chega a mostrar-se alarmado com o avanço da pecuária em partes da zona da NOB, nos territórios de aquém-Paraná, com o conseqüente “abandono de atividades agrícolas”: é com “justificado receio”, escreve o diretor, que “vimos observando essa transformação que, se chegar a ser realizada, será de efeitos desastrosos para a economia da Estrada”. Com seu habitual estilo dramático, Figueiredo acrescenta: “o boi está descivilizando o oeste paulista, porque, à medida que as pastagens forem sendo criadas, os núcleos de populações irão desaparecendo e rareando até se extinguirem. Escolas, serrarias, moinhos, máquinas de beneficiar irão sendo fechados. A agricultura exige braços e a pecuária quase os dispensa” (R47, p. 147).

É certo que, na mesma época, Fernando de Azevedo, embora sem citar expressamente Figueiredo, cuidaria de reduzir as proporções do problema: “não nos parece bastante clara ou fortemente acentuada, como se afigurou a alguns de seus observadores, a tendência da zona noroestina a deixar de ser agrícola para tornar-se 100% pastoril, quando o que se vê, por toda a parte, é um progresso notável da policultura (café, cereais, arroz, amendoim, algodão)” [AZEVEDO, [1958], p. 129]. Contudo, os estudos de alguns geógrafos confirmam a tendência apontada por Figueiredo. Armen Mamigonian, por exemplo, num trabalho sobre os frigoríficos do chamado “Brasil central pecuário”, menciona, referindo-se à primeira metade do século 20, o contínuo crescimento da demanda por carne industrializada (tanto para exportação como para o abastecimento dos crescentes mercados das grandes metrópoles), e em seguida anota:

Nas décadas de 1940 e 50, foram transformadas em pastagens extensas áreas de matas do oeste de São Paulo (Alta Sorocabana, Alta Araraquarense e Noroeste), que passaram a engordar gado magro de Mato Grosso e Goiás e a despachá-lo por estradas de ferro aos frigoríficos estrangeiros de São Paulo e Barretos. As pastagens ocupavam 34% do território paulista, em 1940, e alcançavam 51%, em 1960. (MAMIGONIAN et al., 1976, p. 10-11).

Outro geógrafo assinala também que a zona paulista da Noroeste, “a partir de 1935-1938, acentuou a atividade de engorda de bovinos”; em 1938, acrescenta, essa zona “estava engordando 48.000 cabeças procedentes das áreas de criação e recria de Mato Grosso, que vinham pela E. F. Noroeste” (BENITES, 1978, p. 60).

Para tentar avaliar as proporções em que se repartia o transporte de gado pelos dois trechos da Noroeste não dispomos, entretanto, senão de mais alguns dados esparsos e fragmentados. Alguns desses dados consistem nas cifras do transporte segundo os *distritos de tráfego* em que se dividia a Noroeste (cf. Tabela 4.12). O problema no caso é que, além de essas cifras serem fornecidas apenas para os anos de 1949 e 1950, essa divisão administrativa, em distritos, sobrepunha-se à divisão política; nessa época, de fato, os distritos de tráfego na NOB eram os seguintes: 1º, de Bauru a Araçatuba; 2º, de Araçatuba a Água Clara; 3º, de Água Clara em diante. Além disso, os dados referem-se não aos transportes realizados em todos os trens de carga (como os que utilizei nas tabelas) mas unicamente àqueles efetuados em *trens especiais*, o que resulta em um total menor que o constante nas tabelas.

TABELA 4.12
NOB: TRANSPORTE DE GADO BOVINO EM TRENS ESPECIAIS,
SEGUNDO OS DISTRITOS DE TRÁFEGO (EM Nº DE CABEÇAS)

Distrito	1949	1950
1º Distrito	37.031	39.265
2º Distrito	138.571	125.971
3º Distrito	80.975	76.143
Totais	256.577	241.379

Fonte: R49, p. 110; R50, p. 107.

Seja como for, esses dados demonstram claramente um aspecto de grande relevância: a participação relativamente pequena dos embarques efetuados no 3º Distrito, que corresponde à maior parte das linhas da NOB em território sul-mato-grossense. Por outro lado, o grande vulto das

cifras referentes ao 2º Distrito (de Araçatuba a Água Clara) pode ser visto, em parte, como uma confirmação da importância já então assumida pela atividade de engorda no trecho paulista.

Com base em tais considerações, cabe agora destacar a *desproporção* entre o volume do gado exportado por Mato Grosso e aquele transportado pela Noroeste. Ainda que minha série estatística (*Tabela 4.10*) seja prejudicada pela ausência de dados sobre as primeiras metades das décadas de 40 e 50, creio que algumas inferências podem ser tentadas. De fato, a referida desproporção mostra-se bastante aparente até meados da década de 30. Até essa época, como assinaei, a parcela de embarques de gado no trecho paulista pode ser considerada pequena, quando não insignificante; assim sendo, até então os percentuais mostrados na *Tabela 4.10* podem ser considerados, grosso modo, como índices da proporção em que o gado exportado por Mato Grosso era transportado pela NOB. Desde logo, todavia, o que chama a atenção é que, com exceção do biênio atípico de 1932-33, os referidos percentuais situam-se em torno de 50% e até mesmo, às vezes, bastante abaixo desse nível.

Tais dados parecem portanto demonstrar, em números, uma realidade que tem sido registrada por variadas fontes: grande parte do gado exportado por Mato Grosso, mesmo depois da construção da Noroeste, continuava a deixar o Estado *a pé*, no velho sistema das mórosas *boiadas*. De fato, um conceituado memorialista sul-mato-grossense afirma, sem rodeios:

Mesmo depois de inaugurada a Noroeste, em 1914, as coisas não mudaram muito para o boiadeiro no tocante ao transporte dos bois, que continuou por muito tempo a ser feito na base das comitivas, que conduziam as grandes boiadas para Minas, depois São Paulo e também para o Paraguai, sempre à procura de melhores preços e condições de negócio (MACHADO, 1990, p. 93).

A própria conclusão da ponte da NOB sobre o Rio Paraná parece haver contribuído não só para o aumento dos transportes de gado pela ferrovia como, também, para a saída de animais a pé. Numa demonstração desse fenômeno, noticia-se em 1929 a execução de serviços visando à "adaptação" da ponte sobre o Rio Paraná para "a passagem de gado a pé"; tais serviços, que consistiam no assoalhamento da ponte e na instalação de um gradil de ferro em ambos os seus lados, foram concluídos em 1930 (R29, p. 15-16; R30, p. 15) — cabendo recordar que nessa época já havia uma estrada boiadeira entre Três Lagoas e Araçatuba, a qual era provavelmente percorrida por esse gado.

Os testemunhos a esse respeito, enfim, multiplicam-se. Em 1922 o jornalista Plínio Reys menciona um certo João Ramos, que possuía, em Itapura, "uma balsa, lanchas e outras pequenas embarcações", as quais se des-

tinavam à "passagem de gado" de Mato Grosso para São Paulo (REYS, 1922, p. 148). Dióres Abreu assinala a continuidade da importância da estrada boiadeira que ligava a Vacaria ao Porto 15 de Novembro (ABREU, 1976, p. 214), e em 1939, enfim, Corrêa Filho informa que "grande parte" do gado de Mato Grosso era exportada "em boiadas", pela fronteira com o Paraguai ou para os Estados de Minas e São Paulo (CORRÊA FILHO, 1939, p. 200).

Tratando desses assuntos, os relatórios dos diretores noticiam uma realidade bastante contraditória, na qual se sobressaíam os seguintes aspectos: as pressões dos pecuaristas mato-grossenses, exigindo transporte, por um lado; e o caráter francamente deficitário desse serviço, por outro. De fato, como já observei no capítulo anterior, o transporte do gado mato-grossense representava, para os dirigentes da Noroeste, uma grande complicação. Já em 1928, por exemplo, o diretor escreve que esse transporte seria maior "se a Estrada pudesse atender aos exportadores à medida das suas necessidades, o que infelizmente não pode fazer por falta de material rodante e de tração"; informa-se de fato que, dos 272 trens de gado que haviam circulado em 1928, apenas 197 haviam sido formados com gaiolas da Noroeste, sendo os demais 75 constituídos com veículos da Companhia Paulista (R28, p. 19-20). A dura realidade, de pressões e deficiências, é exposta de forma particularmente clara em 1936 por Marinho Lutz, em seu primeiro relatório:

Vem tendo grande incremento a pecuária, no Estado de Mato Grosso, principalmente na parte em que o mesmo é servido pela Noroeste. O crescente aumento da criação de gado está exigindo melhor aparelhamento do material rodante e de tração da Estrada, a fim de que sejam satisfeitas as justas exigências dos criadores, no concernente ao transporte desse produto. Apesar de ser essa a principal fonte de riqueza daquele Estado, ainda não pudemos de maneira satisfatória resolver o problema do transporte desse gênero, em virtude da deficiência do nosso material, e muitas vezes nos deparamos com dificuldades de tal natureza que se produz verdadeiro colapso no transporte de gado (R36, p. 86).

Contudo, embora a falta de material fosse recorrentemente alegada como explicação para as deficiências do transporte, parece-me que tal alegação necessita ser relativizada. De fato, os próprios diretores fornecem indicações de que, na verdade, a raiz do problema parecia encontrar-se, pelo menos em parte, nos prejuízos trazidos à ferrovia pelo transporte de gado. Em outras palavras, parece possível perceber que os diretores — de modo aliás compreensível — deixavam de colocar o transporte de gado como prioridade, embora sempre reconhecendo, de maneira protocolar, as "justas exigências dos criadores"; ademais, os pecuaristas sul-mato-grossenses provavelmente não dispunham de poder de pressão

equivalente ao dos segmentos dominantes paulistas. Assim, nota-se que, em 1929, o diretor chega a afirmar textualmente que o transporte de gado estava sendo deixado em segundo plano pela Estrada, sendo preterido em favor do café: "a fim de dar vazão ao transporte da enorme safra de café no trecho paulista e ainda devido à falta de material rodante apropriado, suficiente a incrementar esse transporte [de gado], foi ele menor do que o dos anos anteriores, embora no limite das nossas possibilidades" (R29, p. 25). Ainda mais significativa parece a seguinte informação, prestada em pleno auge das reivindicações por mais material rodante para o transporte de gado: "das 60 gaiolas recebidas em 1925, 30 foram transformadas em gôndolas T, por conveniência do tráfego" (R26, p. 42).

Por outro lado, a falta de material parecia decorrer também, em parte não-desprezível, da imperfeição dos métodos de requisição de trens especiais para o transporte de gado. Pelo que se informa, logo após a inauguração da ponte sobre o Paraná (e portanto, presumivelmente, em consonância com a nova realidade então criada) a Estrada organizou "instruções especiais" para o embarque de gado em Mato Grosso, com vistas à "completa equidade nos transportes de gado e conseqüente distribuição das composições de gaiolas aos exportadores" (R27, p. 17; tais regras entraram em vigor em abril de 1928, cf. R28, p. 20). Entretanto, segundo se observa por meio de outros documentos, os exportadores de gado do sul de Mato Grosso costumavam efetuar requisições de gaiolas *além* de suas reais possibilidades de exportação.

Tão grave parecia esse problema que, em maio de 1932, a direção da Estrada submetia ao Ministério um projeto de novos procedimentos, contendo uma interessante exigência: ao requererem os veículos, os interessados deveriam fazer um depósito "correspondente ao número de reses a embarcar", calculado à razão de \$500 por cabeça; tal depósito, que seria depois restituído, constituía apenas, diz o diretor, uma "medida necessária para evitar que os criadores ou exportadores façam suas inscrições em quantidades exageradas, além das reais, com prejuízo para os demais interessados" (ofício de 16.5.32, em CT/CCF, Ata 22, de 12.8.32, p. 21-25). É importante assinalar que o Conselho de Tarifas se pronunciou "de perfeito acordo" com a proposta e assinalou que "nenhuma objeção" lhe poderia ser oposta, visto que os depósitos só não seriam integralmente restituídos "quando, por culpa dos interessados, não for apresentado a despacho o número de reses constantes das requisições" (Ata 22, p. 26). Ao que tudo indica, essas novas normas obtiveram pleno sucesso. De fato, logo o diretor informa (e os dados confirmam) que de 1930 para 1932 o transporte de gado havia dobrado, "sem que, para tanto, tivesse a Estrada adquirido material rodante e de tração"; assim, o aumento decorria, "simples e unicamente, da melhor lotação do material" (R32, p. 80).

Ao longo da década de 30, enfim, torna-se usual, nos relatórios dos diretores, a observação segundo a qual o transporte do gado de Mato Grosso trazia à Estrada um lucro apenas "indireto" — observação que, mesmo sendo justa, constitui um evidente eufemismo, destinado a evitar a enunciação do termo *prejuízo*. Em 1932, por exemplo, o diretor assim se expressava a esse respeito: "trata-se de uma classe de transportes que, embora produza lucro indireto, convém intensificar, *ex vi* das vantagens que traz à economia mato-grossense e, conseqüentemente, à Estrada, com o maior volume de importação de outras mercadorias para aquele Estado" (R32, p. 80).

De todo modo, os percentuais constantes na *Tabela 4.10* poderiam, à primeira vista, indicar uma melhora na situação de *colapso* referida por Lutz. De fato, a partir de 1939 (em que pesem as lastimáveis lacunas entre 1941 e 1944 e nos anos finais do período), tais percentuais parecem claramente mudar de patamar, passando a situar-se em níveis significativamente superiores aos dos anos anteriores. Contudo, como observei há pouco, esse novo período corresponde àquele em que parece seguro admitir uma maior, e talvez crescente, participação dos embarques de gado efetuados no trecho paulista.

A esse respeito, cabe inicialmente relembrar as palavras de Mamiogoniam, há pouco citadas, segundo as quais foram transformadas em pastagens, nas décadas de 40 e 50, extensas áreas do oeste paulista (Alta Sorocabana, Alta Araraquarense e Noroeste), as quais "passaram a engordar gado magro de Mato Grosso e Goiás e a despachá-lo por estradas de ferro aos frigoríficos". Essa realidade parece admiravelmente confirmada pelos dados constantes na *Tabela 4.13*, em que os transportes de gado aparecem desdobrados nas modalidades *tráfego próprio* e *exportação*. Como sabemos, essa última modalidade é aquela em que os gêneros seguiam para as ferrovias que se entroncavam com a NOB em Bauru, enquanto a primeira consistia nos transportes efetuados entre duas diferentes estações da própria Noroeste. Como se vê pela série mostrada pela referida tabela (série que, infelizmente, começa apenas em 1938), até o ano de 1948 as quantidades transportadas em tráfego próprio são bastante significativas, chegando freqüentemente à cifra dos 50% ou a outras bem próximas. Desse modo, parece bastante claro que essas cifras representam o transporte de gado magro, proveniente de Mato Grosso e desembarcado em determinados pontos da zona paulista da Noroeste, para ser engordado e posteriormente redespachado, já agora na modalidade *exportação*. Desse modo, a melhora nos percentuais globais do transporte de gado, a partir de 1939 (conforme mostra a *Tabela 4.10*), deriva provavelmente, em sua maior parte, do aumento desses redespachos efetuados no trecho paulista.

TABELA 4.13

NOB: TRANSPORTES DE GADO BOVINO EM PE

Quantidades transportadas pela Noroeste em trens de carga, em tráfego próprio e em exportação, no período 1936-1956.

Ano	Quantidades transportadas pela Noroeste						Soma* (cabeças) (c)
	Em tráfego próprio			Em exportação			
	Cabeças (a)	Percurso médio (km)	a/c (%)	Cabeças (b)	Percurso médio (km)	b/c (%)	
1936	69.986	---	63,2	40.714	---	36,8	110.733
1937	77.940	---	60,6	50.735	---	39,4	128.709
1938	69.680	603	46,5	80.168	561	53,5	149.848
1939	88.181	517	48,1	95.070	597	51,9	183.251
1940	92.567	510	50,8	89.743	449	49,2	182.310
1941	85.065	534	46,2	98.995	540	53,8	184.060
1942	79.774	414	36,8	137.243	452	63,2	217.017
1943	88.532	351	44,3	111.527	432	55,7	200.059
1944	84.627	337	53,8	72.765	351	46,2	157.392
1945	72.029	387	38,7	114.188	368	61,3	186.217
1946	62.394	385	34,9	116.411	377	65,1	178.805
1947	83.833	463	35,6	151.330	352	64,4	235.163
1948	107.979	466	35,1	199.801	369	64,9	307.780
1949	79.316	478	28,8	195.942	395	71,2	275.258
1950	73.839	513	30,1	171.454	404	69,9	245.293
1951	50.864	466	21,1	190.410	405	78,9	241.274
1952	68.514	500	28,6	171.184	388	71,4	239.698
1953	75.252	467	26,4	209.521	429	73,6	284.773
1954	79.698	555	28,7	197.772	344	71,3	277.470
1955	79.280	462	29,9	185.772	358	70,1	265.052
1956	89.449	497	34,0	173.265	342	66,0	262.714

Fonte: relatórios dos diretores. Os percursos médios referem-se a uma cabeça.

* Em 1936 e 1937 a soma inclui, respectivamente, 33 e 34 cabeças desembarcadas em Bauru.

Por outro lado, é também notável que, segundo mostra a Tabela 4.13, a partir de 1949 os transportes em tráfego próprio decaem significativamente, tanto em termos absolutos como, principalmente, em termos relativos; parece tratar-se aí, com efeito, de uma tendência firme, embora ligeiramente desmentida precisamente no último ano de nosso período. Tal tendência poderia, em tese, significar um aumento dos embarques de gado gordo no trecho mato-grossense - gado esse que, por suposto, seguiria diretamente para os mercados consumidores, sem a necessidade de uma "escala" nas invernações do oeste paulista. Contudo, não creio que seja essa a

explicação decisiva; ao contrário, parece-me que essa nova tendência se relaciona ainda, principalmente, com o crescimento da pecuária no próprio oeste paulista - envolvendo não mais apenas a engorda mas também a própria criação de bovinos.

Tal inferência é apoiada pelas mesmas informações esparsas a que já fiz referência há pouco, a saber, os dados sobre o transporte de gado em trens especiais, segundo os distritos de tráfego. Para uma melhor visualização, repito abaixo esses dados, mas agora com a indicação da modalidade do transporte.

TABELA 4.14

NOB: TRANSPORTE DE GADO EM TRENES ESPECIAIS, SEGUNDO OS DISTRITOS DE TRÁFEGO - 1949

Distrito	Tráfego próprio	Exportação		Total
		Via Paulista	Via Sorocabana	
1º Distrito	1.359	6.117	29.555	37.031
2º Distrito	14.802	76.698	47.071	138.571
3º Distrito	53.343	13.075	14.557	80.975
Totais	69.504	95.890	91.183	256.577

Fonte: R49, p. 110.

TABELA 4.15

NOB: TRANSPORTE DE GADO EM TRENES ESPECIAIS, SEGUNDO OS DISTRITOS DE TRÁFEGO - 1950

Distrito	Tráfego próprio	Exportação		Total
		Via Paulista	Via Sorocabana	
1º Distrito	2.648	9.704	26.913	39.265
2º Distrito	11.903	77.217	36.851	125.971
3º Distrito	40.774	29.750	5.619	76.143
Totais	55.325	116.671	69.383	241.379

Fonte: R50, p. 107.

Como se pode ver, a esmagadora maioria do gado embarcado nos 1º e 2º distritos (correspondentes, majoritariamente, ao trecho paulista) destina-se à exportação. Já a maioria dos embarques do 3º distrito, em Mato Grosso, continua a fazer-se em tráfego próprio (os percentuais são 66 e 54%, respectivamente, para 1949 e 1950). É certo que, segundo algumas indicações, já no início da década de 50 as atividades de engorda

de gado se verificavam também no sul de Mato Grosso. O próprio Mami-gonian, referindo-se à alteração no padrão de localização dos frigoríficos no Brasil central pecuário, na década de 50, menciona os estímulos governamentais à abertura de novos frigoríficos, por capitais nacionais, e acrescenta: "este estímulo foi respondido prontamente pelos invernistas de São Paulo e Mato Grosso, que passaram a montar, na década de 1950, vários frigoríficos nas suas áreas de engorda: Andradina (Moura Andrade), Araçatuba (T. Maia), Barretos (Antenor Duarte), Campo Grande (Coelho) etc." (MAMIGONIAN et al., 1976, p. 12).

Tudo indica, contudo, que a atividade de engorda de gado bovino não chegou a ser muito significativa no sul de Mato Grosso, durante a década de 50. Em fins de 1949, por exemplo, afirmava Lima Figueiredo: "hoje em dia o criador mato-grossense cria o boi e o vende magro para os invernistas paulistas. Poucos são os que negociam o gado gordo diretamente com os marchantes de São Paulo" (FIGUEIREDO, 1950, p. 99). Benites, por outro lado, chega a afirmar que "o Sul de Mato Grosso principiou a engorda de bovinos a partir de 1960". Segundo esse estudioso, mudanças no "antigo esquema criação-engorda-abate vigente entre 1945-55" ocorreram apenas a partir da segunda metade da década de 50: "o extremo Sul e o Pantanal de Mato Grosso e o Sudeste de Goiás, que realizavam somente as fases de cria e recria, passaram após 1960 a conhecer a fase de engorda, perdendo assim o Oeste de S. Paulo a sua posição de exclusividade nisso" (BENITES, 1978, p. 68-69). Além disso, as cifras do *percurso médio* do gado em exportação – as quais claramente decrescem desde o início da década de 40, mantendo-se extremamente baixas até o final de nosso período – amparam também a idéia de que esse transporte se relacionava em grande medida com o trecho paulista.

Finalmente, vários testemunhos atestam que, ainda em meados da década de 50, expressivas parcelas do gado mato-grossense deslocavam-se a pé. Ainda em 1955, segundo Demóstenes Martins, a falta de pontes sobre o Rio Paraná, no Porto Taboado e no Porto 15, constituía um "sério empecilho" ao comércio mato-grossense, "especialmente à travessia das boiadas"; nesses pontos, diz o autor, "ficavam as boiadas dias e dias esperando praça, ensejando o congestionamento de milhares de reses no local de embarque" (MARTINS, 1980, p. 205). Igualmente em 1955, um documento do SNBP informava que, no Alto Paraná, a "mais eficiente fonte de receita" do Serviço era representada pela travessia de gado de Porto 15 para Porto Tibiriçá (EXTRATO..., 1955, p. 10). No mesmo ano, enfim, o próprio governador do Estado assim se expressava: "continuamos a enviar o gado de abate para os mercados de consumo pelo mais obsoleto dos processos, que é pela sua própria locomoção"; o transporte ferroviário, diz o governador, "é insuficiente para satisfazer o volume das

nossas remessas" (RMT55, p. 88)²⁹. Todas essas considerações, em resumo, parecem confirmar a idéia que aqui estou tentando expor: até o final do nosso período, eram ainda relativamente pouco significativas as proporções em que o gado bovino exportado por Mato Grosso era transportado pela Noroeste.

A Noroeste e o charque

A produção de charque "proliferou" na província de Mato Grosso a partir de 1884, assinala um autor, embora ela só houvesse atingido seu "real desenvolvimento" depois de 1905 (BORGES, 1991, p. 93). De fato, em 1909, embora limitando-se a indicar os *principais* desses "estabelecimentos de preparo do charque", Lisboa já registrava em Mato Grosso sete deles, existentes ou em instalação (LISBOA, 1909, p. 157-158). Esse número aumentaria ainda mais quando, em decorrência da Primeira Guerra Mundial, se verificou um grande aumento na demanda internacional por carne. Assim, em 1919 o presidente D. Aquino Corrêa assinalava: "existem no Estado 12 desses estabelecimentos, achando-se montados os mais importantes, às margens dos rios Paraguai, S. Lourenço e Cuiabá" (RMT19, p. 110). Passados mais alguns anos esse número dobra, passando a 22 no começo e a 25 em meados da década seguinte (MARQUES, 1923, p. 162; CORRÊA FILHO, 1926, p. 52 et seq.).

Como assinala Nascimento, em Mato Grosso a produção de charque para exportação esteve originalmente ligada à ação de empresários estrangeiros: as principais charqueadas instaladas na região, até a segunda década do século 20, eram "grandes estruturas industriais de propriedade de empresários uruguaios e argentinos, que trouxeram, além do capital e tecnologia, toda a aparelhagem para suas instalações. Do Estado de Mato Grosso, só utilizaram a matéria-prima e a mão-de-obra". Esses capitalistas platinos exportavam sua produção pela via fluvial do Prata, de modo que, na avaliação do mesmo autor, a construção da NOB contribuiu para diminuir sua influência: "a possibilidade de exportar o charque via estrada de ferro estimulou o desenvolvimento, junto aos trilhos, de pequenas indústrias de capitalistas locais" (NASCIMENTO, 1992, p. 8-13). De fato, dos 22 estabelecimentos charqueadores, referidos por A.

29. É preciso também notar que, segundo reconhecem inúmeras fontes, ao longo de todo o nosso período, as cifras oficiais sobre o gado exportado por Mato Grosso eram inferiores, em medida não desprezível, aos volumes reais, devido à persistente prática do contrabando na passagem do gado de Mato Grosso para Minas Gerais e São Paulo; tal circunstância, que se verificava apenas no tocante ao gado que marchava a pé, significa que, na realidade, os percentuais relativos ao transporte de gado pela Noroeste eram ainda menores que os registrados com base nos dados oficiais.

Marques, a maioria (13), localizava-se à margem da NOB³⁰. Virgílio Corrêa Filho, por sua vez, indica a localização apenas das charqueadas situadas sobre vias fluviais: seriam 14, das 25 que enumera; contudo, é de supor-se que a discrepância entre essa informação e a de Marques se deva ao fato de alguns estabelecimentos situarem-se, a um só tempo, próximos aos dois diferentes meios de transporte.

Ao referir-se ao desenvolvimento das charqueadas, também Corrêa Filho se expressa de um modo que, embora indiretamente, vincula esse desenvolvimento à presença da ferrovia: depois de acentuar os efeitos da via férrea sobre a pecuária, ele acrescenta que, "paralelamente à indústria pastoril, desenvolveram-se as correlatas, pela fundação de várias charqueadas" (CORRÊA FILHO, 1926, p. 52); o mesmo autor confirma, aliás, que a maior parte das reses abatidas nas charqueadas provinha do rebanho pantaneiro, sendo o gado do planalto, "de preferência", exportado em pé para São Paulo, Minas e para o Paraguai (cf. p. 53-54). Em fins da década de 20 o próprio presidente do Estado noticiava com satisfação os benefícios trazidos à atividade saladeiril mato-grossense pelo transporte ferroviário, inclusive com redução de fretes (conforme mencionei no capítulo anterior), e os mesmos efeitos positivos seriam também registrados por Demóstenes Martins:

Antes da Noroeste do Brasil, pela ausência de transportes para os centros de consumo, o gado era escassamente aproveitado na produção de charque [...]. A distância, impondo frete alto, impedia concorrermos, nos mercados importadores, com os fornecedores do Rio, Grandê do Sul e dos países platinos. Muitas vezes, antes da Noroeste e da primeira guerra mundial, os criadores da região do pantanal jogavam a carne aos peixes [...], eis que do boi só havia mercado, para o couro (MARTINS, Demosthenes, [19--], p. 170-171).

Enfim, a importância da NOB no transporte do charque produzido em Mato Grosso é indicada também pelos dados mostrados na Tabela 4.16. Contudo, é preciso dizer que esses dados se apresentam de forma um tanto equívoca, o que infelizmente perturba sua análise. Como se vê, em vários anos, particularmente ao longo da década de 30, as quantidades transportadas pela NOB superam a exportação mato-grossense. À primeira vista, essa discrepância poderia ser explicada mediante a admissão de embarques de charque também no trecho paulista da nossa ferrovia – visto que, como nota Wilson Cano, "já na década de 1930 São Paulo produzia charque em quantidade equivalente à metade da produção gaúcha e concorriam ambos no mercado nacional" (CANO, 1985, p. 57); ademais, um diretor da Estrada menciona indiretamente essa produção ao assina-

30. Ver quadro ao final do capítulo.

TABELA 4.16
NOB: TRANSPORTES DE CHARQUE

Ano	Total exportado por Mato Grosso (kg) (a)	Quantidades transportadas pela Noroeste					
		Em tráfego próprio		Em exportação		Soma (kg) (b)	b/a* (%)
		kg	Percurso médio (km)	kg	Percurso médio (km)		
1919	2.983.848	---	---	---	---	439.840	14,7
1920	2.535.662	---	---	---	---	862.720	34,0
1921	2.175.126	619.073	816	1.038.029	1.086	1.657.102	76,2
1922	4.775.320	---	---	---	---	2.813.322	58,9
1927	3.752.549	---	---	---	---	1.696.137	45,2
1929	3.704.582	---	---	---	---	3.103.966	83,8
1930	4.329.000	---	---	---	---	3.577.311	82,6
1931	3.795.000	202.753	527	3.425.670	1.198	3.628.423	95,6
1932	4.233.000	136.280	517	3.239.960	1.187	3.376.240	79,8
1933	4.444.000	299.650	356	5.464.070	1.185	5.763.720	129,7
1934	4.701.000	213.510	273	3.436.030	1.211	3.649.540	77,6
1935	4.072.000	299.080	353	3.928.700	1.212	4.227.780	103,8
1936	4.733.000	439.230	244	4.748.270	1.191	5.187.500	109,6
1937	4.923.000	462.030	283	4.810.070	1.205	5.272.100	107,1
1938	3.657.653	550.870	220	3.807.140	1.248	4.358.010	119,1
1939	3.877.124	483.900	167	3.119.780	1.250	3.603.680	92,9
1940	3.383.497	456.420	241	2.730.830	1.272	3.187.250	94,2
1941	3.395.991	255.240	320	3.035.760	[?]	3.291.000	96,9
1942	3.303.918	210.330	218	3.659.730	1.238	3.870.060	117,1
1943	4.084.611	393.060	216	3.856.140	1.225	4.249.200	104,0
1944	---	490.520	450	4.353.350	1.234	4.843.870	---
1945	---	342.470	365	4.143.790	1.213	4.486.260	---
1946	---	228.590	226	4.923.490	1.246	5.152.080	---
1947	---	370.880	224	5.826.830	1.235	6.197.710	---
1948	---	265.560	255	7.840.600	856	8.106.160	---
1949	7.000.000	209.672	300	8.498.094	720	8.707.766	124,4
1950	7.000.000	146.006	231	8.232.514	1.206	8.378.520	119,7
1951	---	311.778	183	7.750.900	1.168	8.062.678	---
1952	7.283.848	252.677	271	7.497.190	1.252	7.749.867	106,4
1953	---	516.413	146	5.838.161	1.155	6.354.574	---
1954	---	23.205	1.628	5.364.265	1.254	5.387.470	---
1955	6.348.000	92.890	232	5.916.420	1.126	6.009.310	94,7
1956	4.805.000	162.666	[?]	6.992.040	1.107	7.154.706	148,9

Fontes: exportação de Mato Grosso, Tabela 4.9. Quantidades transportadas em 1919, 1920, 1922 e 1927, cf. RMT20, RMT21, RMT24 e RMT28. Demais dados, relatórios da NOB. Nota-se: entre 1941 e 1946 o item aparece como *charque ou carne seca*; a NOB realizava também transportes de charque em *importação* (dados omitidos nesta tabela); os percursos médios referem-se a uma tonelada; as cifras das quantidades transportadas em 1929 e 1930 podem incluir eventual movimento de importação (cf. R30, p. 28).

*O cálculo desse percentual tem aqui um valor sobretudo ilustrativo.

lar, em 1936, que o charque transportado pela NOB "na sua maioria procede do Estado de Mato Grosso" (R36, p. 89; grifo meu).

Entretanto, julgo que os dados disponíveis indicam que a produção paulista de charque, se e quando ocorreu, não deve ter sido significativa no movimento da Noroeste. De fato, a virtual insignificância do volume do charque *não* mato-grossense, eventualmente transportado pela Noroeste, é demonstrada no mesmo relatório anteriormente citado, onde se indicam as "principais estações despachantes" desse gênero no ano de 1936 – todas, como se pode ver pela tabela abaixo, situadas no trecho de Mato Grosso.

TABELA 4.17
NOB: ESTAÇÕES QUE MAIS DESPACHARAM CHARQUE – 1936

Estação	kg
Porto Esperança	3.342.542
Aquidauana	1.031.094
Campo Grande	419.767
Arapuá	33.814
Subtotal	4.827.217
"As demais 27 estações"	51.519
Total	4.878.736

Fonte: R36, p. 89.

Como se vê, esses dados deixam para as demais estações despachantes de charque uma parcela irrisória (cabendo lembrar, ademais, que entre essas "demais estações" podiam incluir-se algumas situadas ainda em Mato Grosso). A esse respeito, entretanto, o que me parece mais significativo são as elevadas cifras do *percurso médio* do charque em exportação (Tabela 4.16): mantendo-se elevadas (quase sempre acima de 1.100 km), essas cifras não deixam quaisquer dúvidas quanto à origem mato-grossense da virtual totalidade do volume transportado. Conclui-se, portanto, que o fato de o transporte ferroviário de charque aparecer, às vezes, em volumes superiores à exportação mato-grossense, deriva acima de tudo da imprecisão dos próprios dados – imprecisão que consiste, provavelmente, em uma subestimação dessa exportação mato-grossense. Na verdade, a imprecisão aparece até mesmo nos relatórios da NOB – haja vista a discrepância entre as cifras referentes ao total transportado em 1936, indicadas na tabela acima e na Tabela 4.16 (cifras essas fornecidas, em locais diferentes, pelo mesmo relatório).

Feitas essas ressalvas, nosso quadro das estações despachadoras de charque permite ainda outras interessantes inferências. A mais importante, provavelmente, deriva do grande vulto dos despachos realizados pela estação de Porto Esperança. Essa circunstância parece indicar claramente a fortuna relativa das charqueadas situadas sobre o Rio Paraguai ou seus afluentes, acima ou abaixo do citado Porto – enquanto os insignificantes despachos efetuados pela estação de Arapuá (município de Três Lagoas) mostrariam com igual clareza o insucesso, pelo menos no que toca à exportação, dos estabelecimentos congêneres situados nesse município. Desafortunadamente, tais preciosas informações sobre estações despachantes não mais se repetem em relatórios posteriores. Mesmo assim, julgo que os dados sobre o percurso médio do charque em exportação, já comentados, fornecem uma base segura para que se *generalize*, para o restante do nosso período, a posição de preeminência, para não dizer de virtual exclusividade, da estação de Porto Esperança no que se refere aos embarques da referida mercadoria.

Finalmente, cabe assinalar que o transporte de charque em *tráfego próprio* se relaciona provavelmente, em grande medida, com o consumo na própria zona servida pela Estrada. Com efeito, tomando-se por base os dados referentes a 1936, é notável o grande número de estações em que se efetuavam embarques de charque (31, ao total, ou cerca de 1/3 do número de estações com que contava então a Estrada) – o que parece indicar uma ampla disseminação de estabelecimentos charqueadores de pequeno porte, voltados ao abastecimento de mercados locais.

A Noroeste e a economia ervateira

Apesar da maior difusão da pecuária bovina, a atividade produtiva mais rentável no SMT, na época da construção da NOB, era a exploração da erva-mate – atividade que, desde que esse gênero começou a ser comercialmente explorado nessa região, ainda no século 19, esteve sob o virtual monopólio da empresa conhecida como *Companhia Mate Laranjeira*. De fato, dentre todos os produtos exportados pelo Estado de Mato Grosso entre os anos de 1901 e 1911, a erva-mate representou o de maior valor até o ano de 1906, oscilando entre um mínimo de 44,4% do valor total das exportações, em 1905, e um máximo de 63,2%, em 1901 (ALBUM gráfico..., 1914, p. 121).

Ao longo do nosso período, a produção mato-grossense de erva-mate parece haver-se mantido em níveis relativamente elevados, até onde os dados disponíveis permitem tal afirmação (Tabelas 4.9 e 4.18). A esse respeito, entretanto, o mais interessante a notar é que a presença da NOB parece haver alterado os fluxos de escoamento dessa produção. Antes, porém, de examinar essa hipótese, deve ser dito que a citada Compa-

TABELA 4.18

NOB: TRANSPORTES DE ERVA-MATE

Quantidades exportadas por Mato Grosso e quantidades transportadas pela Noroeste.

Ano	Total exportado ¹ por Mato Grosso (kg) (a)	Quantidades transportadas pela Noroeste					
		Em tráfego próprio		Em exportação		Soma (kg) (b)	b/a ² (%)
		kg	Percurso médio (km)	kg	Percurso médio (km)		
1919	7.101.204	---	---	---	---	518	---
1920	6.798.589	---	---	---	---	170	---
1922	9.395.489	---	---	---	---	497	---
1927	10.290.249	---	---	---	---	797.870	7,8
1932	11.117.000	1.989.930	215	11.070	679	2.001.000	18,0
1933	9.388.000	1.217.850	342	9.670	842	1.227.520	13,1
1934	7.673.000	1.578.830	336	760	893	1.579.590	20,6
1935	9.569.000	2.990.820	391	1.410	885	2.992.230	31,3
1936	12.979.000	4.203.120	372	830	833	4.203.950	32,4
1937	12.309.000	3.627.220	371	1.210	896	3.628.430	29,5
1938	11.468.620	4.489.460	374	1.010	867	4.490.470	39,2
1939	10.542.665	4.194.370	383	710	788	4.195.080	39,8
1940	13.445.868	4.487.940	375	1.100	939	4.489.040	33,4
1941	---	1.780.630	587	0	---	1.780.630	---
1942	---	2.031.780	379	0	---	2.031.780	---
1943	---	3.003.220	386	12.950	916	3.016.170	---
1944	---	2.670.280	369	730	927	2.671.010	---
1945	---	2.548.440	459	740	859	2.549.180	---
1946	---	1.548.210	500	250	992	1.548.460	---
1947	---	2.038.010	314	78.660	137	2.116.670	---
1948	---	1.859.210	449	173.840	1.238	2.033.050	---
1949	---	2.613.899	490	701.830	1.080	3.315.729	---
1950	---	1.787.220	483	544.140	1.320	2.331.360	---
1951	10.130.947	2.508.610	426	1.772.280	1.134	4.280.890	42,3
1952	7.280.026	1.936.430	446	1.237.800	1.302	3.174.230	43,6
1953	18.898.639	4.767.484	527	391.610	1.152	5.159.094	27,3
1954	---	6.846.142	483	2.680	[?]	6.848.822	---
1955	---	10.206.080	591	285.190	1.225	10.491.270	---
1956	---	7.486.528	640	454.600	1.218	7.941.128	---

Fontes: exportação de Mato Grosso, Tabela 4.9. Quantidades transportadas pela NOB em 1919, 1920, 1922 e 1927, cf. RMT20, RMT21, RMT24 e RMT28. Demais dados, relatórios da NOB. Nota-se: nesses relatórios, entre 1941 e 1946 o item aparece como "mate em bruto"; a partir de 1940 aparece também mate em importação, dado omitido nesta tabela. Os percursos médios referem-se a uma tonelada.

1. Os dados de 1951 a 1953 referem-se a quantidades produzidas, e não as exportadas.
2. Exceto para o ano de 1927, o cálculo desse percentual tem aqui um valor sobretudo ilustrativo.

nhia Mate Laranjeira mantinha seus próprios circuitos de transporte e comercialização da erva, destinada, em sua quase totalidade, aos mercados consumidores da Argentina e do Uruguai. Assim, no início do século 20, a erva extraída das matas do extremo sul do Estado era levada pela empresa, por meio de carretas e de uma curta linha *Decauville* de sua propriedade, ao Porto Murinho, no Rio Paraguai (igualmente pertencente à Companhia), de onde era embarcada para os centros consumidores.

Entretanto, é sabido que desde muito cedo foi combatido o domínio da Companhia sobre os ervais mato-grossenses, num processo que incluiu até mesmo ásperas lutas armadas: propugnava-se, no caso, pelo *fracionamento* dos ervais, a serem assim entregues a pequenos produtores, segundo o modelo dos Estados do sul do país. Nesse contexto, a construção da Noroeste foi desde logo saudada como o meio material que tornaria viável a emergência da pequena produção independente, uma vez que facilitaria a exportação da erva – até então dependente de pesados investimentos a que apenas a *Mate* parecia capaz de fazer face. A esse respeito, dispomos das interessantes considerações efetuadas pelo próprio ex-presidente de Mato Grosso, Pedro Celestino Corrêa da Costa, um crítico da Companhia que, em 1912, assim comentava as novas perspectivas abertas pela presença da ferrovia e pela conseqüente ativação da navegação na Bacia do Paraná:

Há três anos apenas, a zona ervateira do Estado, devido à sua posição geográfica, não permitia a expansão dessa indústria [...]. Presentemente, porém, a inacessibilidade daqueles ervais ao seu aproveitamento total está conjurada [...]. A Estrada de Ferro Noroeste trazendo os seus trilhos ao alto Paraná despertou, por assim dizer, essa indústria do estado latente em que jazera até agora [...]. Conseqüente àquela via férrea, abriu-se à navegação o alto Paraná e seus afluentes Ivinhema, Amambai e Iguatemi, todos navegáveis e já navegados e que cortam a região dos ervais de oeste a leste proporcionando-lhes fácil, rápido e módico transporte (em A. QUESTÃO do mate, 1912, p. 30-31).

O autor acrescenta, aliás, que essa navegação permitiria o escoamento da erva não apenas pela Noroeste ("por Porto Esperança ou por Santos") mas também pelo "baixo Paraná", isto é, diretamente no rumo sul, pelo Rio Paraná abaixo até a Argentina – de qualquer modo facultando o "aproveitamento imediato, a exploração de toda a grande área ocupada pelos ervais" (A. QUESTÃO do mate, 1912, p. 31).

No mesmo sentido expressava-se um outro crítico da Companhia, num texto escrito também em 1912 e publicado no *Album graphico do Estado de Mato-Grosso*. Com a construção da Noroeste, diz esse autor, haviam "felizmente" desaparecido, no extremo sul do Estado, as "dificuldades para o estabelecimento de boas vias de comunicação mediante pouco

dispêndio": graças à "navegação fácil" oferecida pelo Rio Paraná e seus afluentes, os produtos da região poderiam ser levados tanto à Noroeste como ao Baixo Paraná – nesse último caso, por meio de "uma curta linha férrea industrial" que contornasse o Salto Guaíra, isto é, as Sete Quedas (BRANDÃO, JÚNIOR, 1914, p. 428). Assim, o autor, significativamente, indaga: "que obstáculos restam ainda ao fracionamento dos ervais?"

Entretanto, antes do final da segunda década do século 20 a segunda alternativa aventada por Brandão Jr. seria posta em prática pela própria Mate Laranjeira. De fato, nessa época o Porto Murinho foi substituído, como via de escoamento da produção da empresa, pelo porto de Guaíra, na margem esquerda do Rio Paraná (ao qual a erva chegava, procedente dos locais de produção, transportada em carretas ou caminhões e pelos afluentes da margem direita do Paraná). Para contornar as Sete Quedas, a empresa construiu no território do Estado do Paraná uma linha *Decauville* com cerca de 60 km de extensão, de Guaíra até o Porto Mendes, abaixo das quedas, linha essa inaugurada em junho de 1917 (CORRÊA FILHO, 1939, p. 234); o mesmo autor informa que o Porto Guaíra foi estabelecido em 1910, "três quilômetros a montante do salto das Sete Quedas".

De todo modo, essas providências da empresa coincidiam com o início do efetivo desgaste de seu monopólio. De fato, em 1915 uma lei estadual (Lei nº 725) veio garantir aos posseiros estabelecidos na região dos ervais, na área das antigas concessões da Companhia, a "preferência para aquisição" dos respectivos terrenos – fato que, segundo Corrêa Filho, "praticamente extinguiu o monopólio, abriu nova era aos ervais, permeabilizando-os à penetração dos pequenos posseiros". Na vigência da lei, prossegue o autor, "entraram os pretendentes a requerer o que lhes conviesse a cada um", de modo que, entre 1919 e 1924, o Estado expediu um total de 356 títulos provisórios de lotes situados na região ervateira (CORRÊA FILHO, 1925, p. 83-86, 91). Com efeito, segundo informações oficiais, em 1921 ultimaram-se os trabalhos de demarcação dos ervais; "com geral satisfação das partes", a saber, a Companhia e as "centenas de posseiros" (RMT21, p. 68). Corrêa Filho informa, enfim, que já na década de 20 começava a aparecer, no conjunto da erva exportada pelo Estado, uma parcela "proveniente da exploração dos ervais dos pequenos proprietários, que montou a 1.436.756 kg em 1923" (CORRÊA FILHO, 1925, p. 98).

Contudo, é preciso evitar uma superestimação do alcance das transformações induzidas pela lei de 1915, haja vista que a antiga Companhia permaneceu como arrendatária de vastíssima área e manteve sua poderosa estrutura de transportes e de comercialização (a propósito, pode-se notar que, no mesmo ano de 1923, a Companhia exportou cerca de 9.900 toneladas de erva, vale dizer, 7 vezes mais que o conjunto dos pequenos produtores, cf. CORRÊA FILHO, 1925, p. 98). Nesse contexto,

as avaliações de Corrêa Filho – destacando os benefícios auferidos pelos antigos posseiros – têm sido consideradas exageradas, sendo que Alves, por exemplo, chega a afirmar exatamente o oposto:

Praticamente, a solução [dada pela Lei nº 725] foi o mais favorável possível à empresa monopolista, ao contrário do que supôs Virgílio Corrêa Filho, que a interpretou como uma "vitória dos pequenos posseiros". Estes passaram a girar sob a órbita de influência da empresa *Laranjeira, Mendes & Cia.*, que lhes comprava toda a produção de erva-mate com base em preços que ela própria fixava. Os pequenos produtores não tinham meios de reagir, pois a empresa dominava os transportes e, como decorrência, o escoamento da produção (ALVES, 1984, p. 53; o último grifo é meu)³¹.

A análise de Alves é amparada por uma observação do próprio presidente do Estado, Pedro Celestino, o qual, em 1924, afirma que "parte" da produção dos pequenos ervateiros fora "adquirida pela Empresa arrendatária" (apud CORRÊA FILHO, 1925, p. 99). Entretanto, não apenas Corrêa Filho mas também Sá Carvalho salientou os efeitos da chegada da Noroeste, bem como da expansão da navegação pelos afluentes sul-matogrossenses do Rio Paraná, sobre as antigas formas de domínio da Companhia Mate. De fato, esse autor assinala que, inicialmente, "os grandes ervais do Amambai e do Ivinhema" constituíam o "feudo impenetrável da Cia. Mate Laranjeira"; contudo, inaugurada a NOB e iniciada a navegação na Bacia do Paraná (através da Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso), "as propriedades se subdividiram" e o "regime feudal primitivo" da Companhia foi "jugulado, nacionalizado e modificado em sua organização" (CARVALHO, 1942, p. 37-38). Temístocles Linhares, por seu turno, embora saliente que, em seus domínios, aquela grande empresa permaneceu "máis despótica do que um império oriental", acrescenta: "a verdade é que a Companhia caiu muito depois que cessaram os seus privilégios, depois mesmo que Mato Grosso recebeu e acolheu outros produtores" (LINHARES, 1969, p. 157). Também Gilmar Arruda, enfim, nota que os antigos posseiros "não eram apenas mão-de-obra da Matte, antes faziam concorrência com ela" (ARRUDA, 1997, p. 53).

A esse respeito, contudo, o que me parece particularmente relevante são os dados sobre o transporte de erva-mate pela Noroeste, a partir de fins da década de 20 – os quais me levam a pensar que, se Corrêa Filho pode, efetivamente, haver superestimado a autonomia da produção dos pequenos ervateiros, Alves, por seu turno, parece subestimá-la, em

31. O mesmo ponto de vista é expresso por Moreno (1993, p. 158). Cabe notar que *Laranjeira, Mendes & Cia.* era a razão social adotada, nessa época, pela empresa geralmente conhecida como Companhia Mate Laranjeira.

favor da idéia de um total domínio da Companhia sobre esses pequenos proprietários. Com efeito, já em 1930 consta no relatório do presidente do Estado importante informação, dando conta do vulto da exportação de erva-mate através da NOB. Nesse documento, o presidente Annibal Toledo avalia como desnecessária a “guarda militarizada” até então incumbida da fiscalização da exportação do Estado pela fronteira paraguaia, apresentando a seguinte justificativa: “os nossos únicos produtos exportáveis por aí são a erva-mate e o gado, que hoje não procuram mais essa saída. O mate vem quase todo em caminhões de Ponta Porã para Campo Grande, donde é conduzido pelos trens da Noroeste até Porto Esperança e aí embarcado para o Rio da Prata. Embora não seja esse o caminho mais curto, é o preferido por ser o mais econômico” (RMT30, p. 65-66; grifo meu).³²

De fato, conforme se pode ver pelos dados constantes na Tabela 4.18, os transportes de erva-mate efetuados pela NOB giraram, na segunda metade da década de 30, em torno de um terço do total da produção exportada por Mato Grosso. Nessa época, a importância assumida pelo transporte da erva motivou até mesmo uma menção específica do diretor da Estrada, no relatório de 1936: “foi significativo o resultado obtido com a produção de erva-mate no ano de 1936, que obteve um aumento de mais de dois milhões de quilos em relação a 1935, quase duplicando portanto a exportação” (R36, p. 97). O mesmo documento indica as estações que mais haviam despachado mate na Estrada, naquele ano, e por essas informações se pode perceber que persistia o sistema noticiado por Annibal Toledo em 1930.

TABELA 4.19
NOB: ESTAÇÕES QUE MAIS DESPACHARAM ERVA-MATE – 1936

Estação	kg
Campo Grande	3.774.714
Jupia	431.479
Porto Esperança	34.614
Aquidauana	7.885
Miranda	2.549
Subtotal	4.251.241
Total transportado	4.255.998

Fonte: R36, p. 94.

32. Vale lembrar, a propósito, que já em 1917 se encontram referências ao transporte de erva-mate pela ferrovia: nesse ano, como vimos no capítulo anterior, a Itapura-Corumbá concedeu a esse gênero um vultoso abatimento.

O total, como se vê pelos dados apresentados na Tabela 4.19, é ligeiramente discrepante daquele constante na Tabela 4.18 – fato para o qual, entretanto, não aparece explicação. De todo modo, já a relativa variedade de estações em que se embarcava a erva parece indicar a presença dos pequenos produtores. Além disso, a presença de Jupia entre as estações despachadoras indica que, embora em escala não muito significativa, a navegação do Paraná e seus afluentes ocidentais estava efetivamente servindo ao comércio da erva, conforme a previsão de Pedro Celestino e Brandão Júnior. Cabe notar que, pelo que se deduz das informações aqui discutidas, a erva embarcada em estações mato-grossenses, levada até Porto Esperança e daí transferida para a navegação fluvial, em demanda do Rio da Prata, não era considerada em *exportação* mas sim em *tráfego próprio*: na rubrica *exportação* seriam consignadas apenas as parcelas despachadas para Bauru e aí, por suposto, entregues à Sorocabana ou à Paulista. Assim, não é demais assinalar que, dada a diferença entre o montante embarcado em Jupia, em 1936, e a quantidade que consta em *exportação*, isto é, dirigida a Bauru, no mesmo ano (Tabela 4.18), pode-se concluir que a erva embarcada em Jupia destinava-se igualmente a Porto Esperança.³³

Infelizmente, os relatórios dos diretores da NOB não mais repetiram a prática de indicar as principais estações onde se embarcava a erva. De todo modo, as cifras do percurso médio, que apresentam uma brusca elevação a partir de 1948, indicam que, desse ano em diante, as maiores quantidades passaram a ser embarcadas em estações do novo ramal de Ponta Porã, muito mais próximas das áreas produtoras – fato esse que é confirmado por Lima Figueiredo, quem, referindo-se a esse ramal, em fins da década de 40, declara: “o que carregamos daquela região tem como ponto substancial a erva-mate destinada ao Prata, mercadoria que outrora era embarcada em Campo Grande” (FIGUEIREDO, 1950, p. 30).

O sul de Mato Grosso após quatro décadas de presença ferroviária

Em correspondência com o estímulo à pecuária, registrou-se também no SMT, após a construção da NOB, uma notável valorização das terras. Esse efeito parece manifestar-se bem cedo, visto que já em 1910 o presidente do Estado, Pedro Celestino Corrêa da Costa, ao comentar a in-

33. Dos dados acima reproduzidos ressalta contudo um aspecto muito curioso, para o qual não pude, no âmbito desta pesquisa, encontrar uma explicação: refiro-me aos despachos efetuados na própria estação de Porto Esperança. De fato, admitindo-se que os dados estejam corretos, tais despachos só poderiam referir-se a erva despachada, em *tráfego próprio*, na direção leste – isto é, na *contramão*, por assim dizer, do fluxo do transporte.

fluência da ferrovia no "povoamento e valorização" das terras do sul do Estado, informava que "sobem a algumas centenas os pedidos em andamento de aquisição de terras públicas naquela zona" (apud CORRÊA, Lúcia Salsa, 1997, p. 233).

Procuravam-se, contudo, não apenas as terras devolutas mas também aquelas já ocupadas. De fato, Corrêa Filho assinala que, com a passagem da ferrovia, "capitalistas recém-chegados, ou seus prepostos", procuravam comprar terras, e assim as transações imobiliárias "avolumaram-se rapidamente" (CORRÊA FILHO, 1969, p. 601). Emílio Barbosa, por exemplo, destaca os efeitos das aquisições de terras efetuadas na Vacaria pela *Brazil Land*, que adquiriu nessa região seis fazendas. Barbosa registra que, pela venda de suas terras, um antigo fazendeiro recebeu 1.200 contos de réis, e comenta: "nunca foi visto tanto dinheiro reunido naquela zona pastoril. O assombro, a admiração e a cobiça invadiram os corações dos pobres fazendeiros. Os cálculos foram tomando conta de todas as cabeças para avaliar quanto possuíam" (BARBOSA, 1963, p. 28-29). Especificamente com relação ao município de Campo Grande, assinala-se que, com a aproximação da Noroeste, o preço de uma légua quadrada de terras (3.600 ha), que antes "não passava de 8 a 10 contos de réis", elevava-se a "30 e 40 contos" (MACHADO, 1914a, p. 411).

Assim, já em 1913, em face da "grande valorização" das propriedades na região sul - onde os terrenos devolutos vinham sendo objeto de "animada procura e rendoso negócio" - o novo presidente do Estado propunha, no âmbito de sua política fiscal, a elevação "ao dobro, pelo menos", do preço das terras devolutas nessa região (RMT13, p. 70). Segundo notícia Virgílio Corrêa Filho, o pretendido aumento efetivamente ocorreu: o preço das terras devolutas, "uniformemente de \$800 por hectare, em campo de criação, 1\$000 em terras de lavoura, até 1913", foi aumentado nos municípios do sul do Estado, passando a cifras que variavam, segundo a destinação das terras e sua localização em relação a vias de comunicação, de 3\$000 a 8\$000 por hectare (CORRÊA FILHO, 1922, p. 284).

Corrêa Filho acentua, aliás, os efeitos que a valorização teria exercido sobre as características da estrutura fundiária: na zona do planalto do SMT, diz ele, "subdividiu-se a propriedade rural", visto que "só os fortes sindicatos" podiam explorar grandes extensões de terras. O mesmo autor menciona também a disseminação do costume, "entre os fazendeiros do planalto, de cercarem os seus campos", explicando: "valorizadas, as terras já reclamam separações, que evitem a prejudicial mistura de animais das circunjabências" (CORRÊA FILHO, 1926, p. 50). Em obra posterior o autor seria ainda mais enfático, afirmando que, no SMT, a valorização das terras teria gerado, "em grande escala, a desagregação de inúmeros latifúndios" (CORRÊA FILHO, 1969, p. 601).

Várias fontes relacionam também à presença da Noroeste certo desenvolvimento da agricultura no SMT. Em 1919, por exemplo, o presidente D. Aquino Corrêa menciona que, com a chegada da ferrovia, a lavoura, que "não produzia o bastante para o consumo", tomava "notável incremento" (RMT19, p. 109). Esse desenvolvimento aparece frequentemente associado à presença de colonos japoneses, cuja vinda, por sua vez, fora igualmente estimulada pela construção da ferrovia. Assim, em 1916 o relatório do presidente do Estado registra que "no município de Campo Grande, especialmente", se vinham desenvolvendo as plantações de milho e feijão, de modo que "aquela vila já é abastecida em gêneros alimentícios (cereais) pelos núcleos de colonos nacionais e japoneses, que se têm formado ao longo da via férrea" (RMT16, p. 18). Em 1927 também o viajante Luiz Amaral elogiava sobremaneira o trabalho dos japoneses em Campo Grande, citando particularmente o caso de dois imigrantes que haviam iniciado o trabalho em uma propriedade agrícola havia cerca de oito anos; pelo que informa o autor, esses colonos já plantavam café, com grande sucesso, além de arroz, feijão, milho, mandioca, cana-de-açúcar e laranjas (AMARAL, 1927, p. 13).

Informações posteriores, fornecidas pelo governador Fernando Corrêa da Costa, confirmam que já na década de 20 se havia iniciado em Campo Grande a cultura do cafeeiro, estimulada pelos "preços compensadores" então vigentes. Segundo essas informações, a *débacle* de 1929 não chegou a extinguir essa cultura; ao contrário, seus "pioneiros" esforçaram-se por manter seus cafezais, "abastecendo os mercados vizinhos", de modo que, a partir da década de 40, "os cafeicultores campo-grandenses não só passaram a abastecer o Estado como iniciaram a exportação" (RMT54, p. 82). Há notícias de que o café era cultivado, já em fins da década de 20, também na colônia de Terenos, situada junto à NOB, pouco a oeste de Campo Grande (RMT28, p. 183). Em resumo, em 1945 Corrêa Filho escreve que ao redor de Campo Grande, sob o influxo da Noroeste, "subdividem-se os latifúndios em pequenas propriedades, muitas das quais encetaram com proveito a plantação da rubiácea, que também verdeja na colônia de Terenos" (CORRÊA FILHO, 1945a, p. 80).

O algodão, enfim, embora fosse um gênero já antes cultivado no Estado de Mato Grosso, teve no SMT uma expansão que foi também associada à presença da NOB. De fato, em um texto datado de 1939 Corrêa Filho informa que se vinham expandindo, "ultimamente", as plantações de algodão "estimuladas pela vizinhança da via férrea", atraindo a atenção de "lavradores grandes e pequenos". As palavras do autor permitem entrever, nessa expansão, o papel dos estímulos do mercado: por toda parte, escreve ele, de Campo Grande a Aquidauana, "dilatou-se a mesma ânsia de cobrir de algodoads as glebas mais propícias ao seu desenvolvimento. Cresceu o entusiasmo, que avassalou os agricultores, com a pro-

messa estonteante de fartas colheitas, cuja colocação no mercado não sofrerá atraso algum" (CORRÊA FILHO, 1945a, p. 63-64).

Nunã tentativa de avaliar minimamente, com base em dados numéricos, as transformações efetivamente verificadas no sul de Mato Grosso ao longo do nosso período, passo a efetuar aqui um exercício apoiado nos dados fornecidos pelos censos oficiais brasileiros desde 1920. Não desconheço, certamente, as ressalvas que se podem opor a tal espécie de dados; contudo, eles constituem, dentre as disponíveis em seu gênero, as informações mais abrangentes, e por isso permitem, a meu ver, desde que utilizados com critério, valiosas inferências. Para efeito dessa análise delimitei, inicialmente, a área que tenho chamado "sul de Mato Grosso" (SMT)³⁴.

Observa-se, assim, que os dados censitários parecem conferir certa verossimilhança às avaliações favoráveis sobre o desenvolvimento do SMT, expostas no presente capítulo. As Tabelas 4.20 e 4.21 mostram que a população total do SMT cresceu a taxas elevadas – sensivelmente superiores, aliás, não só à média nacional como também à média do Estado de Mato Grosso como um todo, de modo que a população do SMT representa parcelas crescentes da população total do Estado. Com isso elevou-se também a densidade demográfica – elevação particularmente notável quando confrontada com a do conjunto do Estado, embora a densidade se haja mantido ainda em níveis que indicam grande rarefação do povoamento. São notáveis os índices de crescimento da população urbana, bastante superiores àqueles da população rural. Mesmo assim, a Tabela 4.22 indica um certo dinamismo no âmbito das atividades rurais, mediante grandes aumentos no número total de estabelecimentos, com expressiva redução da respectiva área média, e aumentos ainda mais significativos no número de pequenas propriedades, representadas pelos estabelecimentos com menos de 100 ha. A Tabela 4.23, por seu turno, mostra substanciais incrementos na produção dos principais gêneros alimentícios, mais destacados no caso do arroz e menos notáveis no do milho – sendo que a produção de arroz e feijão apresenta índices de crescimento bastante superiores aos do aumento populacional. Índices tão ou mais notáveis

34. Para os fins deste trabalho, e particularmente para efeito do emprego dos dados estatísticos, defino o SMT, em termos espaciais, como o conjunto dos municípios que depois, já então desmembrados em vários outros, viriam a constituir o Estado do Mato Grosso do Sul. Esses municípios eram, em 1920, os onze seguintes: Aquidauana, Bela Vista, Campo Grande, Corumbá, Coxim, Miranda, Nioaque, Paranaíba (então chamado *Santana do Paranaíba*), Ponta Porã, Porto Murtinho e Três Lagoas. Para algumas observações sobre a utilização dos dados censitários, v. as Notas Metodológicas, ao final do trabalho.

são registrados no crescimento da produção de café e de algodão, enquanto o rebanho bovino cresce em ritmo mais discreto, embora certamente não-desprezível (Tabela 4.24).

TABELA 4.20

SMT: SUPERFÍCIE, POPULAÇÃO E DENSIDADE DEMOGRÁFICA
Superfície e população do SMT, em números absolutos e em percentuais do total do Estado.

Densidade demográfica do SMT e de todo o Estado de Mato Grosso.

Ano	Superfície		População		Densidade demográfica (hab./km ²)	
	km ²	% do total de MT	habitantes	% do total de MT	do SMT	de MT
1920	414.848	28,1	130.384	52,9	0,31	0,17
1940	349.969	23,7	238.640	55,2	0,68	0,29
1950	361.349	28,6	309.395	59,3	0,86	0,41
1960	352.107	27,9	572.018	64,1	1,62	0,71

Fontes: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960; CDDI/IBGE (Rio de Janeiro); Enciclopédia dos municípios brasileiros (IBGE).

TABELA 4.21

SMT: POPULAÇÃO URBANA E RURAL

População urbana e rural do SMT, em números absolutos e em percentuais da população total.

Taxas de crescimento da população nos períodos intercensitários.

Ano	População urbana			População rural			Incremento da população total (%)
	habitantes	% do total	incremento (%)	habitantes	% do total	incremento (%)	
1920	---	---	---	---	---	---	---
1940	80.417	33,7	---	158.223	66,3	---	83,0
1950	113.545	36,7	41,2	195.850	63,3	23,8	29,6
1960	242.088	41,8	113,2	337.564	58,2	72,4	84,9

Fonte: Censos de 1920, 1940 e 1950; Sinopse Preliminar do Censo de 1960.

Notas: O Censo de 1920 não distingue a população segundo a situação do domicílio (urbana ou rural). Os censos de 1940 e 1950, além de indicarem a população rural, distribuem o restante entre população urbana e suburbana; essa distinção foi abolida em 1960 e, por esse motivo, para 1940 e 1950 considerei englobadamente, como população urbana, as duas parcelas citadas. Estas notas valem para todas as demais tabelas referentes à situação do domicílio dos habitantes.

TABELA 4.22

SMT: ESTABELECIMENTOS RURAIS

Número total de estabelecimentos rurais, número de estabelecimentos com menos de 100 ha e respectivos percentuais de incremento nos períodos intercensitários. Área média dos estabelecimentos.

Ano	Total de estabelecimentos rurais			Estabelecimentos com menos de 100 ha	
	nº	incremento (%)	área média (ha)	nº	incremento (%)
1920	2.470	---	6.233	327	---
1940	5.688	130,3	2.877	1.451	343,7
1950	10.947	92,5	2.008	4.105	182,9
1960	35.219	221,7	658	26.300	540,7

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960. Para 1920, estabelecimentos com até 100 ha.

TABELA 4.23

SMT: PRODUÇÃO AGRÍCOLA

Produção física de alguns gêneros e respectivos percentuais de incremento nos períodos intercensitários.

Ano	Arroz		Feijão		Milho	
	tonelada	incremento (%)	ton.	incremento (%)	ton.	incremento (%)
1919/20	2.845	---	1.353	---	15.160	---
1939	7.230	154,1	2.965	119,1	28.562	88,4
1949	37.932	424,6	7.984	169,3	53.984	89,0
1959	125.372	230,5	18.162	127,5	95.939	77,7

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

TABELA 4.24

SMT: PRODUÇÃO AGRÍCOLA E REBANHO BOVINO

Produção física de café e algodão, dimensões do rebanho bovino e respectivos percentuais de incremento nos períodos intercensitários.

Ano	Café		Algodão		Rebanho bovino	
	ton.	incremento (%)	ton.	incremento (%)	cabeças	incremento (%)
1919/20	38	---	36	---	2.143.698	---
1939	1.108	2.815,8	---	---	1.704.975	---
1949	4.743	328,1	423	---	2.636.156	54,6
1959	26.606	461,0	13.742	3.148,7	4.048.515	53,6

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960. Para o rebanho bovino, os anos censitários são 1920, 1940, 1950 e 1960. O censo de 1940 não traz dados sobre a produção de algodão no SMT. Os dados de 1919/20 referem-se a algodão em caroço; os censos de 1950 e 1960 falam simplesmente em algodão.

TABELA 4.25

SMT: ÁREA OCUPADA COM LAVOURAS E ÁREA OCUPADA POR ESTABELECIMENTOS RURAIS COM MENOS DE 100 HA

E COM 10.000 HA E MAIS

(Em percentuais do total da área ocupada por estabelecimentos rurais)

Ano	Área ocupada com lavouras (%)	Área ocupada por estabelecimentos com menos de 100 ha (%)	Área ocupada por estabelecimentos com 10.000 ha e mais (%)
1920	0,08	0,06	---
1940	1,43	0,28	55,0
1950	0,38	0,58	54,0
1960	1,20	2,29	44,8

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960. Para 1920, estabelecimentos com até 100 ha e com 10.001 ha e mais.

Todavia, os mesmos dados mostram também outros aspectos. Assim, desde logo se observa que a maioria dos indicadores aqui-tomados mostra um crescimento muito mais notável ao longo da década de 50. Esse é o caso da população (principalmente a urbana), do número de estabelecimentos rurais (número total e daqueles com menos de 100 ha) e da produção de café e algodão. Em contraste, a produção de gêneros alimentícios apresenta índices maiores de crescimento entre 1939 e 1949 – embora se deva certamente ressaltar que, principalmente no caso do arroz, mas também naquele do feijão, a base de comparação, em 1939, apresentava-se demasiado estreita. Ademais, os dados da Tabela 4.25 mostram, ainda em 1960, a virtual insignificância da agricultura no SMT, ocupando essa atividade parcelas muitíssimo diminutas do total da área dos estabelecimentos.

Do mesmo modo, é particularmente notável que, a despeito do grande incremento de seu número, os estabelecimentos rurais com menos de 100 ha continuavam representando parcelas verdadeiramente ínfimas do total da área ocupada pelo conjunto de estabelecimentos rurais – o que mostra, portanto, o quão ilusório pode ser o acentuado índice de decréscimo da área média; na verdade, como se deduz pelos dados da Tabela 4.25, permaneceu praticamente intocado o tradicional padrão latifundiário de ocupação de terras no SMT. Sabe-se, de fato, que a atenuação desse padrão (expressa pela queda da área média dos estabelecimentos) resultou basicamente, no sul de Mato Grosso, da implantação de certas "ilhas", se assim podemos dizer, de domínio das pequenas e médias propriedades, ilhas essas representadas por diversas colônias agrícolas, esparsas em um oceano de latifúndios.

Por outro lado, além dos dados censitários dispomos de inúmeras outras referências que relativizam o impacto das mudanças positivas

apontadas. Assim é, por exemplo, no caso da agricultura, que se manteve, segundo é atestado por várias avaliações, ao longo da maior parte do nosso período, em níveis ainda relativamente insignificantes. Em 1922, o presidente do Estado, Pedro Celestino, clamava contra a "subordinação" em que se encontrava o Estado de Mato Grosso, constrangido a importar, de outros Estados e "até do exterior", produtos agrícolas que poderiam, no entanto, ser produzidos no Estado (RMT22, p. 55). Na época da rebelião de 1924, a dependência do próprio SMT com relação a gêneros alimentícios importados é indicada, como vimos, por Corrêa Filho, o qual assinala que essa região "se abastece da zona Noroeste de São Paulo" (CORRÊA FILHO, 1945b, p. 180; v. tb. p. 172), e em 1926 o presidente Mário Corrêa repetia as queixas de Pedro Celestino: "nem o suficiente produzimos para nosso consumo, recebendo de fora gêneros de primeira necessidade" (RMT26, p. 79-80). A mesma situação parecia persistir no início da década seguinte, quando um relatório da Noroeste informa expressamente a quantidade de gêneros alimentícios agrícolas produzidos no trecho paulista e transportados para Mato Grosso:

TABELA 4.26

NOB: GÊNEROS DO TRECHO PAULISTA TRANSPORTADOS PARA MATO GROSSO (EM Nº DE SACAS)

Ano	Arroz	Feijão	Milho
1929	20.073	7.850	12.134
1930	22.369	9.219	9.631
1931	26.859	10.923	13.137

Fonte: R31, p. 62.

De fato, em 1934 Arlindo de Andrade escrevia, referindo-se a todo o Estado de Mato Grosso: "não temos ainda uma agricultura organizada bastando às necessidades da população". É interessante assinalar que, ainda então, o mesmo autor afirma que "há por toda parte uma carência absoluta de braços para a lavoura". Assim, mesmo apontando um incremento nas atividades agrícolas do SMT, após o advento da ferrovia, ele assinala: "os trabalhos de construção das cidades, obras públicas federais, cercas e divisões de terras, a extração de mate e o serviço de gado não deixam trabalhadores para a lavoura. O operário agrícola é caríssimo". Diz, enfim, esse autor: "de arroz, feijão e café compramos às praças de S. Paulo mais de 6.000 contos de réis. A Companhia Maté, no extremo Sul do

Estado, alimenta seus 5 mil operários com feijão, arroz, milho, açúcar e trigo de S. Paulo. Na maioria das fazendas compra-se cereais importados, nas diversas cidades" (ANDRADE, 1934, p. 123-125, 127, 145).

Lévi-Strauss, referindo-se em 1935 a Corumbá, diz que a comida disponível era "execrável", de tal modo que o campo, "pobre ou inexplorado", era "incapaz de suprir às necessidades dos habitantes" (LÉVI-STRAUSS, 1996, p. 189). Escrevendo por sua vez em 1941, Covello efetua um arrasador diagnóstico acerca da agricultura mato-grossense: "nada existe", diz ele, "que mereça o título de exploração agrícola", acrescentando: "a agricultura que ali se pratica nas fazendas, além de ser, arcaica e rotineira quanto à sua feição, quantitativamente, só atende às necessidades mais imperiosas e rudimentares do pessoal da própria fazenda, não havendo excedentes para o comércio". Referindo-se especificamente a Campo Grande, assinala que, embora possuindo já uma população "ponderável", não praticava "nenhuma exploração agrícola organizada, capaz de abastecê-la". Ele menciona, por certo, a colônia de Terenos, mas a julga "ainda incipiente", com uma capacidade de produção "insignificante"; e conclui: "nestas condições a própria cidade de Campo Grande, a melhor do Estado, quanto à sua importância, compra fora os mais primários gêneros para sua manutenção" (COVELLO, 1941, p. 44-45). Ainda em 1944, enfim, Fernando F. M. de Almeida registra, aliás com certa surpresa, nas fazendas da serra de Maracaju, a ausência "daquela auto-subsistência das áreas pioneiras do interior do Brasil, que tanto chamou a atenção de Burton e de outros viajantes do século passado"; de fato, nota o autor, "apesar das relativas dificuldades de transporte, estas fazendas importam quase tudo o que consomem" (ALMEIDA, 1944, p. 74).

Também no tocante à lavoura cafeeira o estímulo provido pela NOB foi bastante restrito. De fato, ainda em 1945 Corrêa Filho ressalva que a produção cafeeira do Estado de Mato Grosso mal dava para o consumo próprio - atribuindo, aliás, tal situação à falta de "braços" (CORRÊA FILHO, 1945a, p. 81). Assim, o efetivo desenvolvimento da lavoura cafeeira ocorre no SMT de forma bastante tardia (como vimos pelas palavras, há pouco citadas, do governador Fernando Corrêa da Costa), e já então em circunstâncias em boa parte desvinculadas dos efeitos da ferrovia - bastando notar por ora que, dentre os municípios em que se verificava a expansão cafeeira no início da década de 50, encontravam-se muitos situados fora da área da Noroeste: como notava o governador, os cafeeiros vinham agora "repondo vitoriosos" em "Bonito, Ponta Porã (Colônia Penzo), Dourados, Amambai, Caçilândia (Paranaíba), Rondópolis, Camapuã, Campo Grande" (RMT54, p. 82).

Enfim, é de fato apenas na década de 50 que se encontram avaliações mais favoráveis acerca da situação da agricultura (no caso, não só no SMT mas em todo o Estado). Assim, em 1953 um entusiasmado

governador chega a formular um prognóstico que parece verdadeiramente inédito, apontando a agricultura como a futura "coluna mestra" da economia mato-grossense (RMT53, p. 59). Nessa época, aliás, algumas observações do mesmo dirigente revelam uma notável integração da agricultura mato-grossense aos circuitos capitalistas. Em várias oportunidades assinala-se que o surto do café em Mato Grosso respondia à boa situação desse produto no mercado. Além disso, o governador relaciona o recente "desinteresse" pela extração da erva-mate, outrora tão importante, com a melhor remuneração proporcionada pela cultura dos cereais. Do mesmo modo, a brusca queda na produção algodoeira do Estado, depois do ano agrícola de 51-52, é atribuída à baixa dos preços do algodão, que "desinteressou os nossos lavradores da sua cultura" (RMT54, p. 87-88).

Por outra parte, convém assinalar que, em contraste com a tradicional debilidade da agricultura, encontram-se inúmeras indicações acerca do considerável reforço, ao longo do período, do setor da pecuária bovina. Por algumas formulações efetuadas em 1930 pelo presidente do Estado podemos avaliar a medida em que, já então, a pecuária dominava a economia mato-grossense:

A indústria pastoril é indiscutivelmente a base da riqueza particular do Estado e o esteio do seu orçamento. Ela constitui três quartas partes da fortuna de seus habitantes e contribui para a sua renda, por várias rubricas da receita: imposto territorial, indústria e profissão, transmissão de propriedade, vendas de terras devolutas, exportação de gado em pé, de charques, couros, línguas e todos os outros subprodutos do gado. (RMT30, p. 18-19).

Encontram-se também muitas referências tendentes a relativizar os celebrados efeitos da Noroeste com relação ao incremento populacional do sul de Mato Grosso. De fato, com exceção do caso de Campo Grande, as constatações alvissareiras, relativas aos demais centros urbanos da área da Noroeste, vêm frequentemente mescladas a observações que, em muitos casos, as desmentem. Com relação a Miranda, por exemplo, dizia-se em 1914 que, com a construção da via férrea, a vila "teve uma época de vida agitada" e seu comércio "teve um tempo áureo pelo aumento da população flutuante por mais de 1.000 pessoas"; entretanto, depois de ser transferida para Aquidauana a sede da administração da ferrovia, "a vida na vila voltou ao seu estado de lentíssimo, porém seguro progresso" (ALBUM graphico..., 1914, p. 404).

Quanto às povoações surgidas ao longo da linha-tronco da ferrovia, afora Três Lagoas, elas se limitaram praticamente a Água Clara, Ribas do Rio Pardo e Terenos — aliás localidades muito modestas, que ainda hoje possuem muito pequeno peso na rede urbana sul-mato-grossense. Desse

modo, é digno de nota que observadores, como Covello, atribuam efetivo "valor populacional" a apenas duas cidades sul-mato-grossenses: Campo Grande e — de forma nada surpreendente, em face do que já vimos — Corumbá (CÓVELLO, 1941, p. 27-28). Em 1947, Sodré era ainda mais duro ao tratar da rede urbana do SMT. "Cidades, a rigor, a região só possui duas", diz esse autor: Campo Grande e Corumbá, centros "onde a vida se desenvolve com alguns sinais de civilização, de planejamento, de progresso contínuo"; os outros centros, acrescenta, "vivem quase ao abandono, uma existência vegetativa, de pura improvisação, meros acampamentos de circunstância" (SODRÉ, 1947, p. 74).

Ademais, é relevante notar que o crescimento de Campo Grande resultou não apenas do aporte de elementos novos mas também, em parte, de um efeito de dreno, exercido sobre povoações já existentes. Refiro-me aqui, especificamente, ao caso da cidade de Nioaque — velho centro urbano, iniciado em meados do século 19, detentor de significativa importância nas décadas seguintes mas que teve a desventura de ser deixado à margem dos trilhos. Como assinalava Corrêa Filho já em 1922, Nioaque, "depois de progredir o seu tanto, estacionou, principalmente depois que a E. F. Noroeste, passando por Miranda, Aquidauana, Campo Grande, desviou por aquelas cidades grande parte da sua população" (CORRÊA FILHO, 1922). Na mesma época, A. Marques reafirma que "os novos núcleos que surgiram próximos da linha férrea tiraram a Nioaque o prestígio" (MARQUES, 1923, p. 193). De modo mais direto, Fernando de Almeida, escrevendo sobre essa cidade, assinala que a ferrovia, "chamando a si as populações do sul de Mato Grosso, causou sua decadência" (ALMEIDA, 1944, p. 75). Acerca dessa questão são especialmente interessantes as observações de Demóstenes Martins, um dos ex-habitantes de Nioaque que se transferiram para Campo Grande. Referindo-se aos fins dos anos 20, Martins assinala que a cidade "ia perdendo todas as suas posições de liderança" e que para Campo Grande se transferia o "relacionamento comercial dos habitantes de toda a região"; assim, acrescenta, Campo Grande "cresceu e arrebatou de Nioaque a liderança política do Sul do Estado" (MARTINS, 1980, p. 87-89).

Finalmente, no tocante à população rural, seu fraco crescimento parece indicado, até certo ponto, pelas recorrentes queixas sobre a "falta de braços" para as atividades agrícolas no SMT, conforme vimos há pouco. Arlindo de Andrade, buscando explicar essa carência, menciona a atração exercida pelas cidades e pela extração diamantífera que floresceu durante algum tempo no vale do alto Rio Aquidauana, no município de Campo Grande: "serviços mais rendosos, melhor compensados, atraem os trabalhadores vindos de Bahia, S. Paulo, Minas, Rio Grande e Paraguai", escreve o autor; assim, os "roceiros nortistas", vindos pela Noroeste, buscavam "novos afazeres nas cidades onde a vida é mais cômoda, mais fá-

cil", ou se dedicavam "à tarefa esperançosa das minas de diamantes" (ANDRADE, 1934, p. 139). Desde logo parece, certamente, bastante duvidoso que esses "roceiros" preferissem a vida nas cidades apenas por ser "mais cômoda"; sobre esse assunto, contudo, reservo-me para efetuar outras considerações mais adiante.

Todas estas referências, enfim, parecem mostrar que, durante essas quatro décadas de presença ferroviária, não foram alteradas significativamente as estruturas econômicas do SMT. Em 1952, por exemplo, um estudo de técnicos do próprio governo do Estado avaliava que a economia mato-grossense ainda vivia da "indústria extrativa, aqui incluída a criação dos gados" (RCP, 1952, p. II). Avaliação exatamente igual era formulada, em 1956, pelo próprio governador, segundo o qual a economia de Mato Grosso ainda vivia "da indústria extrativa e da pecuária" (RMT56, p. 66). Um estudo posterior, elaborado pela CAPES, reafirma o diagnóstico: ele se refere por exemplo à "frágil estrutura econômica" de Mato Grosso, de caráter "pré-capitalista", registrando que, nas transações comerciais com o exterior e o restante do país, a economia estadual apresentava déficit (ESTUDOS..., 1958, p. 64, 67, 41); e acrescenta:

Em todos os aspectos que interessam ao exame econômico-social da realidade mato-grossense, a pecuária bovina constitui o principal ramo de atividade. Ocupa maior parcela das terras dos estabelecimentos agrícolas, gera o mais vultoso contingente do produto bruto do setor primário, assegura ocupação – direta ou indiretamente – para as populações rurais e, finalmente, situa-se – no balanço social do Estado – como item primeiro de suas exportações (ESTUDOS..., 1958, p. 74).

Enfim, outro estudo, ainda posterior (elaborado pela CIBPU), reafirma a "sensível fragilidade" da economia mato-grossense, "cuja evolução está sendo essencialmente determinada por alguns poucos produtos agropecuários", acrescentando: "além da inadequação de sua infraestrutura (escassez de energia elétrica e precárias vias de transporte), Mato Grosso possui um mercado de pequena dimensão e muito disperso, não permitindo o desenvolvimento de indústrias de grande escala, a não ser no aproveitamento de riquezas naturais". É interessante notar que as mudanças que se esperavam fossem induzidas pela Noroeste (e que alguns analistas julgaram ver já nas segunda ou terceira décadas do século) são localizadas por esse documento apenas na segunda metade da década de 50: "uma alteração do quadro da economia mato-grossense está se processando nestes últimos dez anos, graças ao grande surto migratório, que trouxe consigo um grande incremento na sua lavoura" (PLANO de industrialização regional, 1964, p. 131).

Uma tentativa de aferição dos efeitos da NOB no SMT

Numa tentativa de aprofundar, ainda com base nos dados censitários, a análise dos impactos eventualmente trazidos pela Noroeste, destaquei dentro do SMT três porções, assim definidas: 1) a área constituída pelos municípios cujas sedes foram diretamente servidas pela ferrovia desde a época da construção de seu trecho inicial, de Bauru a Porto Esperança (essa é a que chamo "área da NOB"); 2) a área constituída pelo critério inverso, ou seja, os municípios que jamais foram atingidos pela ferrovia, nem sequer em seus acréscimos posteriores (a essa porção chamo "fora da NOB"); 3) finalmente, aqueles municípios que, inicialmente deixados à margem da Estrada, vieram depois a ser por ela atingidos, com o prolongamento a Corumbá e o ramal de Ponta Porã (à falta de melhor denominação, designei esse conjunto como "3º grupo")³⁵.

Em termos de superfície, cada um desses três grupos manteve, ao longo do período analisado, mais ou menos a mesma extensão – a despeito de variações por vezes notáveis, ligadas por sua vez à complexa história territorial da região (Tabela 4.27). Contudo, a área "fora da NOB" foi sempre a de maior extensão, oscilando em torno de 40% do total. No tocante à população total (Tabela 4.28), a mesma área "fora da NOB" foi a única a aumentar sua participação percentual – sendo notável que, no início do período, essa área contava com a menor parcela da população, chegando no entanto ao final na situação inversa, ou seja, com parcela superior à das outras duas. Esse fenômeno é melhor expresso pelos dados da Tabela 4.29, pelos quais se vê que a área "fora da NOB" apresenta um índice total de crescimento populacional sensivelmente superior aos de suas congêneres.

Os mesmos dados mostram contudo que essa evolução não foi uniforme ao longo do tempo. De fato, no primeiro período intercensitário (entre 1920 e 1940) a área que apresentou maior crescimento populacional foi a "área da NOB", enquanto a "fora da NOB" apresentou o crescimento menor. Já no segundo intervalo (1940 a 1950) – embora a "área da NOB" apresente ainda um crescimento de 21% – destaca-se notavelmente o índice do grupo "fora da NOB", bastante superior aos dos outros dois e chegando a perto de 80%. Desse modo é que se chega ao fim do último intervalo intercensitário (entre 1950 e 1960) com a situação totalmente invertida. De fato, embora todas as áreas tenham apresentado grandes índices de crescimento populacional, a "área da NOB" apresenta o menor de todos – sendo que, agora, o destaque fica com o "3º grupo", com uma taxa de crescimento que é quase o dobro da registrada pela pri-

35. Para alguns esclarecimentos acerca desses procedimentos, v. as Notas Metodológicas.

TABELA 4.27
SMT: SUPERFÍCIE TOTAL

Superfície total do SMT, em vários anos censitários, e sua distribuição segundo os diversos grupos (números absolutos e percentuais).

Ano	Área da NOB ¹		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	
	(km ²)	(%)	(km ²)	(%)	(km ²)	(%)	(km ²)	(%)
1920	138.313	33,3	184.527	44,5	92.008	22,2	414.848	100
1940	120.246	34,4	126.250	36,1	103.473	29,6	349.969	100
1950	115.342	31,9	142.226	39,4	103.781	28,7	361.349	100
1960	110.296	31,3	151.860	43,1	89.951	25,5	352.107	100

Fontes: Censos de 1920 e 1940 e demais fontes citadas na Tabela 4.20.

TABELA 4.28
SMT: POPULAÇÃO TOTAL

População total do SMT, em vários anos censitários, e sua distribuição segundo os diversos grupos (números absolutos e percentuais).

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	
	Habitantes	(%)	Habitantes	(%)	Habitantes	(%)	Habitantes	(%)
1920	47.049	36,1	38.270	29,4	45.065	34,6	130.384	100
1940	96.578	40,5	59.400	24,9	82.662	34,6	238.640	100
1950	117.254	37,9	104.777	33,9	87.364	28,2	309.395	100
1960	190.381	33,3	198.010	34,6	183.627	32,1	572.018	100

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

TABELA 4.29
SMT: POPULAÇÃO TOTAL

Distribuição percentual do total do SMT e índices de crescimento, segundo os diversos grupos (Índices: 1920 = 100).

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	
	Índices	(%)	Índices	(%)	Índices	(%)	Índices	(%)
1920	100	36,1	100	29,4	100	34,6	100	100
1940	205	40,5	155	24,9	183	34,6	183	100
1950	249	37,9	274	33,9	194	28,2	237	100
1960	405	33,3	517	34,6	408	32,1	439	100

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

meira área citada. De todo modo, como se vê pelos dados, o índice final mais dilatado é o da área "fora da NOB" – um resultado que, ao mesmo tempo em que expressa seu maior crescimento populacional em números absolutos, expressa também, por outro lado, a estreiteza da base de

que havia partido essa área no início do período. Cabe notar, contudo, que os diferentes ritmos de crescimento populacional não lograram alterar significativamente o panorama da densidade demográfica nos três grupos considerados, conforme se pode observar pela Tabela 4.30. De fato, os três chegam ao final do período alinhados, a esse respeito, na mesma ordem em que se encontravam no início. Assim, o que se nota é que o impacto do maior crescimento absoluto da área "fora da NOB" foi, em parte, anulado por sua maior extensão territorial.

Com relação à população urbana, a análise fica prejudicada pelo fato de não serem disponíveis tais dados para o ano de 1920. De todo modo, segundo os dados de 1940 (Tabela 4.31) a "área da NOB" concentrava praticamente a metade da população urbana do SMT, cabendo ao "3º grupo" pouco mais de um terço e à área "fora da NOB" o restante. O período entre 1940 e 1960 mostra, mais uma vez, um notável desempenho do grupo "fora da NOB" – o único a aumentar seu percentual de participação, com índices de crescimento superiores à média da região (embora, ainda aqui, se deva ressaltar que o vulto desse crescimento fica relativizado pela estreita base inicial). Contudo, parece ainda mais notável o fato de a "área da NOB" chegar ao final do período com um percentual de participação que, mesmo declinante, era ainda sensivelmente superior ao das outras duas áreas.

No tocante à população rural apresenta-se o mesmo problema, isto é, ausência de dados para 1920 (Tabela 4.32). No período de 1940 a 1960, como no caso anterior, destaca-se o desempenho da área "fora da NOB", mostrando um grande incremento da participação de sua população rural no total da região: aqui, como se vê, tal como no caso da população total, essa área parte da última para a primeira posição – sendo, além disso, a única a manter um ritmo uniforme de crescimento, nos dois períodos intercensitários. A "área da NOB", por seu turno, apresenta comportamento inverso. De fato, é bastante notável que, no caso da população rural, essa área apresenta desempenho muito diferente, se não oposto, ao apresentado com relação à população total e à população urbana; aqui, os percentuais da "área da NOB" decaem sensivelmente, e os próprios índices de crescimento são muito baixos. Finalmente, cabe salientar o desempenho do "3º grupo", que dentre todos é o que apresenta, entre 1950 e 1960, o mais destacado crescimento da população rural – cabendo ser ressaltado, aliás, que o decréscimo no percentual e no índice de crescimento referentes a esse grupo, entre 1940 e 1950, deve-se na verdade a uma distorção provocada pela metodologia utilizada (distorção essa que não foi possível evitar).

O processo mostrado pelo comportamento do item população rural é reiterado pelos dados referentes aos estabelecimentos rurais (Tabelas 4.33

TABELA 4.30

SMT: DENSIDADE DEMOGRÁFICA

Evolução da densidade demográfica do SMT e dos diversos grupos, em números absolutos e índices (índices: 1920 = 100).

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	
	Hab./km²	Índices	Hab./km²	Índices	Hab./km²	Índices	Hab./km²	Índices
1920	0,34	100	0,21	100	0,49	100	0,31	100
1940	0,80	235	0,47	224	0,80	163	0,68	219
1950	1,02	300	0,74	352	0,84	171	0,86	277
1960	1,73	509	1,30	619	2,04	416	1,62	523

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960 e demais fontes citadas na Tabela 4.20.

TABELA 4.31

SMT: POPULAÇÃO URBANA

Distribuição percentual do total do SMT e índices de crescimento, segundo os diversos grupos (índices: 1940 = 100).

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	
	Índices	(%)	Índices	(%)	Índices	(%)	Índices	(%)
1940	100	49,1	100	16,8	100	34,1	100	100
1950	134	46,7	177	21,0	134	32,3	141	100
1960	269	43,8	460	25,6	270	30,5	301	100

Fonte: Censos de 1940 e 1950; Sinopse Preliminar do Censo de 1960.

TABELA 4.32

SMT: POPULAÇÃO RURAL

Distribuição percentual do total do SMT e índices de crescimento, segundo os diversos grupos (índices: 1940 = 100).

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	
	Índices	(%)	Índices	(%)	Índices	(%)	Índices	(%)
1940	100	36,1	100	29,0	100	34,9	100	100
1950	113	32,8	176	41,3	92	25,9	124	100
1960	153	25,8	303	41,2	202	33,0	213	100

Fonte: Censos de 1940 e 1950; Sinopse Preliminar do Censo de 1960.

a 4.37). Tais dados são particularmente relevantes, tendo em vista que o número e a área dos estabelecimentos podem ser considerados importantes índices do grau de dinamismo das atividades rurais. A esse respeito, portanto, devem ser analisados em conjunto os dados mostrados nas Tabelas 4.33, 4.34 e 4.35. Conforme mostra a Tabela 4.34, no ano de 1920 a participação de cada um dos três grupos, no total da área ocupada por estabe-

lecimentos rurais em todo o SMT, dá-se em percentuais semelhantes, vale dizer: cada um dos grupos contribui com cerca de 1/3 da citada área total. Entretanto, analisando-se tais dados em conjunto com os mostrados na Tabela 4.27, notam-se importantes diferenças entre os grupos: apenas na "área da NOB" a parcela de participação na área total ocupada por estabelecimentos rurais coincide com a respectiva parcela de participação na extensão territorial total do SMT; enquanto isso, a área "fora da NOB" mostra-se subocupada por estabelecimentos rurais e o "3º grupo" mostra a situação inversa, a saber, uma taxa de área ocupada por estabelecimentos superior à taxa de participação na extensão territorial total.

De todo modo, ao longo do período parece ocorrer um ajustamento entre os percentuais tratados nas duas tabelas citadas (4.27 e 4.34), chegando-se ao final a uma situação em que a participação de cada um dos grupos, no total da área ocupada por estabelecimentos, coincide grosso modo com sua respectiva participação na extensão territorial total do SMT. Tais circunstâncias nos levam portanto à constatação de que, no grupo "fora da NOB", foi mais intenso o ritmo de abertura de novos estabelecimentos (um indicador da dinamização das atividades rurais). Por outro lado, infelizmente, deve ser dito que, segundo mostram os dados, o padrão latifundiário de ocupação das terras foi mantido, no geral, em todos os grupos; de fato, nem mesmo a brutal e generalizada redução da área média dos estabelecimentos, mostrada na Tabela 4.35, pode ser tomada senão como uma atenuação desse padrão, resultante, como já assinala, da implantação de "ilhas" de pequenas propriedades, cercadas de todos os lados pelos latifúndios.

Ao longo do nosso período, esse processo pode ser razoavelmente observado por meio das Tabelas 4.33, 4.35 e 4.36. Desses dados ressalta-se particularmente a lisonjeira posição inicial da "área da NOB", que em 1920 detém quase a metade do número total de estabelecimentos rurais existentes em toda a região - e, o que é mais notável, cerca de 70% dos estabelecimentos com menos de 100 ha, o que resulta em uma área média que, não obstante ser ainda muito grande, é mesmo assim a menor dentre todos os grupos. No outro extremo situa-se, em 1920, o "3º grupo", ficando a área "fora da NOB" numa posição intermediária.

Entretanto, o que é mais notável é que a "área da NOB" não logrou nem de longe manter suas posições, relativamente aos demais grupos, chegando ao final do período em uma situação relativa totalmente oposta à inicial. É certo que também nessa área crescem tanto o número total de estabelecimentos quanto, particularmente, o número daqueles com menos de 100 ha; esse crescimento, contudo, dá-se segundo índices que se podem considerar medíocres, em face dos apresentados pelos outros dois grupos. Assim, a "área da NOB", que havia partido em 1920 da primeira posição, em todos os itens aqui mencionados, chega a 1960 na úl-

TABELA 4.33

SMT: ESTABELECIMENTOS RURAIS — NÚMERO

Distribuição percentual do número total de estabelecimentos rurais do SMT e índices de crescimento desse número, segundo os diversos grupos (índices: 1920 = 100). Participação percentual, nesse número, de dois municípios escolhidos.

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	C. Grande	Dourados
	Índices	%	Índices	%	Índices	%	%	%	%
1920	100	48,0	100	33,0	100	19,0	100	23,6	---
1940	196	40,8	218	31,2	338	28,0	100	25,6	2,3
1950	315	34,1	514	38,2	644	27,7	100	18,4	14,3
1960	672	22,6	1.742	40,3	2.780	37,1	100	2,4	29,7

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

TABELA 4.34

SMT: ESTABELECIMENTOS RURAIS — ÁREA

Distribuição percentual da área de todos os estabelecimentos rurais do SMT e índices de crescimento dessa área, segundo os diversos grupos (índices: 1920 = 100).

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	
	Índices	%	Índices	%	Índices	%	Índices	%
1920	100	34,1	100	32,6	100	33,3	100	100
1940	134	43,0	103	31,7	81	25,3	106	100
1950	172	41,0	145	33,1	111	25,9	143	100
1960	151	34,2	173	37,4	128	28,4	151	100

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

TABELA 4.35

SMT: ÁREA MÉDIA DOS ESTABELECIMENTOS RURAIS

Evolução desse item, no SMT e nos diversos grupos, em números absolutos e índices (Índices: 1920 = 100).

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	
	Hectares	Índice	Hectares	Índice	Hectares	Índice	Hectares	Índice
1920	4.429	100	6.170	100	10.892	100	6.233	100
1940	3.032	69	2.923	47	2.600	24	2.877	46
1950	2.413	55	1.741	28	1.877	17	2.008	32
1960	995	23	611	10	503	5	658	11

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

tima posição em todos eles, com pouco mais de 1/5 do número total de estabelecimentos e daqueles com menos de 100 ha. O comportamento do "3º grupo", por outro lado, aparece como uma imagem invertida da "área

TABELA 4.36

SMT: ESTABELECIMENTOS RURAIS COM MENOS DE 100 HECTARES

Distribuição percentual do número total desses estabelecimentos e índices de crescimento desse número, segundo os diversos grupos.

Participação percentual, nesse número, de dois municípios escolhidos (Índices: 1920 = 100).

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	C. Grande	Dourados
	Índices	%	Índices	%	Índices	%	%	%	%
1920	100	70,3	100	16,2	100	13,5	100	42,8	---
1940	331	52,5	398	14,5	1.086	32,9	100	44,8	2,8
1950	677	37,9	1.549	20,0	3.925	42,1	100	29,6	30,2
1960	2.400	21,0	17.843	36,0	25.736	43,1	100	1,9	38,7

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960. Os dados de 1920 referem-se a estabelecimentos com até 100 ha.

TABELA 4.37

SMT: ESTABELECIMENTOS RURAIS COM 10.000 HECTARES E MAIS

Distribuição percentual do número total desses estabelecimentos e índices de crescimento desse número, segundo os diversos grupos.

Participação percentual, nesse número, de dois municípios escolhidos (Índices: 1920 = 100).

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	C. Grande	Corumbá
	Índices	%	Índices	%	Índices	%	%	%	%
1920	100	41,7	100	38,8	100	19,6	100	16,3	12,2
1940	105	41,5	84	30,6	151	27,9	100	13,3	21,5
1950	159	43,5	106	26,9	231	29,6	100	5,0	25,6
1960	145	38,0	89	21,8	326	40,2	100	2,4	36,2

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960. Os dados de 1920 referem-se a estabelecimentos com 10.001 ha e mais.

da NOB", partindo da última para a primeira posição em dois itens (área média e número de estabelecimentos com menos de 100 ha) e exibindo, em todos os itens, índices intercensitários de crescimento verdadeiramente espetaculares. Ainda uma vez, portanto, a área "fora da NOB" manteve-se numa posição intermédia — muito mais próxima, contudo, dos resultados do "3º grupo" que do cinzeno desempenho da "área da NOB", visto que ela chega a 1960 detendo a maior parcela do número total de estabelecimentos rurais (embora esse dado deva ser relativizado em vista da maior superfície correspondente a essa área).

De todas essas considerações resulta a conclusão de que o padrão latifundiário de apropriação das terras se manteve em maior medida

precisamente na "área da NOB" – cujos estabelecimentos rurais apresentam, em 1960, uma área média sensivelmente superior à dos demais grupos. Isso deve significar, segundo os conceitos anteriormente expostos, que nessa área foi muito menos efetiva a formação de "ilhas" de pequena propriedade. Contudo, no tocante à atenuação do padrão latifundiário deve ser dito que, no conjunto, o desempenho relativamente mais notável parece haver sido o da área "fora da NOB" – e não, como poderia parecer pelos dados até aqui comentados, o do "3º grupo". De fato, conforme mostra a *Tabela 4.37*, a área "fora da NOB" foi, ao longo do nosso período, a única onde ocorreu uma diminuição *absoluta* do número de propriedades rurais gigantescas, isto é, com 10.000 ha ou mais – diminuição essa que, em percentual do total do SMT, foi ainda mais notável. Nesse particular, a "área da NOB" manteve aproximadamente sua posição inicial, com um crescimento moderado do número de grandes latifúndios. Por outro lado, no "3º grupo" nota-se, pela *Tabela 4.37*, um comportamento totalmente contrastante com aqueles anteriormente apontados: um espantoso crescimento do número de estabelecimentos com 10.000 ha ou mais. Tal contraste se deve ao fato de nesse grupo estarem incluídos dois municípios antípodas, no tocante à estrutura fundiária, a saber, os municípios de Corumbá e de Dourados – responsáveis principais, cada um a seu turno, pelos dois discrepantes comportamentos apontados. De fato, dados incluídos na *Tabela 4.37* mostram por exemplo que, dos 40,2 pontos percentuais referentes à participação do "3º grupo" no montante das propriedades gigantescas, em 1960, nada menos que 36,2 pontos correspondiam ao município de Corumbá (cabendo notar que essa relação pode ser observada ao longo de todo o período)³⁶. Em contrapartida, informações incluídas na *Tabela 4.36* demonstram que, em 1960, o município de Dourados contribuía com 38,7 pontos percentuais para os 43,1 que representavam, nesse ano, a parcela da participação do "3º grupo" no total dos estabelecimentos com menos de 100 ha. Em resumo, é por essas circunstâncias que, repito, é na área "fora da NOB" que

36. Contudo, é interessante assinalar que, ao contrário do que pode parecer à primeira vista, esse aumento do número de propriedades com 10.000 ha ou mais, no município de Corumbá, corresponde não a um *aumento* da concentração da propriedade mas, ao inverso, a uma *diminuição* dessa concentração. Esse aparente paradoxo se explica pelo fato de que, nesse município, as propriedades eram tão gigantescas que, mesmo fracionadas uma ou mais vezes, continuavam a dar origem a estabelecimentos com mais de 10.000 ha. Com efeito, os dados dos censos mostram que no município de Corumbá a área média dos estabelecimentos passou de espantosos 15.132,9 ha, em 1920, a "apenas" 6.382,7 ha em 1960.

se pode observar, pelo menos aparentemente, um processo mais generalizado e efetivo de fragmentação da propriedade fundiária.

A posição relativamente favorável ocupada pela área "fora da NOB", no tocante à evolução da estrutura fundiária, parece ser confirmada pelos dados acerca da atividade agrícola, mostrados nas *Tabelas 4.38* a *4.42*. De fato, mesmo no âmbito da geral debilidade agrícola do SMT podem notar-se sensíveis diferenças no desempenho dos três grupos aqui considerados. Assim, nota-se por exemplo que em 1920 a "área da NOB" concentrava quase a metade da superfície cultivada do SMT, enquanto em 1960 essa posição é ocupada pela área "fora da NOB" (*Tabela 4.38*).³⁷ Desse modo, o grupo "fora da NOB" aparece em 1960 com um percentual de participação na superfície total cultivada sensivelmente superior ao percentual de sua participação na superfície total ocupada por estabelecimentos rurais (*Tabela 4.34*). Esse desempenho é confirmado pela *Tabela 4.39*: como se vê, em 1920 a área ocupada com lavouras, como percentual da área total dos estabelecimentos, é sensivelmente superior na "área da NOB" – a qual, entretanto, chega a 1960 na última posição com relação a esse item (cabendo a primeira posição precisamente à área "fora da NOB"). Quanto ao "3º grupo", nota-se que ele apresenta um desempenho igualmente mais positivo que a "área da NOB", embora discreto e mantendo sempre, grosso modo, uma certa correspondência entre área ocupada com lavouras e área total ocupada por estabelecimentos rurais.

Tendências gerais semelhantes podem ser observadas com relação ao cultivo dos três principais gêneros agrícolas de subsistência, a saber, o arroz, o feijão e o milho (*Tabelas 4.40, 4.41 e 4.42*). Assim, nota-se que em 1920 a "área da NOB" aparece como responsável pela maior parcela da produção desses três gêneros. Entretanto, é apenas com relação ao arroz que ela consegue manter essa posição até o final do período. A primeira posição passa ao "3º grupo", no caso do feijão, e à área "fora da NOB", no caso do milho; além disso nota-se que, tanto no caso do feijão como no do milho, os índices de crescimento mais expressivos pertencem à área "fora da NOB". Mesmo no caso do arroz, ademais, a primeira posição da "área da NOB" parece em 1960 em vias de ser superada, em face dos índices de crescimento sensivelmente superiores exibidos pelos outros dois grupos.

Com relação ao algodão, a *Tabela 4.43* mostra uma curiosa troca de posições de liderança entre os três grupos. No entanto, até 1949 a produção dessa matéria-prima é praticamente insignificante, no SMT (como foi mostrado na *Tabela 4.24*). Assim, os vultosos percentuais detidos pela área "fora

37. Deve ser dito que, no tocante aos itens apresentados nas *Tabelas 4.38* e *4.39*, os dados da área "fora da NOB", fornecidos pelo Censo de 1940, parecem estar claramente superdimensionados, por alguma razão que desconheço, e por isso evitei tomá-los como base para maiores inferências.

TABELA 4.38
SMT: ÁREA OCUPADA COM LAVOURAS (TEMPORÁRIAS E PERMANENTES)

Distribuição percentual do total do SMT, segundo os diversos grupos e em um município escolhido.

Ano	Área da NOB (%)		Fora da NOB (%)		3º Grupo (%)		SMT (%)	C. Grande (%)	
	Índices	%	Índices	%	Índices	%	%	Índices	%
1920	45,0	28,0	27,0	100	24,0	100	100	24,0	100
1940	19,9	55,4	24,7	100	7,4	100	100	7,4	100
1950	43,7	34,2	22,0	100	22,5	100	100	22,5	100
1960	29,2	43,5	27,3	100	4,1	100	100	4,1	100

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

TABELA 4.39
SMT: ÁREA OCUPADA COM LAVOURAS (TEMPORÁRIAS E PERMANENTES)

Participação percentual desse item na área total dos estabelecimentos rurais, nos diversos grupos e em um município escolhido.

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		C. Grande	
	Índices	%	Índices	%	Índices	%	Índices	%
1920	0,11	0,07	0,07	0,07	0,15	0,15	0,15	0,15
1940	0,66	2,49	1,39	1,39	0,72	0,72	0,72	0,72
1950	0,41	0,40	0,33	0,33	1,13	1,13	1,13	1,13
1960	1,02	1,39	1,15	1,15	1,66	1,66	1,66	1,66

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

TABELA 4.40
SMT: PRODUÇÃO DE ARROZ

Distribuição percentual do total do SMT e índices de crescimento, segundo os diversos grupos e em um município escolhido (índices: 1919/20 = 100).

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	C. Grande	
	Índices	%	Índices	%	Índices	%	%	Índices	%
1919/20	100	52,2	100	35,9	100	11,9	100	100	22,4
1939	305	62,6	202	28,6	189	8,9	100	599	52,7
1949	1.013	39,7	1.588	42,8	1.967	17,6	100	1.270	21,3
1959	3.656	43,3	4.791	39,0	6.536	17,7	100	1.363	6,9

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

da NOB", inicialmente, e pela "área da NOB", depois, correspondem na verdade a quantidades físicas verdadeiramente irrisórias e, portanto, irrelevantes (tanto que o Censo de 1940 nem sequer considerou a produção desse gênero em Mato Grosso). No período intercensitário de 1949 a 1959, entretan-

TABELA 4.41
SMT: PRODUÇÃO DE FEIJÃO

Distribuição percentual do total do SMT e índices de crescimento, segundo os diversos grupos e em um município escolhido (índices: 1919/20 = 100).

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	C. Grande	
	Índices	%	Índices	%	Índices	%	%	Índices	%
1919/20	100	43,1	100	24,9	100	32,0	100	100	21,5
1939	248	48,8	222	25,2	178	26,1	100	439	43,0
1949	329	24,0	624	26,3	914	49,6	100	401	14,6
1959	626	20,1	1.914	35,5	1.861	44,4	100	179	2,9

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

TABELA 4.42
SMT: PRODUÇÃO DE MILHO

Distribuição percentual do total do SMT e índices de crescimento, segundo os diversos grupos e em um município escolhido (índices: 1919/20 = 100).

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	C. Grande	
	Índices	%	Índices	%	Índices	%	%	Índices	%
1919/20	100	41,2	100	27,8	100	31,0	100	100	23,7
1939	162	35,4	308	45,6	116	19,0	100	184	23,2
1949	197	22,7	617	48,3	334	29,0	100	139	9,3
1959	290	18,9	965	42,4	790	38,7	100	78	2,9

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

TABELA 4.43
SMT: PRODUÇÃO DE ALGODÃO

Distribuição percentual do total do SMT e índices de crescimento, segundo os diversos grupos. Participação percentual de um município escolhido no total do SMT (índices: 1919/20 = 100).

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	C. Grande	
	Índices	%	Índices	%	Índices	%	%	Índices	%
1919/20	100	10,0	100	59,8	100	30,2	100	2,8	2,8
1939	---	---	---	---	---	---	---	---	---
1949	6.389	54,4	37	1,9	1.697	43,7	100	17,3	17,3
1959	7.472	2,0	17.162	27,0	89.596	71,1	100	0,1	0,1

Fonte: Censos de 1920, 1950 e 1960. V. notas da Tabela 4.24.

to, a produção física do SMT aumenta substancialmente – sendo todavia notável que, já agora, esse aumento não é acompanhado pela "área da NOB", cuja produção fica praticamente estagnada. Nesse caso, o que mais se destaca é o desempenho do "3º grupo", seguido de longe pela área "fora da NOB".

Também com relação à produção de café (*Tabela 4.44*) nota-se algo semelhante, a saber: quando a produção física total do SMT finalmente se torna mais apreciável, na década de 50, esse aumento não é acompanhado pela "área da NOB" - que, nos três censos anteriores, detinha virtualmente a totalidade da produção desse gênero, ainda então bastante modesta. A esse respeito, é particularmente notável o desempenho do grupo "fora da NOB", que aparece em 1960 contribuindo com cerca de 65% da produção cafeeira total do SMT. Finalmente, observa-se que a participação relativa da "área da NOB" recua até mesmo no tocante ao rebanho bovino, como se pode ver pela *Tabela 4.45*; a esse respeito, o que se nota é um surpreendente crescimento da participação do "3º grupo", em detrimento dos outros dois.

Para completar, enfim, a análise do destino relativamente inglório da "área da NOB", no que respeita às atividades rurais, cabe analisar os dados relativos ao valor das propriedades rurais e seus equipamentos. Como mostra a *Tabela 4.46*, no início do nosso período os estabelecimentos rurais da "área da NOB" respondiam pela maior parcela (43,1%) do valor total dos estabelecimentos de todo o SMT. Contudo, ao longo do período essa posição não se mantém, sendo aliás transmitida à área "fora da NOB" (enquanto o "3º grupo" mantém sua participação relativa mais ou menos estável). A mesma realidade é expressa, com outras cifras, pela *Tabela 4.47*. Por essa tabela se vê por exemplo que o valor médio total de um hectare na área "fora da NOB", que correspondia em 1920 a apenas 65% do valor do mesmo hectare na "área da NOB", atinge em 1960 uma cifra 20% maior que seu citado congêneres.

Desse modo, ao que parece, a "área da NOB" retém (e amplia) sua anterior importância apenas no que respeita aos índices de mecanização das atividades rurais (isto é, na medida, certamente muito estreita, em que se pode falar de mecanização no campo sul-mato-grossense dessa época). De fato, a julgar pelos dados da *Tabela 4.48*, na "área da NOB" o valor das máquinas e instrumentos agrários, como parcela do valor total dos estabelecimentos rurais, representou sempre percentuais mais elevados que nos dois outros grupos. Além disso, na "área da NOB" a referida parcela mais que dobrou ao longo do nosso período, enquanto cresceu apenas 52% na área "fora da NOB" e menos ainda (22%) no "3º grupo".

Passo agora à consideração das atividades econômicas mais ligadas ao meio urbano, começando pela produção industrial. A esse respeito, infelizmente, os censos são muito lacunosos; dados preciosos, como aqueles referentes ao número de estabelecimentos, têm sua análise prejudicada pelo fato de os censos freqüentemente omitirem informações com a finalidade de evitar a identificação dos declarantes. Assim, limito-me aqui ao exame dos dados sobre o valor da produção industrial, mostrados na

TABELA 4.44

SMT: PRODUÇÃO DE CAFÉ

Produção física e sua distribuição percentual segundo os diversos grupos. Participação percentual de um município escolhido no total do SMT.

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	C. Grande
	ton.	%	ton.	%	ton.	%	%	%
1919/20	34,8	91,8	2,6	6,9	0,5	1,3	100	90,8
1939	1.093	98,6	6	0,5	9	0,8	100	98,6
1949	4.579	96,5	141	3,0	23	0,5	100	95,2
1959	4.841	18,2	17.124	64,4	4.641	17,4	100	6,9

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

TABELA 4.45

SMT: REBANHO BOVINO

Distribuição percentual do total do SMT, segundo os diversos grupos e em um município escolhido.

Índices de crescimento nos diversos grupos (1920 = 100).

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	C. Grande
	Índices	%	Índices	%	Índices	%	%	%
1920	100	42,1	100	37,4	100	20,6	100	17,4
1940	81	42,8	48	22,5	134	34,7	100	16,2
1950	101	34,4	106	32,3	199	33,3	100	8,2
1960	135	30,1	181	35,8	313	34,1	100	3,1

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

TABELA 4.46

SMT: VALOR TOTAL (TERRAS, MÁQUINAS, ETC.) DOS ESTABELECIMENTOS RURAIS

Distribuição percentual do total do SMT segundo os diversos grupos e em um município escolhido.

Ano	Área da NOB	Fora da NOB	3º Grupo	SMT	C. Grande
	%	%	%	%	%
1920	43,1	26,6	30,3	100	19,2
1940	48,0	22,5	29,5	100	27,6
1950	39,9	35,4	24,8	100	17,9
1960	29,0	38,2	32,8	100	4,0

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

Tabela 4.49. Tais dados expressam o predomínio, apenas parcialmente abalado ao longo do período, do "3º grupo" - predomínio esse crescentemente sustentado pelo município de Corumbá, conforme mostram os dados. De todo modo, a esse respeito parece-me bastante notável o desem-

TABELA 4.47

SMT: VALOR TOTAL MÉDIO DE 1 (UM)
HECTARE DOS ESTABELECIMENTOS RURAIS
(Nos diversos grupos e em um município escolhido.)

Ano	Área da NOB	Fora da NOB	3º Grupo	C. Grande
1920	\$017	\$011	\$012	\$019
1940	42,50	27,10	44,50	72,60
1950	113,30	124,50	111,70	273,30
1960	2.983,00	3.595,00	4.071,00	4.769,00

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

Valores de 1920 em mil-réis; demais valores em cruzeiros.

TABELA 4.48

SMT: VALOR DAS MAQUINAS E INSTRUMENTOS AGRÁRIOS

Participação percentual desse item no valor total dos estabelecimentos rurais, nos diversos grupos e em um município escolhido.

Ano	Área da NOB	Fora da NOB	3º Grupo	C. Grande
	%	%	%	%
1920	0,85	0,44	0,81	0,31
1940	1,96	1,32	1,75	2,10
1950	0,57	0,25	0,29	0,92
1960	1,78	0,67	0,99	3,52

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960. Os dados de 1940 incluem veículos.

TABELA 4.49

SMT: VALOR DA PRODUÇÃO INDUSTRIAL

Distribuição percentual do total do SMT segundo os diversos grupos e em municípios escolhidos.

Índices de crescimento nos diversos grupos (1939 = 100).

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	C. Grande	Corumbá
	Índices	%	Índices	%	Índices	%	%	%	%
1939	100	24,9	100	8,4	100	66,7	100	19,0	22,9
1949	579	36,1	1.001	21,0	257	43,0	100	18,4	35,3
1959	8.639	35,8	12.135	16,9	4.273	47,4	100	23,3	30,5

Fonte: Censos de 1940, 1950 e 1960.

penho da "área da NOB", especialmente ao longo da década de 50. É certo que os índices de crescimento mais espetaculares pertencem à área "fora da NOB", mas esse resultado parece demasiadamente relacionado com a exiguidade da base inicial; assim, o que se destaca é mesmo o per-

curso da "área da NOB", que, embora com índices menos fulgurantes, amplia significativamente, entre 1940 e 1960, sua participação no valor total da produção industrial do SMT.

Contudo, dentre todos os indicadores até aqui analisados, é naqueles relativos às vendas comerciais que a "área da NOB" obtém seus melhores índices de desempenho. É certo que, infelizmente, a análise desse item fica prejudicada pelos mesmos motivos apontados com relação à produção industrial. Mesmo assim as informações disponíveis permitem interessantes inferências. Nota-se por exemplo, pela *Tabela 4.50*, que a "área da NOB" preserva firmemente sua invejável posição no total das vendas dos estabelecimentos comerciais a varejo, sempre acima dos 50%. Ainda aqui, os maiores índices de crescimento, demonstrados pela área "fora da NOB", devem ser matizados pela constatação da estreita base inicial – notando-se, ademais, que o aumento da participação dessa área faz-se em detrimento do "3º grupo", que apresenta os menores índices relativos de crescimento. Com relação, enfim, às vendas dos estabelecimentos comerciais por atacado, a supremacia da "área da NOB", já notável em 1939, torna-se ainda mais nítida em 1959, quando essa área aparece como responsável por mais de 60% do total (*Tabela 4.51*).

A respeito das vendas por atacado, cabe assinalar a curiosa trajetória dos indicadores e percentuais, claramente discrepantes, da "área da NOB" e do "3º grupo". De fato, como explicar a lisonjeira posição alcançada por esse "3º grupo" em 1949, em claro detrimento da "área da NOB", bem como a rápida recuperação dessa última, já em 1959? Desde logo se pode notar que tais vicissitudes se relacionam claramente com o desempenho do comércio atacadista de Campo Grande, por um lado, e de Corumbá, por outro. Assim, não é impossível que a recuperação da "área da NOB", em 1959, se relacione já, em parte, com a aquisição dos mercados do norte do Estado, através da ligação rodoviária entre Campo Grande e Cuiabá – o que resultaria, como já vimos, numa concomitante perda para o comércio corumbaense, vinculado à navegação fluvial. Essa recuperação, no entanto, talvez possa ser melhor explicada pela aquisição de mercados na área "fora da NOB", conforme será indicado logo adiante. Por outro lado, apenas estudos mais aprofundados poderiam esclarecer melhor a elevada posição alcançada pelo comércio atacadista corumbaense em 1949; de minha parte, apenas avento aqui a hipótese de que tal posição fosse decorrente, pelo menos em parte, de uma conjuntural intensificação das atividades comerciais, ligada principalmente à construção da estrada de ferro Brasil-Bolívia (cuja administração, como se sabe, sediava-se em Corumbá) e também, talvez, à construção do próprio prolongamento da Noroeste.

Por fim, ainda com relação ao comércio não deixam de ser notáveis os percentuais da área "fora da NOB", pelos quais se observa uma discrepância entre as linhas de evolução das vendas a varejo e daque-

TABELA 4.50
SMT: VALOR DAS VENDAS DOS ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS
A VAREJO

Distribuição percentual do total do SMT segundo os diversos grupos e em um município escolhido.

Índices de crescimento nos diversos grupos (1939 = 100).

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	C. Grande
	Índices	%	Índices	%	Índices	%	%	%
1939	100	52,6	100	10,7	100	36,7	100	33,5
1949	958	55,4	975	11,5	823	33,1	100	37,6
1959	11.792	52,6	15.630	14,2	10.700	33,2	100	38,5

Fonte: Censos de 1940, 1950 e 1960.

TABELA 4.51
SMT: VALOR DAS VENDAS DOS ESTABELECIMENTOS COMERCIAIS
POR ATACADO

Distribuição percentual do total do SMT segundo os diversos grupos e em municípios escolhidos.

Índices de crescimento nos diversos grupos (1939 = 100).

Ano	Área da NOB		Fora da NOB		3º Grupo		SMT	C. Grande	Corumbá
	Índices	%	Índices	%	Índices	%	%	%	%
1939	100	50,8	100	6,1	100	43,1	100	46,5	28,7
1949	190	34,1	281	6,1	392	59,8	100	30,9	54,4
1959	2.354	60,8	1.168	3,7	1.625	35,6	100	53,3	22,9

Fonte: Censos de 1940, 1950 e 1960.

Os dados de 1939 referem-se a comércio "por atacado e misto". Os censos omitem alguns dados referentes a diversos municípios (de todos os grupos aqui considerados).

las por atacado; nessas últimas, como se vê, essa área mantém sua participação nos dois primeiros anos censitários, para em seguida vê-la decair bruscamente, na década de 50. Ao que me parece, esse resultado deve expressar a crescente melhora das estradas de rodagem tributárias da Noroeste. De fato, é provável que, inicialmente, o estado muito precário de tais estradas, determinando elevados custos de transporte, preservasse o espaço dos atacadistas da área "fora da NOB". A melhora dos caminhos, contudo, passaria a permitir que os estabelecimentos varejistas dessa área fossem abastecidos diretamente pelos atacadistas da "área da NOB", o que seria, presumivelmente, mais vantajoso para os citados varejistas.

Ainda que não se possa, evidentemente, considerar as informações censitárias como a plena expressão dos eventos reais, acredito que os da-

dos aqui analisados conferem maior verossimilhança a uma interpretação voltada a *relativizar* fortemente os efeitos da Noroeste sobre o sul de Mato Grosso – com franco desprestígio, portanto, de interpretações que tendam a uma avaliação essencialmente ufanista de ditos efeitos.

Sendo admitida, minimamente, a validade dos procedimentos aqui adotados, pareceria lógico que a porção denominada "área da NOB" concentrasse o grosso dos efeitos positivos usualmente associados à ferrovia: incremento não apenas populacional mas também agrícola, com grande aumento da produção física e com benéficos impactos em termos de fragmentação da propriedade territorial. Tais efeitos, sem dúvida, ocorreram; todavia, o que se afigura especialmente relevante é que eles parecem mais nítidos apenas na primeira parte do nosso período, isto é, grosso modo, o primeiro quarto de século após a inauguração da linha de Bauru a Porto Esperança. Isso fica bastante visível, por exemplo, no caso do crescimento da população total, que é muito notável na "área da NOB" até o ano censitário de 1940, (a partir do qual se revela, ao contrário, um notável dinamismo na área "fora da NOB", cuja população apresenta, ao longo do período, os maiores índices de crescimento absoluto).

Do mesmo modo, parece que inicialmente a ferrovia logrou induzir transformações no campo – tanto é que, segundo mostram os dados, a "área da NOB" apresenta, em 1920, lisonjeiros algarismos com relação à maioria dos itens referentes à economia rural. Contudo, tal área não consegue manter essas posições ao longo do período, o que deve significar um rápido esgotamento, ou pelo menos um esmorecimento, de seu dinamismo. Assim, a nossa "área da NOB" vai colecionando fracassos: acentuada diminuição relativa da população rural, do número de estabelecimentos rurais e das pequenas propriedades, tudo convergindo para a conclusão de que foi precisamente nessa área que se manteve, com maior amplitude, o padrão latifundiário de apropriação de terras. A esse respeito, ao que parece, a única exceção relevante é constituída pelo setor mais sofisticado da economia rural (não necessariamente agrícola, aliás), caracterizado pelos índices de utilização de máquinas – item em que, como foi visto, a "área da NOB" manteve-se sempre em posição superior, no conjunto do SMT.

Desse modo, parece ficar claro que os mais notáveis e duradouros efeitos diretos da ferrovia circunscrevem-se ao meio urbano da área por ela servida: como vimos, a "área da NOB" detém, ao longo de todo o período, a maior parcela da população urbana de todo o SMT; além disso, ela mostra um desempenho importante no tocante à produção industrial e ainda mais importante com relação às atividades comerciais, especialmente nas vendas por atacado.

Uma outra importante circunstância deve ser lembrada, no sentido dessa relativização dos impactos da Noroeste no sul de Mato Grosso. Já notei que, segundo o consenso dos estudiosos, Campo Grande foi a cidade que

mais "avultou", no SMT, com a chegada da ferrovia. Parece-me, entretanto, que essa afirmação não é perfeitamente exata. De fato, tudo indica que, diferentemente de apenas adquirir um "vulto" maior que o de outras cidades, Campo Grande *concentrou*, notavelmente, os impactos gerados pela Noroeste – de tal modo que muitos dos efeitos mais alvissareiros, detectados no âmbito de nossa "área da NOB", correspondem na verdade a eventos *limitados*, em considerável medida, ao município de Campo Grande.

Essa concentração é observável já nos dados sobre a população total. Como se vê pelas Tabelas 4.29 e 4.52, já em 1920 a população do município de Campo Grande representava 45% do total da população da "área da NOB". Mas essa proporção amplia-se ainda mais nos anos censitários seguintes, passando a 51% em 1940 e mantendo-se em 48% em 1950; assim, é apenas em 1960 que se nota uma diminuição dessa proporção – diminuição essa que, na verdade, deve ser ainda relativizada, visto que ela decorre, em boa parte, do desmembramento do antigo município de Campo Grande, ao longo da década de 50, dando origem a novas unidades municipais (no caso, Sidrolândia, Jaraguari e Terenos). Na verdade, esse fenômeno da concentração populacional pode ser observado de forma mais cristalina quando se tomam os dados relativos apenas à população urbana: como se observa pelas Tabelas 4.31 e 4.53, entre 1940 e 1960 o município de Campo Grande, mesmo reduzido por seus desmembramentos, contribui para o total da população urbana da "área da NOB" com parcelas bastante avultadas, sempre superiores a 60%.

Em Campo Grande concentrou-se também, entre 1920 e 1950, expressiva parcela dos estabelecimentos rurais com menos de 100 ha existentes na "área da NOB" (Tabela 4.36). É particularmente notável que essa parcela se amplia significativamente depois de 1920, passando de 61% nesse ano a 85% em 1940 e mantendo-se em 78% em 1950 (cabendo notar que a acentuadíssima queda dessa parcela, revelada em 1960, não pode ser atribuída à subdivisão do município; de fato, esse decréscimo reproduz aqui o mesmo processo válido para o conjunto da "área da NOB", a saber, uma relativa redução do dinamismo rural em face dos dois outros grupos). Também em Campo Grande foi particularmente destacado o processo de incorporação de máquinas às atividades rurais (Tabela 4.48); como se observa, nesse município o valor das máquinas e instrumentos agrícolas, como parcela do valor total dos estabelecimentos rurais, quase triplicou entre 1920 e 1950, e – o que é ainda mais notável – quase quadruplicou em apenas uma década, de 1950 a 1960. Na verdade, conforme se vê pela Tabela 4.47, foi igualmente destacado o processo geral de valorização das terras no município de Campo Grande; nesse caso como no anterior, os índices atingidos por esse município foram muito superiores à média da "área da NOB", o que dá uma razoável medida da concentração a que me estou referindo.

TABELA 4.52

SMT: PARTICIPAÇÃO DE DOIS MUNICÍPIOS NA POPULAÇÃO TOTAL
Participação percentual de dois municípios escolhidos no total do SMT.
Índices de crescimento nos mesmos municípios (1920 = 100).

Ano	Campo Grande		Corumbá		SMT	
	Índices	%	Índices	%	Índices	%
1920	100	16,4	100	15,0	100	100
1940	232	20,8	151	12,4	183	100
1950	267	18,4	198	12,5	237	100
1960	343	12,8	299	10,2	439	100

Fonte: Censos de 1920, 1940, 1950 e 1960.

TABELA 4.53

SMT: PARTICIPAÇÃO DE DOIS MUNICÍPIOS NA
POPULAÇÃO URBANA
Participação percentual de dois municípios escolhidos no total do SMT.
Índices de crescimento nos mesmos municípios (1940 = 100).

Ano	Campo Grande		Corumbá		SMT	
	Índices	%	Índices	%	Índices	%
1940	100	30,4	100	21,7	100	100
1950	136	29,3	139	21,4	141	100
1960	265	26,8	222	16,0	301	100

Fonte: Censos de 1940 e 1950; Sinopse Preliminar do Censo de 1960.

TABELA 4.54

SMT: PARTICIPAÇÃO DE DOIS MUNICÍPIOS NA POPULAÇÃO RURAL
Participação percentual de dois municípios escolhidos no total do SMT.
Índices de crescimento nos mesmos municípios (1940 = 100).

Ano	Campo Grande		Dourados		SMT	
	Índices	%	Índices	%	Índices	%
1940	100	15,9	100	8,3	100	100
1950	95	12,1	138	9,2	124	100
1960	37	2,8	520	20,3	213	100

Fonte: Censos de 1940 e 1950; Sinopse Preliminar do Censo de 1960.

Os índices do município de Campo Grande mantêm-se muito acima da média da "área da NOB" também no concernente ao percentual de participação da superfície cultivada no total da área ocupada pelos estabelecimentos rurais (Tabela 4.39). A Tabela 4.40, por seu turno, mostra o

elevado peso do município de Campo Grande no montante da produção de arroz da "área da NOB". Em 1919-20, a parcela produzida em Campo Grande já representava 43% do total da citada área; contudo, essa parcela subiria para 84%, em 1939, situando-se ainda em 54% em 1949. Ainda mais notável era a escala em que o mesmo município respondia pela produção de feijão na mesma "área da NOB": 50% em 1919-20, 88% em 1939 e 61% em 1949 (*Tabela 4.41*). De dimensões menores, mas ainda significativas, era a participação de Campo Grande na produção de milho (*Tabela 4.42*). Nesses três casos, a brusca queda dos percentuais, na década de 50, é total ou parcialmente explicada pela subdivisão do município. Finalmente, até 1949 o município de Campo Grande concentrava praticamente sozinho a produção de café, não apenas da "área da NOB" mas de todo o SMT, conforme os dados da *Tabela 4.44*.

Em complemento a esses raciocínios cabe notar que, na década de 50 (em correspondência com o declínio da participação do município de Campo Grande na maioria dos itens da atividade rural), diminuiu grandemente, até mesmo em termos absolutos, a população rural do mesmo município (*Tabela 4.54*); na verdade, essa população já havia apresentado um declínio, em termos absolutos, no período entre 1940 e 1950 (fenômenos esses parcialmente explicados pela subdivisão do município).

Por outro lado, em contraponto a esse declínio aparentemente generalizado no concernente às atividades rurais, na década de 50, o município de Campo Grande reforça, nesse período, sua participação em itens estreitamente ligados ao meio urbano, a saber, a indústria e principalmente o comércio. De fato, segundo os dados disponíveis, a parcela de Campo Grande no valor total da produção industrial da "área da NOB" não foi jamais menor que 51% (dado de 1949), tendo sido de 76% em 1939 e de 65% em 1959 (*Tabela 4.49*). O reforço é mais notável no caso das vendas dos estabelecimentos comerciais a varejo, nas quais a participação do município de Campo Grande, como parcela do total da "área da NOB", passa de 64% em 1939 a 68% em 1949 e a 73% em 1959 (*Tabela 4.50*). Todavia, é no tocante às vendas por atacado que a presença de Campo Grande torna-se particularmente relevante no âmbito da "área da NOB", exibindo percentuais que, embora ligeiramente declinantes, continuam sempre portentosos: como mostra a *Tabela 4.51*, o percentual referente a Campo Grande varia de 92 a 91%, de 1939 para 1949, e mantém-se em 88% em 1959.

Por certo não se deve esquecer que, por definição, nosso assim chamado "3º grupo" consiste, também ele, em municípios servidos pela Noroeste, ainda que com atraso; desse modo, seus resultados positivos, pelo menos a partir de 1950, devem ser creditados em parte à ferrovia. Entre

tais resultados inclui-se, certamente, o notável incremento populacional desse "3º grupo", na década de 50; em termos da população total e, particularmente, da população rural – itens por sua vez relacionados com notáveis aumentos no número de pequenas propriedades e na produção de arroz, feijão, milho, algodão e mesmo café.

É sabido que tais resultados são provenientes, em grande parte, do município de Dourados, em cujo território foi estabelecida uma grande colônia agrícola federal (criada em 1943 e efetivamente implantada a partir de 1948), sendo igualmente sabido que, desde 1949, o referido município era servido pela estação de Itaum, do ramal de Ponta Porã. Entretanto, o que não é perfeitamente conhecido é a medida em que essa estação serviu ao município de Dourados, vale dizer, a proporção em que se podem atribuir à Noroeste os impulsos ao desenvolvimento populacional e agrícola da região.

Evidentemente, apenas um minucioso estudo específico poderia pretender obter a resposta a essa questão. De antemão, o que me sinto autorizado a afirmar é que a efetiva decolagem da economia agrícola de Dourados prescindiu, em larga medida, do ramal de Ponta Porã. A esse respeito, cabe desde logo assinalar a situação relativamente desfavorável desse ramal, um tanto excêntrico em relação ao núcleo agrícola constituído pela CAND: essa colônia, de fato, estendeu-se a *leste* da cidade de Dourados, enquanto a estação de Itaum foi estabelecida cerca de 60 km a *oeste* da cidade.

É certo que, mesmo assim, as informações de que dispomos indicam que o ramal exerceu papel de relativa importância na ampliação do acesso à região. A *Tabela 4.1* revela que a estação de Itaum adquiriu certo destaque, em termos de arrecadação de rendas para a Noroeste, contribuindo com parcelas freqüentemente superiores, por exemplo, até mesmo às da estação de Três Lagoas; além disso, pela *Tabela 4.55* pode-se notar o expressivo peso, nessas parcelas, do transporte de mercadorias. De fato, pelo que se sabe, chegou a ser encaminhada para Itaum grande parte da produção agrícola do município de Dourados; em 1951, por exemplo, um jornal douradense se referia aos caminhões que trafegavam para Itaum, calculando que seriam necessárias "5.000 viagens só para o escoamento da safra de algodão" (*O Progresso*, 21 abr. 1951, apud GRESSLER & SWENSSON, 1988, p. 96). Nessas circunstâncias, não é de admirar que já em 1954 fosse instalada em Dourados uma agência do Rodoferrviário da Noroeste e que, em termos de rendas arrecadadas, essa agência assumisse enorme destaque entre suas congêneres no Estado de Mato Grosso (*Tabela 4.56*).

Todavia, parece muito significativa a trajetória claramente descendente da importância de Itaum no âmbito das linhas sul-mato-gros-

TABELA 4.55

NOB: RENDAS ARRECADADAS PELA ESTAÇÃO DE ITAUM

Participação percentual de Itaum no total das rendas arrecadadas pela NOB no SMT.
Divisão percentual das rendas de Itaum segundo as diversas rubricas.

Ano	% da renda da NOB no SMT	Discriminação das rendas arrecadadas (%)		
		Passageiros	Mercadorias	Outras
1949	1,0	25,4	74,6	---
1950	3,7	21,6	78,4	---
1951	5,7	20,6	79,4	---
1952	9,6	14,7	85,2	0,1
1953	6,9	11,5	88,4	0,1
1954	6,1	24,0	75,8	0,2
1955	3,8	21,3	78,6	0,1
1956	4,4	15,1	84,7	0,1

Fonte: relatórios dos diretores.

TABELA 4.56

NOB: PARTICIPAÇÃO DAS PRINCIPAIS AGÊNCIAS

NO TOTAL DAS RENDAS ARRECADADAS PELO
RODOFERROVIÁRIO EM MATO GROSSO (%)

Ano	Dourados	C. Grande	Três Lagoas	Cuiabá	Rondonópolis	Bela Vista
1954	87,3	10,3	2,5	---	---	---
1955	78,7	18,4	2,9	---	---	---
1956	66,7	13,5	16,8	1,3	0,3	0,6

Fonte: relatórios dos diretores.

senses da NOB, depois do pico atingido em 1952 (*Tabelas 4.1 e 4.55*). Em vista disso, torna-se também significativo o fato de que a mesma tendência se verifique nas rendas da agência do Rodoferroviário, ainda que seja numa diminuta série de apenas 3 anos (*Tabela 4.56*). Tais tendências, com efeito, parecem apenas confirmar que a ligação entre o mercado paulista e a fronteira pioneira instalada em Dourados tendeu a prescindir cada vez mais do ramal de Ponta Porã. A esse respeito, cabe recordar as referências efetuadas neste mesmo capítulo, assinalando a crescente importância da rodovia que demandava o Porto 15 de Novembro – de tal modo que, à medida em que avançava a década de 50, esse extremo sul de Mato Grosso era mais e mais atraído para a zona paulista da Sorocabana.

Assim, não é surpreendente que um autor, ao tratar da emergência da frente pioneira no sul de Mato Grosso, registre expressamente que Dourados “subitamente ‘disparou’, do ponto de vista econômico”, em

1955, “com a chegada da rodovia” (FOWERAKER, 1982, p. 75; grifo meu). O ramal de Ponta Porã e o Rodoferroviário da NOB, portanto, parecem desde então haver-se mantido em posição secundária, como meios de transporte úteis à região, como se depreende das informações de uma autora que escreve uma década depois do final do nosso período: “os caminhões levam, de Dourados para São Paulo, cereais, madeiras, algodão, banana, mamona, café e de lá trazem todas as mercadorias adquiridas pelo comércio local. As cargas também chegam a Dourados pela estrada de ferro NOB, via Itaum” (POMPEU, 1965, p. 35; grifo meu).

Finalmente, seria certamente incorreto não reconhecer que também a área denominada “fora da NOB” recebeu, em considerável medida, os influxos da estrada de ferro, por meio da crescente trama de caminhos que a ligavam ao leito ferroviário. Não me parece ser essa, contudo, a questão que interessa; em outras palavras, não é esse reconhecimento que está em jogo na presente análise. Na verdade, o que julgo relevante é que, segundo parecem mostrar os dados, na área “fora da NOB” revelaram-se, ao longo do nosso período, dinamismos relativamente mais fecundos que aqueles registrados na própria “área da NOB”.

Essa circunstância, por seu turno, nos conduz à constatação – algo acacia, por certo – de que a plenitude dos efeitos que podem ser acarretados por uma ferrovia não depende, em única nem em principal medida, de sua simples presença. Assim, para esclarecer melhor essa questão, creio ser conveniente e necessário passar a examinar, tanto quanto possível, alguns condicionamentos que envolveram a presença da Noroeste no SMT.

Alguns aspectos das relações entre a Noroeste e a economia do SMT

A Noroeste: algoz ou vítima?

Durante nosso período, parte das dificuldades econômicas enfrentadas pela Noroeste podia ser atribuída às deficiências do trecho mato-grossense – embora, como vimos, os dirigentes da Estrada, bem como outros observadores, evitassem apresentar claramente a situação deficitária do referido trecho. No entanto, ao longo do período, é também muito encontrada, na documentação e na literatura, afirmação contrária, segundo a qual as transformações econômicas no SMT não foram maiores devido precisamente às deficiências da própria Noroeste: segundo esse ponto de vista, a ferrovia não se teria mostrado capaz de atender com presteza às solicitações de transporte da produção do lado mato-grossense, o

que teria levado ao "entorpecimento" dessa produção e portanto do desenvolvimento econômico da área atravessada.

Na verdade, como já mencionei, as inúmeras deficiências operacionais da ferrovia eram admitidas pelos seus próprios dirigentes; além de serem objeto das queixas dos exportadores e dirigentes matogrossenses. Todavia, desde logo se afigura digno de nota o fato de que referências dessa natureza pareçam avolumar-se apenas na parte final do nosso período – não por acaso, certamente, a época em que, como vimos, se intensifica o tráfego no trecho sul-matogrossense.

Assim, em 1952 os técnicos da CMBEU assinalam que a NOB se encontrava "desprovida dos recursos de que necessita para fazer face à procura de transporte da região a que serve", acrescentando que essa falta "retarda seriamente o desenvolvimento" de Mato Grosso e do noroeste paulista (PROJETO nº 21, 1952, p. III). O relatório da CAPES, publicado em 1958, assinala igualmente que, "à falta da execução de um programa de reequipamento", a Noroeste estava transformando-se, "ano a ano", em um "ponto de estrangulamento" da economia sul-matogrossense, por sua "incapacidade de atender à demanda de transporte" (ESTUDOS de desenvolvimento..., 1958, p. 55). Até mesmo uma expressa autocritica aparece já no final do nosso período, por parte do então diretor da NOB: "verifica-se grande surto de progresso na zona servida pela Estrada, especialmente no trecho matogrossense", dizia o diretor, "sem que a Noroeste, entretanto, tenha podido acompanhá-lo por falta do necessário aparelhamento, representado em linha de boas condições técnicas, locomotivas e vagões" (R56, p. 4). Muito mais graves, no entanto, eram as acusações formuladas em 1952 pelo relatório da Comissão de Planejamento da Produção, do Estado de Mato Grosso. Esse relatório atribui aos dirigentes da NOB o "esquecimento da finalidade fomentadora da economia de produção que cabe à estrada de ferro", e prossegue:

Estivesse na consciência dos responsáveis pela exploração da Noroeste que lhe competia, tanto quanto a criação indireta de riquezas – pela movimentação do produzido – a criação direta – por meio de um sistema de fomento que incluísse, desde os problemas de técnica agrícola e defesa sanitária, aos de produção de energia e industrialização de produtos agrícolas e extrativos, até os do conseqüente povoamento e cuidados educativos e sanitários à população – não teriam, agora, que lamentar a exploração "altamente deficitária" do maior trecho de suas linhas (RCPP, p. 68).

O relatório, assim, condena os "responsáveis pelos destinos da Noroeste" pela estrita obediência aos "padrões clássicos", por "só quererem ver na via férrea uma empresa de transportes, à moda de países de madura civilização, e não um elástico elemento de enriquecimento das regiões atravessadas, como deve ser vista aqui" (RCPP, p. 70).

Entretanto, é notável que esses mesmos observadores, tão críticos quanto à Noroeste, demonstram, eles próprios, que o problema não era assim tão simples. O relatório da CAPES apresenta um resumo desse outro enfoque: "a precária situação financeira da ferrovia deve-se principalmente à falta de rentabilidade dos transportes no trecho matogrossense, cujas cargas principais são *gado em pé e toros de madeira*, cargas de grande volume e pequeno peso, não industrializadas e que, por isso mesmo, não suportam tarifas mais altas" (ESTUDOS..., 1958, p. 57; grifo do original). O mais interessante, contudo, está na prescrição dos técnicos, que se segue ao diagnóstico citado:

Os remédios para esta situação estão relacionados intimamente ao desenvolvimento econômico da região a que serve a Noroeste, em Mato Grosso (industrialização da carne, instalação de frigoríficos, beneficiamento da madeira, amparo à lavoura cafeeira etc.), bem como às medidas de ordem administrativa e técnica (reequipamento da ferrovia) que atualmente estão sendo estudadas pelo Poder Público (ESTUDOS..., 1958, p. 58).

Como se vê, de forma contraditória com sua própria avaliação da NOB como "ponto de estrangulamento" da economia do SMT, o relatório coloca em primeiro lugar, na lista dos "remédios" para a ferrovia, o "desenvolvimento econômico" da região atravessada. Na verdade, em 1952 o relatório da CPP também já se havia manifestado no mesmo sentido, atribuindo expressamente o déficit orçamentário da NOB à "escassez nos transportes do setor matogrossense" e à "baixa rentabilidade tarifária" desses transportes, "pois que seu maior contingente é gado em pé e madeira bruta, mercadorias que, além de não suportarem tarifas elevadas, tomam o espaço dos carros sem lhes esgotar a capacidade em peso" (RCPP, p. 66).

Desse modo, para que pudessem sustentar-se às críticas à Noroeste, o único meio seria mesmo atribuir à própria escassez do desenvolvimento da região a desídia dos responsáveis pela ferrovia, como fazem os autores do relatório da CPP. Não creio, todavia, que seja aceitável essa "solução". De fato, como vimos, o documento da CPP joga a responsabilidade da Noroeste à execução de um verdadeiro programa de desenvolvimento – tão vasto que, na verdade, caberia antes de tudo ao próprio governo do Estado de Mato Grosso. Além disso, essa suposta solução passa ao largo de uma análise das características da economia e da sociedade sul-matogrossenses, deixando assim obscurecida uma outra questão pertinente, a saber: em que medida essas próprias características não apenas *sufocaram* a Noroeste, enquanto empresa de transportes, como principalmente dificultaram a emergência dos melhores frutos, dentre aqueles que haviam sido prognosticados na época de sua construção?

Acredito, portanto, que há outros aspectos a serem investigados, no tocante às relações entre a NOB e a economia do SMT, embora certamente se deva assinalar que se trata aí de uma discussão que envolve elementos imponderáveis, sujeitos a todo tipo de manipulação retórica – o que fica evidente, por exemplo, quando se leva o debate para o terreno dos “se”: *se* a NOB houvesse investido na promoção do desenvolvimento econômico do SMT, *se* houvesse podido dispor de mais e melhores recursos, *se* o traçado da ferrovia houvesse sido outro, etc.

Limitações estruturais aos efeitos da Noroeste: o sentido político da ferrovia

Parece importante, assim, incluir na discussão a nossa já conhecida tensão entre o “sentido econômico” e o “sentido político” da Noroeste, a qual se manifesta, por exemplo, no próprio traçado escolhido para a ferrovia, no trecho sul-mato-grossense. Como refere, lucidamente, o relatório da CPP, na “ânsia” de se atingir rapidamente o Rio Paraguai, na época da construção, buscou-se acima de tudo obter “o máximo encurtamento da distância e o mínimo de desbravamento, terraplenagem e obras d’arte a executar”. Para este objetivo, prosseguem os autores, constituíam um verdadeiro “achado” as terras entre o Rio Paraná e Campo Grande, “altas, sem relevo, mal-revestidas”. Entretanto, lembram eles, tratava-se aí de terras “pouco irrigadas e próximas da aridez” – as quais, desfavorecendo a produção e conseqüentemente o povoamento, representaram para a Estrada um autêntico “malefício” (RCPP, p. 68).

De fato, parece não haver dúvida de que, do ponto de vista do desenvolvimento econômico, foi negativo o fato de a Estrada haver sido dirigida por terrenos inférteis, impróprios a um aproveitamento agrícola mais intenso. Tal circunstância fica particularmente clara em uma série de observações, efetuadas ao longo do nosso período, relativas ao trecho oriental da linha-tronco da Noroeste no SMT, isto é, o segmento entre Três Lagoas e Campo Grande. Em 1927, por exemplo, o jornalista Luiz Amaral assim se refere a esse trecho: “as estações distanciam-se por quilômetros e quilômetros. Viaja-se uma hora, hora e meia, sem se ver um único vestígio de habitação humana. E quando o trem pára na estação que o condutor anunciou, não é uma cidade que se encontra, nem ao menos um vilarejo: tão só o casebre indispensável às necessidades do serviço” (AMARAL, 1927, p. 10).

Vinte anos depois, observações similares eram efetuadas por Nelson Werneck Sodré: esse trecho, que correspondia à “parte pobre” do pla-

nalto do SMT, escreve ele, era notável pela “aspereza, pelo abandono em que se encontra, pela ausência de sinais de civilização”. Enquanto no trecho a oeste de Campo Grande, acrescenta o autor, a ferrovia “introduziu modificações do mais alto teor”, naquele entre Campo Grande e o Rio Paraná ela “não conseguiu alterar o deserto” (SODRÉ, 1947, p. 72). A mais contundente de todas, contudo, é a avaliação feita em fins da década de 40 pelo próprio diretor da Noroeste, Lima Figueiredo:

Viajando-se de Três Lagoas para Campo Grande tem-se a impressão de que aquela região é virgem e que a Noroeste foi ontem construída, pois parcíssimas são as habitações lobrigadas e mínimos, quase nulos, os trabalhos empreendidos pelo homem. São 420 km de chatice. O cerrado lúgubre é duma monotonia enfadonha (FIGUEIREDO, 1950, p. 20).

Também com relação ao traçado do ramal de Ponta Porã são apontadas inconveniências semelhantes às mencionadas. De fato, dentre as três possibilidades que na época se apresentaram, foi igualmente escolhida para o traçado definitivo desse ramal, como vimos no primeiro capítulo, precisamente a alternativa julgada mais conveniente sob o ponto de vista estratégico e que oferecesse menores empecilhos à construção. Do ponto de vista econômico, contudo, a escolha não parece haver sido propriamente a mais feliz – visto que, como assinala, por exemplo, Correia das Neves, o traçado passou ao largo das terras mais férteis existentes na região. Para Neves, teria sido necessário, na época, levar em conta as “condições econômicas da região” – um fator, nota ele, “primordial para a garantia de excelente renda com o desenvolvimento futuro dos lugares servidos pela ferrovia”. Sob esse ponto de vista, portanto, o correto teria sido lançar o ramal pela região de Dourados, “cujas terras são fertilíssimas, oferecendo, por isso, excelentes condições para uma rápida colonização” (NEVES, 1958, p. 130, nota 198).

Como se vê, trata-se aqui de argumentos de grande peso, os quais assinalam efetivamente importantes limitações estruturais, opostas ao cumprimento da “missão fomentadora” da estrada.

Limitações estruturais aos efeitos da Noroeste: a atenuação dos impulsos provenientes do pólo

A expansão ferroviária no Estado de São Paulo, da qual a Noroeste em Mato Grosso não deixa de ser um prolongamento, correspondeu antes de tudo, como se sabe, ao alargamento dos espaços da cultura cafeeira – que mobilizou, em direção ao interior, grandes quantidades de recursos humanos e materiais. A década de 20, notaram Villela e Suzigan, marcou o auge da cafeicultura de exportação, em resposta aos preços até então

“mantidos artificialmente elevados”. Entretanto, nos anos que se seguiram à Grande Depressão a produção agrícola brasileira passaria por importantes transformações, dentre as quais se destacam o desestímulo ao cultivo do café, devido à queda de seus preços no mercado externo, e o “aumento extraordinário na importância relativa das culturas para o mercado interno”, a saber, arroz, feijão, cana-de-açúcar, mandioca, milho, trigo, etc. (VILLELA; SUZIGAN, 1973, p. 60-61, 188-190). Também Szmrecsányi assinala que, desde a grande crise de 1929, a cultura cafeeira, tipicamente de exportação, deixa de constituir a principal motivação da expansão da fronteira agrícola paulista, a qual passa “a orientar-se também para a expansão de outras culturas e atividades – como o algodão, a cana-de-açúcar, a pecuária de corte e as lavouras alimentares destinadas ao abastecimento do mercado interno” (SZMRECSÁNYI, 1984, p. 135-136).

Depois de 1930, de fato, como escreve Paul Singer, o ceticismo quanto às perspectivas de desenvolvimento com base no comércio internacional levou os dirigentes brasileiros a dar “máxima prioridade” ao desenvolvimento do mercado interno. Nesse contexto, a industrialização aparece como o meio para “tornar a economia nacional o menos dependente possível do mercado mundial” – o que implicava, na prática, prosseguir o mesmo autor, em “abrir as regiões semi-isoladas, que viviam em economia de subsistência, e integrá-las na divisão inter-regional do trabalho, o que significava, ao mesmo tempo, ampliar o mercado para o capital industrial e portanto a base para sua acumulação”. Com isso, como se deduz das palavras de Singer, desatou-se um círculo virtuoso, do ponto de vista da acumulação capitalista: a industrialização induziu a urbanização, provocando um aumento da demanda comercial por alimentos, a qual “induziu a expansão da agricultura de mercado que, por sua vez, ampliou o mercado não só de artigos manufaturados em si, mas de artigos produzidos com técnicas industriais *em massa*, em empresas capitalistas” (SINGER, 1984, p. 218, 220; grifos do original).

Nesse processo, como tem sido em geral assinalado, a economia paulista assumiu a condição de principal pólo industrial brasileiro, levando as demais regiões do país a se integrarem a ela no exercício de uma função complementar. Como observa Cano, durante a Primeira Grande Guerra, responsável por um estrangulamento das importações do exterior, os “mercados periféricos” da nação já haviam sido, em certa medida, abastecidos pela indústria paulista, mas a conquista definitiva do mercado nacional, por parte dessa indústria, teria lugar após a Crise de 29. Nessa época, em que mais uma vez se restringiram as importações do estrangeiro, a periferia nacional se viu forçada a importar produtos manufaturados de São Paulo – cuja economia, por seu turno, “deveria, crescentemente, importar mais matérias-primas e alimentos” de outras regiões:

“passava-se, portanto, a integrar o mercado nacional sob o predomínio de São Paulo. À periferia, nada mais restava do que ajustar-se a uma *função complementar* da economia de São Paulo, embora mantendo ainda sua antiga dependência do exterior, através de suas exportações tradicionais” (CANO, 1985, p. 62-63; grifos do original).

No âmbito de todos esses processos aqui referidos, alguns dos lances mais espetaculares consistiram, como se sabe, no fenômeno das chamadas “frentes” ou “zonas pioneiras” – um fenômeno caracteristicamente agrícola assim descrito, com vivo colorido, por Leo Waibel:

De uma zona pioneira, em geral, só falamos quando, subitamente, por uma causa qualquer, a expansão da agricultura se acelera, quando uma espécie de febre toma a população das imediações mais ou menos próximas e se inicia o afluxo de uma forte corrente humana. Em outras palavras: quando a agricultura e o povoamento provocam o que os americanos denominam na sua linguagem comercial um *boom* ou *rush*. Então, os preços das terras elevam-se vertiginosamente, as matas são derrubadas, casas e ruas são construídas, povoados e cidades saltam da terra quase da noite para o dia, e um espírito de arrojô e de otimismo invade toda a população (WAIBEL, 1979, p. 282).

Na história da Noroeste, durante nosso período, é claramente perceptível que uma “zona pioneira” se configurou *apenas* no trecho paulista – onde tal zona floresce, aliás, desde muito cedo, num processo que se encaixa, com todos os pontos e vírgulas, na descrição de Waibel.

É certo que, como registrou Monbeig, a propósito da marcha pioneira no Estado de São Paulo e no norte do Paraná, “o avanço do povoamento está longe de ter o aspecto de um *front* contínuo que se pudesse balizar cuidadosa e regularmente”, tratando-se “mais de incursões de grupos numerosos, difíceis de localizar”; é por isso, aliás, que o autor prefere, nesse caso, o conceito de “franjas pioneiras” – expressão que, segundo ele, “convém melhor a esta região instável e incerta, onde manchas de floresta subsistem às vezes por muito tempo, envolvidas por culturas ou pastagens, mesmo quando já bem mais distante o solo abriga os primeiros cultivos” (MONBEIG, 1984, p. 165). Assim, deve-se notar que, escrevendo já em 1947, Nelson Werneck Sodré sente-se autorizado a dizer que o segmento ocidental da Noroeste no SMT (de Campo Grande para oeste), embora “mais distante dos centros de vida”, vinha desenvolvendo-se “segundo um ritmo acelerado, e correspondendo, de certo modo, ao tipo da zona pioneira paulista”. Nesse trecho, diz Sodré, a ferrovia “introduziu modificações do mais alto teor, e a principal delas foi a provocação da entrada de numerosos grupos adventícios, dedicados aos misteres mais diversos, tornando a região uma espécie de Califórnia, pela variedade de

origem de seus habitantes". Contudo, o mesmo autor efetua observações que relativizam (para não dizer que anulam) essa alusão a uma espécie de "zona pioneira" na seção sul-matogrossense da NOB. De fato, continuando a referir-se àqueles "grupos adventícios", Sodré escreve, entre outras coisas: "a maioria deles, entretanto, não vem para permanecer, para o estabelecimento definitivo. Vêm para o enriquecimento rápido e para a retirada posterior. Estabelecem-se, via de regra, nos poucos centros urbanos existentes, dominam o comércio local, ou as trocas que independem de fixação, como é o caso dos diamantes" (SODRÉ, 1947, p. 72).

Para o caso do sul de Mato Grosso, portanto, na maior parte do nosso período, talvez se possam extrair ensinamentos destas outras observações de Waibel: "não é toda ampliação territorial da área povoada rural pela expansão da agricultura que pretendo denominar de zona pioneira. Se o desenvolvimento é lento e contínuo, então teremos, pode-se dizer, um caso normal, que na marcha do povoamento da terra ocorreu com frequência e provavelmente era a regra" (WAIBEL, 1979, p. 282). De fato, diferentemente do ocorrido no noroeste paulista, pode-se dizer que, no SMT, a despeito da passagem da ferrovia, o desenvolvimento agrícola continuou em ritmo "lento e contínuo" – mais lento, talvez, do que contínuo. É por tais circunstâncias que, embora provavelmente abusando um pouco da retórica, escrevo que nos encontramos, nesse caso, em face de "uma ferrovia e dois mundos".

Teria portanto faltado, ao SMT, alguma condição necessária para que a expansão agrícola saltasse de seu estado rotineiro para o estado febril anteriormente aludido. Desde logo, ao que parece, a existência da ferrovia não constituiu nesse caso uma condição suficiente. É certo que, como nota Szmrecsányi, no Brasil a expansão da fronteira agrícola "tem sido suscitada e/ou acelerada pela ampliação da infra-estrutura de transportes (primeiro por meio das ferrovias e depois através das rodovias)"; contudo, o mesmo autor acrescenta:

Mas, ao mesmo tempo, é inegável que tanto a industrialização em geral como a urbanização *lato sensu* têm estado subjacentes ao processo, e que a expansão da fronteira agrícola [...] constituiu, em última análise, uma decorrência do novo padrão de acumulação da economia brasileira, e da concentração – funcional, setorial e regional – da renda que ela engendrou (SZMRECSÁNYI, 1984, p. 129).

Desse modo, parece que podemos subscrever as palavras de Foweraker, para quem os "determinantes imediatos" do processo de emergência das frentes pioneiras relacionam-se, em primeiro lugar, "à demanda constantemente crescente de arroz, feijão, carne e outros produtos nas maiores cidades do país" (FOWERAKER, 1982, p. 75; grifo meu); poderia aliás ser

acrescentada também a demanda por café, que manteve, apesar de tudo, importante potencial de estímulo à expansão das plantações. A demanda por uma agricultura comercial, em suma, é evidentemente o elemento essencialmente dinâmico, o que indica já o sentido propriamente capitalista das frentes pioneiras, no momento de sua plena configuração. Em outras palavras, ausente ou muito fraca essa demanda, uma zona pioneira não emergirá, e a agricultura tenderá a permanecer, segundo a terminologia de Foweraker, num estágio "pré-capitalista" – o que talvez não seja muito diferente do desenvolvimento "lento e contínuo" mencionado por Waibel.

Assim, talvez pudéssemos então dizer que a Noroeste chegou ao SMT "antes do tempo", ou seja, antes de que as transformações em andamento no centro dinâmico da economia brasileira se desenvolvessem o suficiente para demandar uma maior expansão geográfica das frentes pioneiras, como índice de avanço do processo de integração econômica nacional. De fato, a literatura está plena de referências às grandes distâncias geográficas entre o citado pólo dinâmico e o sul de Mato Grosso – sendo expressamente notado que ainda sobravam, entre uma área e outra, vastos espaços intermediários, os quais teriam uma "natural" prioridade no processo de ocupação produtiva. Assim se compreende que, conforme já notei, seja frequentemente assinalado o *esmorecimento* dos efeitos provocados pela ferrovia, uma vez transposto o Rio Paraná. Fernando de Azevedo delinea claramente a questão:

A ação exercida pelo caminho de ferro, que está sempre na vanguarda do avanço das populações, tinha de atenuar-se e foi realmente esmorecendo à medida que a estrada, estirando-se pelo interior, se distanciava, naquelas regiões desertas, da pequena cidade paulista [Bauru] em que se entroncava nas duas vias férreas provenientes de São Paulo (AZEVEDO, [1958], p. 81).

Como nota o autor, dada a enorme distância que separava de São Paulo os terrenos atravessados pela Noroeste no SMT, "o avanço do café, no seu roteiro, a caminho do oeste", não poderia atingir tais terrenos, "na melhor hipótese, senão depois de cultivadas as terras da Noroeste paulista, mais próximas do porto de Santos, e só então abertas à exploração agrícola" (AZEVEDO, [1958], p. 82-83).

No mesmo sentido argumentam os técnicos da CPP, em 1952, com a diferença de que eles acentuam os efeitos da crise cafeeira de 1929 – a qual, embora "puramente acidental", teria constituído "um dos fatores predominantes na morosidade do desenvolvimento geral" de Mato Grosso e "especialmente responsável" pela "disparidade" entre os trechos paulista e mato-grossense. Assim, "ao calor dos altos preços do café", notam, "a onda verde invadiu a trilha que a Noroeste ia abrindo" no trecho de São Paulo; entretanto, "à medida que 1929 se aproximava, o torpor que

o precedeu – devido ao excesso de estoques, às dificuldades no escoamento e à queda nos preços – fez amortecerem todas as atividades e, afinal, *a onda de prosperidade morria nas barrancas do Paraná*” (RCP, p. 70-71; grifo meu).

Nessas circunstâncias, não surpreende que apenas na década de 50 se venha a identificar, com clareza, o transbordamento das frentes pioneiras, de São Paulo e Paraná em direção ao sul de Mato Grosso. A esse respeito, são particularmente significativas as palavras do então governador de Mato Grosso, Fernando Corrêa da Costa, em 1953:

Assiste Mato Grosso ao fato mais auspicioso da sua história: o deslocamento da fronteira econômica, que há pouco demorava nos limites de São Paulo com o nosso Estado, para dentro do seu território [...]. Mato Grosso vinha se povoando lentamente [...]. Hoje, no entanto, presenciamos um fenômeno inédito: a procura de terras novas e baratas, não apenas por pequenos lavradores mas por capitalistas. Há uma corrida em busca de solos virgens que, em breve, significarão café, borracha, cereais, os produtos valorizados desta quadra (RMT53, p. 4).

Já nesse momento, entretanto, a emergência das frentes pioneiras no sul de Mato Grosso vai ocorrer, de forma mais notável, não na área diretamente servida pela Noroeste, de solos não-férteis, mas em áreas de terras mais fecundas, na região da Serra da Bodoquena e particularmente no extremo-sul do SMT – e já aí relacionando-se em larga medida, como vimos, com a expansão das rodovias.

A Noroeste e o mais pesado fardo da economia sul-mato-grossense: o latifúndio pecuário

Mencionei até aqui dois *azares*, digamos assim, de que parece haver padecido a Noroeste em Mato Grosso: o primeiro foi o fato de haver sido lançada, em grandes extensões, sobre terras inférteis – “próximas da aridez”, como anteriormente salientado; e o outro, o fato de se haver colocado, no tempo, adiante dos impulsos de mercado decisivos para a constituição, no SMT, das típicas frentes pioneiras. Entretanto, como lembra Wai-bel, frentes pioneiras não constituem a única forma possível de desenvolvimento agrícola. Estímulos menos poderosos poderiam resultar em ritmos menos espetaculares de expansão, mas ainda assim poderiam ser capazes de produzir certa aceleração no referido processo “lento e contínuo”.

A esse respeito, parece possível dizer que tais estímulos não estavam de todo ausentes do SMT, não se podendo dizer que não houvesse,

já nas primeiras décadas do século 20, um certo interesse de migrantes brasileiros pela região. Em 1907, por exemplo, o autor de um relatório militar assinalava que, no planalto sul-mato-grossense, o povoamento se estendia “até as margens do Paraná e dos seus afluentes Ivinhema e Pardo” e manifestava “*francas tendências para o adensamento*”, adensamento esse que, em sua opinião, “se tornaria efetivo imediatamente após a decretação de *alguma medida liberal por parte do Governo de Mato Grosso*” (RELATÓRIO..., 1907, p. 20-21; grifo meu).

Sabe-se de fato que, no extremo sul do SMT, as concessões mantidas pela Companhia Mate Laranjeira abrangiam não apenas áreas de ervais mas também de campos, e tais áreas eram muito procuradas por numerosos migrantes brasileiros, principalmente gaúchos, que nessa época se dirigiam para essa região. Assim, em 1912 Brandão Jr. informava, por exemplo: “vinte mil pessoas estão, por assim dizer, *acampadas* à entrada desse atraente território, solicitando instantaneamente uma parcela de terra para estabelecerem definitivamente a sua tenda de trabalho”. O autor se referia, nesse caso, aos migrantes sul-rio-grandenses, que estavam então “concentrados principalmente sobre a fronteira paraguaia”, no município de Ponta Porã (BRANDÃO JÚNIOR, 1914, p. 427, 423; grifo meu).

Do mesmo modo, em 1922, Virgílio Corrêa Filho informava que “inúmeros são os colônos que espontaneamente procuram radicar-se em Mato Grosso”, obtendo para isso, segundo ele, “*gratuitamente*”, lotes “de 50 a 200 hectares de terras devolutas, nas regiões para esse fim destinadas”; entre tais regiões, como esclarece o autor, encontravam-se as terras “que ladeiam a E. F. Noroeste do Brasil, na largura de 10 quilômetros para cada lado, de Três Lagoas a Porto Esperança” (CORRÊA FILHO, 1922, p. 284-285).

Dadas essas circunstâncias, não parece efetivamente descabido supor que a NOB poderia haver tido um papel mais relevante, no encaminhamento de correntes de migrantes agricultores para o sul de Mato Grosso. A esse respeito, entretanto, parece-me possível dizer que a ferrovia foi vítima de um terceiro azar, provavelmente muito mais importante que os dois já mencionados: refiro-me ao fato de haver a Noroeste penetrado em regiões que, embora usualmente qualificadas como “vazias” (e que, de fato, contavam com escassíssima população), estavam todavia totalmente tomadas por poderosas forças sociais e políticas, que monopolizavam a propriedade e a posse das terras. Desse modo, mais uma vez fica ressaltada a impropriedade da idéia de se atribuir à suposta falta de visão e iniciativa dos dirigentes ferroviários a responsabilidade pelo “atraso” econômico do sul de Mato Grosso. Com efeito, tratando-se aqui de aspectos profundamente negativos da estrutura fundiária e social, em geral, do SMT, o que mais se realça é, na verdade, a responsabilidade dos próprios grupos dirigentes do Estado de Mato Grosso.

É certo que, desde pelo menos o início do século 20, dirigentes mato-grossenses clamam contra o latifúndio e seus nefastos efeitos sobre o desenvolvimento econômico do Estado. Em 1908, por exemplo, um documento de propaganda do Estado afirmava, orgulhoso, que em Mato Grosso a legislação sobre terras públicas “protege a pequena lavoura, banningo do seu território o regime dos latifúndios” – acrescentando que a finalidade da citada legislação era promover o estabelecimento de uma corrente de imigração, visto que “uma das principais necessidades” da região era o crescimento demográfico (CATÁLOGO..., 1908, p. 47, 36). Todavia, nenhuma política efetiva esses dirigentes chegaram a colocar em prática, com essa finalidade. A esse respeito não se registram senão tímidas iniciativas de colonização, em núcleos esparsos, numa política que aliás conduziu, freqüentemente, ao benefício de determinadas pessoas ou empresas, contratadas pelo Estado para supostamente implementarem a colonização mas que tendiam a açambarcar as terras que lhes eram concedidas, em lugar de promoverem seu loteamento.

Segundo notou um importante estudo, desde o início do período republicano, em Mato Grosso, “a tendência da política fundiária apontava para a concentração, seja pela legitimação de grandes posses de terras devolutas, que vinham em situação irregular desde o Império, seja pela venda ou concessões via arrendamentos, que acabavam sendo privatizadas, a título preferencial”. Os governantes, nota a autora, “preferiam não se indispor politicamente com os latifundiários”; desse modo, “as vendas, concessões e legitimações incidiam sobre áreas gigantescas”, enquanto as concessões gratuitas “eram restringidas a lotes tendo em média 50 ha” – o que, no total, “pouco significava para um estado que tinha aproximadamente 1.500.000 km² e uma população rarefeita” (MORENO, 1993, p. 110-111).

Em Mato Grosso, sustenta a mesma autora, “a política de alienação indiscriminada de terras continuou marcante em todos os governos do estado da primeira república”. Referindo-se especificamente às concessões gratuitas, que consistiam em pequenos lotes de terras devolutas, a autora registra a flagrante incoerência entre os discursos, que falavam na necessidade supostamente imperiosa de “braços laboriosos e inteligentes”, e as ações efetivamente implementadas: o “inexpressivo número de concessões gratuitas efetivadas”, escreve Moreno, comprovava “a real falta de interesse dos governos na expansão da pequena lavoura, ainda que propalassem o contrário em [sua] propaganda oficial”. Assim, entre 1895 e 1907, por exemplo, “foram registradas apenas 12 concessões gratuitas, totalizando 625 ha” (MORENO, 1993, p. 118, 133-134). Enfim, parece-me particularmente eloqüente o seguinte resumo apresentado pela autora, com relação ao período da Primeira República:

acima de tudo, a imigração espontânea ou dirigida não ocorria com o afluxo desejável porque o estado não oferecia condições para a expansão da pequena propriedade. Naquele momento, a sua economia baseava-se em atividades extensivas e predatórias; de criação de gado e de extração vegetal, que requeriam grandes extensões de terras. O grande interesse dos governantes residia na venda e no aforamento e/ou arrendamento das terras públicas para a indústria extrativa da borracha e erva-mate, que contribuíam consideravelmente com a receita do estado, tanto com a renda obtida das terras, como com os impostos sobre a exportação daqueles produtos (MORENO, 1993, p. 145; grifo meu).

Nesse contexto, arremata Moreno, a política de colonização “serviu mais para controlar a entrada de colonos imigrantes e a expansão da pequena propriedade, deixando clara a opção dos governantes por uma política de concentração fundiária” (MORENO, 1993, p. 145; grifo meu). Esse aspecto de controle parece aliás ficar evidenciado por uma mudança nos métodos de processamento dos pedidos de concessão de lotes gratuitos. Em 1922, segundo Corrêa Filho, os interessados deviam dirigir suas petições diretamente ao presidente do Estado, em Cuiabá – enquanto se sabe que, em anos anteriores, essas petições podiam ser dirigidas a autoridades mais acessíveis, a saber, os intendentes municipais (CORRÊA FILHO, 1922, p. 284-285; QUEIROZ, 1996, p. 240).

Além disso, parece possível discernir outras medidas destinadas não a facilitar mas a complicar a entrada de migrantes pobres – ainda que tais medidas fossem parcialmente justificadas como forma de impedir certos abusos. De fato, em 1919 assim se expressava o presidente do Estado, D. Aquino Corrêa: “tendo sido reservadas para a colonização zonas de terras ao longo da Estrada de Ferro Noroeste e nas margens de alguns rios francamente navegáveis, penso que, mesmo sem querer falar em detestáveis abusos cometidos, as ditas concessões gratuitas devam ser, pelo menos, restringidas, máxime em regiões para onde, especialmente agora, tende fatalmente a dirigir-se a corrente imigratória” (RMT19, p. 85)³⁸. É importante salientar que, conforme se pode deduzir pelas últimas frases do trecho citado, o Estado, de modo deliberado, praticamente deixava à Noroeste toda a responsabilidade pela atração de novos povoadores.

Desse modo, depois de notar que já em 1907 a legislação estadual havia “firmado as bases do serviço de colonização”, o próprio Corrêa Fi-

38. Ao que parece, tais abusos seriam aqueles referidos em um relatório anterior: “alguns indivíduos residentes no Sul do Estado, negociantes, ho-teleiros, etc., que absolutamente não estão nas condições de se beneficiarem do favor da lei, têm obtido das autoridades locais os necessários atestados para virem apresentar-se como imigrantes, solicitando concessão gratuita de lotes para lavoura” (RMT16, p. 46).

lho reconhecia, em 1922, que “o Estado não conseguiu ainda pô-lo por obra” (CORRÊA FILHO, 1922, p. 284). Na verdade, em 1921 havia sido finalmente instalada a primeira colônia agrícola “sistematicamente fundada em Mato Grosso”: a Colônia de Terenós, com cerca de 14 mil ha em terras férteis às margens da Noroeste, pouco a oeste de Campo Grande, em cujos lotes “já se acham localizados os primeiros colonos alemães” (RMT21, p. 78). Persistiam, contudo, as dificuldades burocráticas, até mesmo para o processo de compra de terras devolutas. Para os habitantes “do Sul ou de fora do Estado”, que vinham pela Noroeste, o referido processo era “demorado e dispendioso”, como admitia em 1930 o próprio presidente do Estado. O presidente menciona, com efeito, os “justos clamores da gente do Sul, que se queixá da morosidade, dos prejuízos e das dificuldades de toda ordem a vencer, para adquirir um pedaço de terras ao Estado” e em vista disso pondera mesmo que “já seria tempo de criarmos uma Subdiretoria de Terras em Campo Grande” (RMT30, p. 82). Na verdade, a julgar por certas referências de Arlindo de Andrade, até mesmo em Terenós, raro caso de êxito nessa matéria, era escassa a boa vontade do poder público. Esse autor, de fato, assevera que os estrangeiros assentados na colônia enfrentavam um “verdadeiro martírio, para obterem os seus títulos” (ANDRADE, 1934, p. 190).

A propósito das observações de Andrade, cabe aqui reexaminar a questão da “falta de braços” para a lavoura, recorrentemente mencionada pela literatura. A meu ver, também a partir de tais queixas é possível, por meios indiretos, inferir que, caso fossem mais favoráveis as condições vigentes na região, o fluxo de povoamento induzido pela ferrovia poderia haver-se traduzido, em escala mais apreciável, na formação de um segmento de pequenos produtores familiares. Segundo Andrade, como vimos, os “roceiros nortistas” vindos pela Noroeste preferiam a vida nas cidades, por ser ela “mais cômoda”. Certamente, apenas uma pesquisa aprofundada poderia dizer se se tratava, nesse caso, de uma autêntica opção. Contudo, em vista do que tem sido exposto nas páginas anteriores, creio ser possível inferir que, ao contrário, a permanência nas cidades provavelmente se devia, em considerável medida, a falta de oportunidades de acesso à propriedade da terra, bem como a uma compreensível recusa, por parte daqueles “roceiros”, à condição de “operário agrícola” nos latifúndios pecuários.

Parece, de fato, que as queixas quanto à “falta de braços”, tal como formuladas por Andrade e sobretudo por Corrêa Filho (ao tratar da lavoura cafeeira, em trecho que já citei), expressam sobretudo o ponto de vista de grandes proprietários. Assim, por essa espécie de referências se deduz que, no SMT, mesmo a produção de gêneros alimentícios continuava a ser, em boa medida, uma iniciativa de latifundiários – e por isso

mesmo insuficiente, uma vez que era encarada sob critérios capitalistas e não pelo ângulo da produção familiar tipicamente camponesa. Andrade, com efeito, depois de escrever, como já vimos, que “na maioria das fazendas compra-se cereais importados”, acrescenta: “o plantio, as mais das vezes, não compensa o fazendeiro” (ANDRADE, 1934, p. 145; grifo meu).

Enfim, a inocuidade das iniciativas colonizadoras do poder público estadual foi proclamada, em fins da década de 40, pelo próprio governador Arnaldo de Figueiredo: “das diversas tentativas do passado”, diz ele, “nada, ou quase nada resta”, e a mesma avaliação seria repetida no ano seguinte: “os meus antecessores muito se preocuparam com a colonização do Estado, porém pouco ou nada conseguiram realizar nesse sentido” (RMT48, p. 87; RMT49, p. 47).

Enquanto isso, durante a maior parte do nosso período, os poderosos interesses da Companhia Mate Laranjeira, intimamente relacionados aos das camadas dirigentes estaduais, retardaram quanto puderam a liberação das vastas áreas dominadas pela empresa. A esse respeito, é preciso certamente recordar que depois de 1915 o Estado garantiu aos posseiros estabelecidos na região dos ervais a preferência para aquisição dos respectivos terrenos. Tal providência, contudo, embora haja efetivamente facilitado o assentamento de muitos migrantes, teve um impacto relativamente limitado, sendo assim inúmeras as referências aos efeitos inibidores da presença da Companhia Mate sobre o povoamento do sul de Mato Grosso. Referindo-se ao período do Estado Novo, Lenharo, por exemplo, escreve que no extremo sul de Mato Grosso o acesso à terra encontrava-se “virtualmente bloqueado, e sobravam poucas possibilidades do migrante alcançá-la” (LENHARO, 1986a, p. 64; v. também, por exemplo, WEINGÄRTNER, 1995b, passim; MACAULAY, [19--], p. 101; FOWERAKER, 1982, p. 134; OLIVEIRA, 1999, p. 132-154).

Na época do Estado Novo, como já assinali, autoridades federais atribuíam expressamente aos dirigentes mato-grossenses a responsabilidade pela situação de relativo despovoamento em que se encontravam as regiões fronteiriças do Estado: segundo essas autoridades da União, escreveu uma pesquisadora, “a situação criada no sul de Mato Grosso, com o arrendamento dos ervais por mais de 50 anos, tinha sido culpa do Estado, por não ter desenvolvido uma política agrária e de colonização para a região” (GUILLEN, 1996, p. 42). Nessas circunstâncias, uma liberação mais ampla desses terrenos precisou esperar a atuação do governo federal, já na década de 40, com a criação do Território Federal de Ponta Porã e da Colônia de Dourados – embora, como vimos, a Companhia haja conseguido, ainda então, manter parcela de suas antigas posições, por meio de sucessivas protelações da execução das medidas preconizadas pelo governo federal.

Por outro lado, é certo que, desde fins da década de 40, os governos do Estado de Mato Grosso implementam uma política de colonização mais agressiva. Moreno registra que, a partir da experiência da CAND, várias colônias agrícolas estaduais foram estabelecidas; contudo, essas ações ainda se mostravam, pelo menos até a década de 60, permeadas de vícios os mais diversos, com a continuação das "alienações indiscriminadas" de terras e sua utilização como "premiações a favores político-eleitorais" (MORENO, 1993, p. 179, 181). De fato, em Mato Grosso, na década de 50, ocorreu "um acelerado processo de apropriação privada das terras do Estado", processo esse que "decorreu sob o signo de intensa especulação" e "não poupou sequer áreas das reservas indígenas" – sendo que, ao fim, "quem mais lucrou com essa política foram os grandes negociantes de terras e os grandes empresários, visto que só eles poderiam cumprir com os requisitos básicos exigidos pelo governo para a aquisição de terras e para a atividade colonizadora" (VASCONCELOS, 1997, p. 83).

Enfim, constata-se que, ainda então, continuava muito restrito o acesso à terra por parte de migrantes pobres. Lenharo, por exemplo, confirmando o dito por Vasconcelos, assinala que o aspecto mais notável das políticas territoriais dos governos de Mato Grosso consistia na apropriação de grandes extensões por grupos capitalistas, "fechando-se a porteira, já antes dos anos 60, para as populações trabalhadoras que acorriam ao estado de Mato Grosso, em busca da terra própria para plantar" (LENHARO, 1986c, p. 48; grifo meu).

Em tais circunstâncias, no sul de Mato Grosso o latifúndio pecuário manteve e até mesmo ampliou sua presença econômica e política, limitando e, até certo ponto, frustrando as transformações econômicas mais dinâmicas que poderiam, em princípio, haver sido promovidas pela ferrovia. Compreende-se, assim, que um estudioso registre expressamente a "presença absoluta do latifúndio historicamente cristalizado, pecuário, poupador de mão-de-obra", como um dos responsáveis pelo fato de Mato Grosso não haver passado, "na mesma intensidade que Goiás, pela estimulação do novo sistema econômico viabilizado pelas estradas de ferro" (BERTRAN, 1988, p. 75).

Interessantes registros, a respeito do efeito nefasto do regime latifundiário sobre o desenvolvimento econômico do SMT, são efetuados por Sá Carvalho. Referindo-se, por exemplo, ao "atrofiamento" de Miranda, o autor esclarece que a explicação estava "na existência em seu território de grandes latifúndios estrangeiros, que possuem 2 terços do município". Do mesmo modo, ao analisar as disparidades entre as rendas arrecadadas por diferentes estações da Noroeste em Mato Grosso, ele explica que algumas das estações com "receitas ínfimas" estavam localizadas "dentro de

latifúndios estrangeiros ou mesmo nacionais, improdutivos e despovoados" (CARVALHO, 1942, p. 79, 83).

Também Fernando de Azevedo inclui, entre os fatores que não permitiram à NOB provocar, em Mato Grosso, transformação similar à ocorrida no trecho paulista, o "predomínio" da pecuária (AZEVEDO, [1958], p. 81-82). Do mesmo modo, assinala outro autor, enquanto no trecho paulista avançava o café, "fazendo nascer cidades e impulsionando-as para o progresso", em Mato Grosso "a pecuária era a força econômica que se afirmava, e mais lento era o desenvolvimento" (PÓVOAS, 1977, p. 42).

Outro observador chega a dizer, enfim, que no sul de Mato Grosso a Noroeste teria funcionado como "ponto desestabilizador" do progresso, precisamente por haver valorizado as terras, dando assim "poder de manobra ao latifúndio que politicamente impede o avanço industrial e conseqüentemente a melhor utilização dos caminhos de ferro" (FONSECA, 1985, p. 22). Com efeito, de modo bastante desalentador para quem esperasse, no sul de Mato Grosso, grandes transformações induzidas pela Noroeste, Maria M. Neves indica que foi precisamente nessa porção sul do Estado que se tornou mais visível o fortalecimento de segmentos "rural-pecuaristas". Entre os "novos personagens" que ascendem à arena política mato-grossense, ao fim do Estado Novo, reivindicando participação no poder, Neves inclui, de fato, as "elites políticas do sul do estado, originadas sobretudo da facção rural-pecuarista ou seus representantes urbanos". Ademais, referindo-se especificamente à Constituinte estadual de 1947, Neves informa que, dentre as "classes rurais" nela representadas, o segmento "mais significativo" era a "representação pecuarista do sul". "Surpreendentemente", completa a autora, era a representação do norte do Estado quem revelava "o maior conteúdo urbano, em termos proporcionais ao número de representantes" (NEVES, 1988, p. 125-126). Essa avaliação é, enfim, confirmada por um estudo mais recente, que, referindo-se à "classe dos grandes proprietários rurais sul-mato-grossenses", nota que essa classe, inicialmente definida como "uma espécie de elite subordinada ao governo 'de Cuiabá', tornou-se poderosa a partir dos anos 40, conquistando maioria no Poder Legislativo" (BITTAR, 1997, p. 2).

A Noroeste, a decadência das charqueadas e a vinculação da economia do SMT ao pólo paulista

Em seu valioso estudo, Fernando Borges aponta alguns fatores que historicamente funcionaram, em Mato Grosso, como "uma 'proteção natural' a certos tipos de produção para o mercado interno": a "grande distância" que separava Mato Grosso dos "centros produtores", no Brasil ou no exterior, e as "condições de transportes" prevaletentes antes do ad-

ventó da Noroeste, as quais implicavam em "custos de transportes muito elevados" (BORGES, 1991, p. 96). Como se vê, Borges não chega, nesse passo, a atribuir à Noroeste a quebra dessa "proteção natural". Entretanto, um tal efeito não constituiria uma novidade, conforme se deduz pelas considerações de Corrêa Filho acerca dos efeitos deletérios exercidos pela abertura da navegação pelo Rio Paraguai, em 1870, sobre a produção têxtil de Mato Grosso – uma atividade tão significativa, nessa época, que a importação de tecidos limitava-se "às peças mais finas", mas que não resistiu à concorrência, "especialmente em qualidade, dos similares importados" (CORRÊA FILHO, 1945a, p. 57).

No que respeita a tal espécie de "efeitos negativos", eventualmente causados pela Noroeste, as formulações mais categóricas foram expostas por Alves, em seu ensaio publicado em 1984. Esse pesquisador parte do pressuposto de que, no início do século 20 a economia mato-grossense era controlada pelas grandes casas comerciais estabelecidas nos portos fluviais mato-grossenses, principalmente em Corumbá, e vinculadas ao que ele considera o "pólo imperialista" situado na região platina. Menciona ainda, em ligação com tais casas comerciais e respectivo pólo imperialista, um "incipiente processo de diversificação da produção, iniciado em Mato Grosso após a Guerra do Paraguai" e que se manifestava no incremento da extração ervateira, das charqueadas e das usinas de açúcar no vale do Rio Cuiabá. Em tal contexto, para esse autor, os efeitos da NOB sobre todo o Estado de Mato Grosso teriam sido essencialmente nefastos: ele vê a Noroeste como um instrumento, um "tentáculo" de um outro pólo imperialista, este estabelecido no sudeste brasileiro – o qual, nas décadas iniciais do século 20, teria imposto desse modo uma divisão regional do trabalho que "estrangulou" o referido processo de diversificação da produção mato-grossense. Alves menciona, de fato, um "conflito de interesses entre os grupos monopólicos sediados em Buenos Aires e Montevideu, de um lado, e os vinculados a São Paulo, de outro", e acrescenta que, com relação a Mato Grosso, "o barateamento dos transportes, propiciado pela via férrea, determinou o deslocamento da hegemonia econômica platina para o eixo São Paulo-Santos" (ALVES, 1984, p. 54-55, 65).

Desse modo, já ao final da década de 20 estaria "bastante avançado" o processo pelo qual os comerciantes mato-grossenses se haveriam transformado em "proprietários de estabelecimentos puramente comerciais e/ou de fazendas de criação de gado". Em correspondência com esse processo, por outro lado, Mato Grosso "assumira sua 'vocaçãõ econômica'", a saber, a condição de "região basicamente exportadora de gado bovino em pé" (ALVES, 1984, p. 70, 72-73). De fato, segundo o autor,

a divisão regional do trabalho, a nível de Brasil, jamais privilegiaria o desenvolvimento industrial de Mato Grosso, região interior, afastada dos

centros de consumo. Seus produtos industriais perderiam qualquer possibilidade de competir no mercado, em consequência dos elevados custos de transporte. Ao contrário, a divisão regional do trabalho determinou que a 'vocaçãõ natural' de Mato Grosso seria a pecuária, como parte de uma estratégia de produção de alimentos para o abastecimento dos centros econômicos mais dinâmicos do Centro-Sul do país (ALVES, 1984, p. 57).

É certamente notório que desde muito cedo, no século 20, o espaço econômico sul-mato-grossense passou a integrar-se mais fortemente à economia paulista. Num processo incrementado em grande parte pela Noroeste (auxiliada, como vimos, pela Sorocabana e pela Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso), o referido espaço caracterizou-se cada vez mais como consumidor dos produtos da indústria paulista. Nessas circunstâncias, portanto, não seria implausível supor, utilizando expressões de Baer, que o crescimento da "área dinâmica", isto é, São Paulo, provavelmente tendeu a exercer uma "força centrípeta", drenando para si um "potencial de crescimento" existente no sul de Mato Grosso (BAER, 1965, p. 146).

A esse respeito, é significativo o caso de alguns estabelecimentos industriais, principalmente do ramo da alimentação (produtores de bebidas, como a cerveja, além de bolachas e massas), fundados em Corumbá nas duas primeiras décadas do século 20. De acordo com Ito, essas indústrias, em sua maioria, "encerraram sua produção nas décadas de 20 e 30 por dois motivos principais", que ela indica: a "concorrência dos produtos procedentes do Estado de São Paulo", vindos pela Noroeste, e a Grande Depressão, que "não poderia deixar de contagiar a incipiente industrialização corumbaense" (ITO, 1992, p. 55). Também Arlindo de Andrade assinala por exemplo que, "com a facilidade da estrada de ferro", Mato Grosso importava artigos tão banais como "cabos de machados, de enxadas, vassouras, todos os utensílios de cerâmica" (ANDRADE, 1934, p. 147).

Assim, parece certo que as facilidades de transporte, após o advento da ferrovia, aliadas à estreiteza do mercado consumidor do SMT, não deixaram de produzir um efeito de inibição da produção artesanal e manufatureira local, com duração e intensidade variáveis segundo os diferentes casos. Contudo, na impossibilidade de efetuar aqui uma ampla discussão acerca de todos esses possíveis impactos negativos gerados pela Noroeste, concentrarei a atenção nas considerações de Alves sobre a indústria do charque.

Para esse autor, uma vez que as "empresas monopolistas" que exploravam esse ramo em Mato Grosso sediavam-se em Buenos Aires ou Montevideu, a construção da ferrovia teria afetado "profundamente" tal indústria, cujo desenvolvimento era "diretamente proporcional ao grau de poder dos grupos monopólicos platinos". Alves atribui ao "pequeno capital mato-grossense" uma tentativa, ainda, de adaptação às novas circuns-

tâncias, instalando charqueadas não junto aos rios mas ao lado da via férrea; para o autor, contudo, mesmo essa providência não poderia salvar a indústria, pois o processo de melhoramento do gado de Mato Grosso “começou a tornar viável seu aproveitamento industrial nos frigoríficos de São Paulo”. Desse conjunto de fatores, segundo nosso autor, haveria resultado “a decadência e sucessiva estagnação da indústria de charque, depois de 1925”, bem como “a possibilidade de implantação dos primeiros frigoríficos na região, já na década de 50, o que correspondeu ao último e definitivo golpe sobre os saladeiros e charqueadas” (ALVES, 1984, p. 64-66).

O que parece mais ressaltar da argumentação de Alves é uma insurgência contra o processo de integração do mercado nacional sob a égide da indústria estabelecida em São Paulo. Contudo, convém dizer que não me parece procedente a tese, aí implícita, acerca do assim chamado “imperialismo interno”, que teria sido exercido pela região-pólo em seu benefício e em detrimento das regiões periféricas. A esse respeito, reporto-me ao estudo de Wilson Cano, que enfoca adequadamente o problema. Como se sabe, esse autor refuta a mencionada tese, privilegiando a análise dos complexos mecanismos histórico-econômicos que permitiram a São Paulo a conquista da posição de pólo. As conseqüências desse processo, de todo modo, no período seguinte à crise de 29, são claramente indicadas por Cano:

A partir daí a periferia teve que se ajustar a uma nova “regra do jogo”: se possível, e além de sua antiga vinculação exportadora com o mercado internacional de produtos primários, funcionar como economia complementar ao “pólo”, com mínimas chances de com ele competir. A partir daquele momento, era a economia de São Paulo que passava a promover a integração do mercado nacional, de forma crescente, tornando-se o centro de decisão maior da acumulação de capital do país. Vista a questão de outra forma, a periferia nacional não mais poderia “percorrer iguais caminhos” percorridos por São Paulo; vale dizer, não teria mais sentido se pensar [...] em uma industrialização “autônoma” na periferia nacional (CANO, 1985, p. 52).

Pode-se portanto dizer que Alves nos propõe uma alternativa que, embora inverificável, não deixa de ser sedutora: a idéia de que, na ausência da Noroeste (e da rede de transportes a ela articulada), vale dizer, na ausência da integração subordinada à economia paulista, a economia mato-grossense (que nesse caso continuaria vinculada aos circuitos econômicos que passavam pelo Prata) teria tido condições de desenvolver-se de forma mais diversificada, escapando à triste “vocaçãõ” de exportadora de gado bovino em pé.

A esse respeito, todavia, é preciso desde logo notar que, já no tocante às atividades produtivas relacionadas aos transportes fluviais, a eco-

nomia sul-mato-grossense situava-se em posição claramente periférica. Como assinala Salsa Corrêa, entre o final do século 19 e o início do 20 Mato Grosso se apresentava como “região fornecedora de produtos exportáveis para o comércio exterior, negociando charque, couros, ervamate, poaia, borracha e outros gêneros, constituindo-se num mercado *periférico* e complementar”. É certo que, como nota a autora, associava-se a Mato Grosso uma “expectativa otimista”, fundamentada em “suas potencialidades econômicas, semelhantes às regiões pecuaristas da Argentina, do Paraguai e do Uruguai”. Contudo, nota ainda Corrêa, essa expectativa, “na verdade, não correspondia à realidade de sua produção”, e Mato Grosso “jamais deixou de ser uma região produtora *periférica*, desfrutando (em determinadas e especiais circunstâncias) de conjunturas favoráveis e demandas externas que estimularam algumas de suas principais atividades como a pecuária ou as atividades extrativas” (CORRÊA, Lúcia Salsa, 1997, p. 188-189; grifos do original).

Nem isso poderia ser diferente, aliás, segundo observa a mesma autora – quem, reportando-se a conceitos de Jobson Arruda, registra: “em Mato Grosso, não existiu uma *brecha* de produção para abastecimento, ou de caráter semi-industrial para suprimento das necessidades internas e movimento de um comércio inter-regional”. Referindo-se, ademais, a Corumbá, um pólo “urbano-mercantil” desenvolvido “a partir de um impulso externo”, Corrêa escreve que, “mesmo tendo se tornado o principal entreposto comercial de Mato Grosso no pós-guerra com o Paraguai, enfrentou problemas permanentes em decorrência de sua condição *periférica* no mercado platino e da ausência de infra-estrutura sólida e adequada ao seu pleno desenvolvimento”. Dado esse contexto, Salsa Corrêa pode escrever que “foi portanto, como atividade *periférica*” que as charqueadas “ganham espaço regional na economia de Mato Grosso, despontando de início com investimentos de grupos estrangeiros no sentido de aproveitar condições determinadas e singulares, que a fronteira Sul mato-grossense ofereceu numa etapa específica de sua articulação com mercados platinos e com o mercado mundial” (CORRÊA, Lúcia Salsa, p. 189, 194, 245-246; grifos do original).

Isto posto, passo a ocupar-me da avaliação segundo a qual a indústria mato-grossense do charque haveria entrado em decadência ainda na década de 20. Tal avaliação, como vimos, é afirmada por Alves, mas cabe assinalar que também Salsa Corrêa não deixa de subscrevê-la, escrevendo que as charqueadas constituíram “uma economia de curta duração, refletindo os limites e as contradições do seu sistema de produção e de sua fragilidade no contexto da economia pecuária do Sul mato-grossense”. Assim, para a autora, “após 1920 a produção do charque viveria um lento e gradual processo de declínio”, o qual “coincidiu com a desarticulação econômica dos grupos estrangeiros” que haviam investi-

do nas charqueadas, "substituídos por criadores regionais de gado que assumiram essa atividade, sem usufruir das mesmas condições que haviam sustentado a razoável demanda desse tipo de mercadoria". Enfim, escreve Corrêa, "os estabelecimentos de charque só se mantiveram viáveis enquanto seus custos de produção (terra, gado, mão-de-obra, fretes e impostos) permaneceram muito baratos e compensadores, possibilitando a colocação de seus produtos nos mercados a preços bem atraentes" (CORRÊA, Lúcia Salsa, 1997, p. 248-249).

Tais afirmações, entretanto, se afiguram passíveis de discussão. É certo que, como mostra a *Tabela 4.9*, a exportação mato-grossense de charque atingiu, em 1924 e 1925, níveis relativamente bastante elevados, que não mais seriam atingidos nos anos posteriores. Acredito, contudo, que seria necessário mais que isso para que se pudesse falar em uma efetiva decadência; de fato, apenas dois anos de elevados índices de desempenho não me parecem suficientes para caracterizar um verdadeiro *apogeu* de um ramo econômico – estando, ao contrário, muito mais próximos de indicar um *pico* conjuntural, uma situação excepcional e, por isso mesmo, transitória (podendo-se aliás notar que, em torno de 1950, os volumes exportados parecem retornar aos níveis do referido pico). Como notaram Villela e Suzigan, foram "efêmeras" as incursões de produtos industriais brasileiros, entre eles a carne e seus derivados, no mercado mundial, por ocasião da Primeira Guerra; os mercados então conquistados logo foram perdidos, entre outros motivos pela "própria ineficiência da produção interna": "os produtos eram, em condições normais do comércio exterior, não-competitivos e de baixa qualidade". Assim, tais "incursões" podem ter durado apenas até meados da década de 20; como notam os mesmos autores, as exportações de carne congelada, por exemplo, mantiveram-se em nível alto até 1923 (VILLELA; SUZIGAN, 1973, p. 69-71, 166).

Para uma caracterização e análise do destino das charqueadas mato-grossenses, vou aqui me valer principalmente do excelente trabalho de Luiz M. do Nascimento, que efetua um sistemático estudo do assunto. Desde logo se nota que esse autor situa claramente a decadência das charqueadas mato-grossenses na década de 50 – identificando portanto na década de 20, isto é, entre 1922 e 1931, apenas o "último período de instalação de charqueadas em Mato Grosso". Nessa época, informa o autor, foram instalados três grandes estabelecimentos no município de Corumbá – *Corumbá*, *Otilia* e *Barrinhos*, dando início ao que ele considera uma *nova fase* na indústria charqueadora de Mato Grosso. Segundo ele, tratava-se agora de estabelecimentos "nascidos da iniciativa de empresários mato-grossenses", assinalando o momento em que "pecuaristas e comerciantes regionais iriam começar a assumir a liderança nessa atividade"; até então, como nota o autor, a "hegemonia" nessa indústria pertenc-

cia a estrangeiros, cuja presença, contudo, "começa a refluir a partir desse momento" (NASCIMENTO, 1992, p. 178, 10-11).

De acordo com as pesquisas de Nascimento, e bem ao contrário das asserções até aqui referidas, as charqueadas mato-grossenses dispuseram, até a década de 50, de condições de desenvolvimento bastante favoráveis, e mais: chegaram a alcançar uma "grande prosperidade", evidenciada pelo "aumento do capital, instalações e aparelhagens de algumas delas". Nascimento enfatiza o seguinte ponto: a concorrência pela matéria-prima (o gado em pé), com os matadouros e frigoríficos paulistas (abastecidos em parte pela Noroeste, como sabemos), não chegou a constituir um sério empecilho para o desenvolvimento dessas empresas: "a matéria-prima, gado bovino, nunca foi problema para o abastecimento das charqueadas. O grande excedente bovino subutilizado, vendido a baixos preços no Estado, garantia a essas indústrias um fornecimento seguro desse insumo" (NASCIMENTO, 1992, p. 59-37-38).

Depois de analisar, sob vários ângulos, a questão da mão-de-obra das charqueadas, Nascimento conclui igualmente que essas indústrias não foram afetadas por um suposto "excessivo custo" da força-de-trabalho. O autor mostra também que "boa parte" do capital investido nessa indústria, na mencionada nova fase, "veio do setor comercial", lembrando ainda que, "com muita frequência, os próprios charqueadores desenvolviam atividades comerciais". Ele supõe que a maioria das charqueadas operava com recursos próprios, e conclui que, "mesmo com escassez de crédito em Mato Grosso, não há nenhuma dúvida de que as indústrias de charque alcançaram uma grande prosperidade". Para ilustrar sua afirmação, o autor cita dois casos: a charqueada *Otilia*, que, fundada em 1923 com um capital de 300 mil cruzeiros, possuía na década de 50 um capital realizado de 4,5 milhões de cruzeiros; e a *Barrinhos*, implantada em 1931 com um capital de 800 mil cruzeiros e que chegou a 1956 com um capital de 10 milhões de cruzeiros. Eis, enfim, a conclusão geral do autor a esse respeito: "a falta de capital não pode ser considerada, em hipótese alguma, uma das causas da decadência das charqueadas" (NASCIMENTO, 1992, p. 45, 58-60).

Finalmente, tratando do mercado consumidor, as conclusões do autor vão no mesmo sentido: "a exportação e os preços do charque, ao longo das cinco décadas que vão de 1910 a 1960, mantiveram-se num patamar que não pode ter prejudicado as charqueadas de Mato Grosso". Nascimento registra que o "grande consumidor" do charque mato-grossense foi sempre o mercado *interno* brasileiro, e é de fato sabido que, ao longo da primeira metade do século 20, o mercado consumidor interno dos produtos derivados do gado bovino, sejam as carnes resfriadas ou congeladas, seja mesmo o charque, apresentou constante crescimento, no contexto do intenso processo de industrialização e urbanização. Não sur-

preende portanto a afirmação de Nascimento, no sentido de que a demanda “não foi obstáculo ao funcionamento das charqueadas mato-grossenses” (NASCIMENTO, 1992, p. 73, 75, 77, 80-81).

Desse modo, como foi dito, é apenas na década de 50 que, de acordo com Nascimento, ocorre efetivamente a decadência das charqueadas mato-grossenses. Nessa época, diz o autor, “pressionadas pela concorrência e pelo Ministério da Agricultura”, as charqueadas trataram de modernizar-se, de modo que algumas acabaram por transformar-se em frigoríficos: “na década de 60, as indústrias que ainda sobreviviam com o nome de charqueada, no Estado de Mato Grosso, praticamente já haviam se descaracterizado como tal: eram estabelecimentos em vias de transformar-se em frigoríficos, e isso, geralmente, ocorreu na década de 70” (NASCIMENTO, 1992, p. 47-50, 173).

Resta agora a considerar o aspecto que, para o presente trabalho, assume particular relevância: o problema do transporte do charque. De fato, um dos argumentos de Alves, com relação aos supostos efeitos deletérios da Noroeste sobre as charqueadas, reside na “política de fretes” da NOB. Ele se refere, assim, ao “paradoxo” representado pela vigência, com relação ao charque, de tarifas mais elevadas que as incidentes sobre o gado em pé (sendo que o produto industrializado permitia o “pleno esgotamento da capacidade de transporte de um vagão de carga, enquanto o transporte de gado em pé se revelava permanentemente ocioso”) – concluindo que essa política, por parte da Noroeste, correspondia simplesmente a “mais um instrumento do capital monopolista, para realizar a divisão regional do trabalho que lhe interessava, na qual a Mato Grosso caberia basicamente exportar gado bovino em pé para São Paulo” (ALVES, 1984, p. 68-69).

No que concerne a esse “paradoxo” tarifário, tal argumento parece-me já suficientemente contestado pelo que foi dito ao longo deste trabalho. A diferença de tarifas entre gado em pé e charque decorria, como vimos, da aplicação de um princípio universal de tarifação ferroviária. Além disso, não parece necessário recorrer a tramas imperialistas para encontrarem-se pressões contra as tarifas, já normalmente baixas, do gado em pé: basta mencionar os interesses imediatos dos criadores de gado, integrantes das classes sociais dominantes no Brasil, e especialmente em Mato Grosso, e que dispunham de força suficiente para garantir fretes irrisórios, ainda que à custa do sucateamento das ferrovias.

Por outro lado, embora esse aspecto não seja abordado por Alves, convém consignar que o incremento do transporte de charque mato-grossense pela Noroeste foi grandemente induzido pelas disposições de uma lei federal, editada em 1928, que *desnacionalizava*, isto é, equiparava a produtos estrangeiros o charque brasileiro que fosse transportado me-

dante trânsito por portos estrangeiros. Como nota Nascimento, essa lei surgiu por pressão dos charqueadores estabelecidos em outros Estados brasileiros, prejudicados pelo intenso contrabando de que era objeto o charque produzido em Mato Grosso: empresas argentinas e principalmente uruguaias importavam esse charque tendo como objetivo sua reexportação para o mercado cubano, mas esse comércio se dava em grande parte de forma ilícita. Segundo Nascimento, o contrabando de charque “deve ter existido desde o início dessa atividade industrial no Estado de Mato Grosso, uma vez que, na década de 20, ele já era encarado com certa naturalidade”. Entretanto, o tráfico ilegal de guias de exportação, que permitia o contrabando, só era possível no comércio por via fluvial, e jamais pela ferrovia. A lei foi aprovada, contudo, sob oposição mato-grossense, cuja bancada “alegava que os saladeristas do sul do Estado preferiam a via fluvial, pelas dificuldades dos transportes terrestres e maior frete” (NASCIMENTO, 1992, p. 77, 82-84; grifo meu)³⁹.

Sabe-se que, aprovada a lei, o charque mato-grossense tendeu a ser canalizado para exportação pela Noroeste. Assim, as circunstâncias descritas poderiam, certamente, dar margem à suposição de que, na ausência da desnacionalização, o transporte fluvial haveria conseguido manter uma maior participação nos volumes transportados, valendo-se de seus fretes supostamente mais baixos. Não me parece, contudo, que se possa encontrar aí uma nova conspiração contra supostos interesses da economia de Mato Grosso.

De fato, o trabalho de Nascimento não subscreve a idéia de que eventuais dificuldades de transporte pudessem ser consideradas fatores importantes, a dificultar o desenvolvimento das charqueadas. É certo que, segundo esse autor, no caso do charque o transporte fluvial, de Corumbá ao Rio de Janeiro, era “muito mais barato” que o ferroviário. Entretanto, prossegue ele, essa diferença tendia a ser, provavelmente, neutralizada pelo longo tempo consumido nos percursos fluviais: “até o porto do Rio de Janeiro um navio gastava, em média, 30 dias de viagem, incluindo o tempo utilizado para o transbordo das cargas em Montevideu. Se levarmos em consideração que o charque poderia perder em torno de 1% de peso em 30 dias, uma tonelada do produto transportada por navio dava um prejuízo de 15\$ (quinze mil réis) aproximadamente”. Por outro lado, um despacho pela ferrovia, “por mais que demorasse, não gastava, até o Rio de Janeiro, um terço do tempo que demorava um navio”. Desse modo o transporte ferroviário, mesmo com fretes mais elevados, “poderia ser uma melhor opção do que o fluvial” – o que, como nota Nasci-

39. Sobre esse tema, v. tb. CORRÊA, Lúcia Salsa, 1997, p. 247-248.

mento, "ajuda a explicar a grande quantidade de charque exportada pela estrada de ferro" (NASCIMENTO, 1992, p. 90-91)⁴⁰.

Ademais, cabe lembrar aqui uma outra circunstância, a qual me parece reveladora de que, independentemente da desnacionalização, o transporte ferroviário, na concorrência com o fluvial, não parecia tão desfavorável ao interesse dos charqueadores: refiro-me ao fato já mencionado (e aliás registrado pelo próprio Alves) de que, tão logo concluído o trecho de Bauru a Porto Esperança, os novos industriais desse ramo acorram, pressurosos, a instalar seus estabelecimentos à margem da via férrea – e isso não apenas nos municípios de Campo Grande e Três Lagoas mas até mesmo nos municípios de Miranda e Aquidauana, já em pleno Pantanal. Além disso, Nascimento registra expressamente que "grande quantidade" de charque já era exportada pela estrada de ferro, mesmo antes da desnacionalização (NASCIMENTO, 1992, p. 91) – fato que é aliás confirmado pelos dados constantes na Tabela 4.16.

Mais importante ainda é notar que a bancada mato-grossense obteve, como uma compensação pelos prejuízos eventualmente causados pela citada lei, uma concessão nada desprezível, já mencionada no capítulo anterior: uma substancial redução nas tarifas do charque exportado pela ferrovia. Convém também registrar que, segundo assevera Nascimento, a desnacionalização não chegou a prejudicar a parcela da indústria charqueadora "ligada a empresários mato-grossenses" – havendo abalado, assim, apenas as charqueadas "pertencentes a empresários platinos" (NASCIMENTO, 1992, p. 84-86)⁴¹. Finalmente, e a despeito das observações de Alves e do próprio Nascimento, existem indicações de que, em meados da década de 30, os fretes fluvial e ferroviário, para o transporte de charque, eram rigorosamente equivalentes: "o quilo de charque paga o frete de \$300 para o Rio, por via férrea; e de \$290, por água" (ANDRADE, 1934, p. 89).

Parece, assim, suficientemente demonstrada a não-ocorrência do cenário proposto por Alves, pelo qual se teria verificado a quase imedia-

40. Convém observar que o charque era ainda uma mercadoria sujeita a deterioração. Salsa Corrêa menciona, por exemplo, que em 1925 "um vapor do *Lloyd* havia demorado 38 dias na viagem de Corumbá a Montevideu, causando a perda total de um carregamento de couros salgados e de charque" (CORRÊA, Lúcia Salsa, 1997, p. 200). Em 1930 o diretor da NOB, por seu turno, cuidava de assegurar que os transportes de charque eram feitos "com toda a presteza requerida por essa mercadoria, de fácil deterioração" (R30, p. 28).

41. Por mais essa via, portanto, a Noroeste veio contribuir para a política dos dirigentes brasileiros, a saber, a *nacionalização*, se assim podemos dizer, do sul de Mato Grosso.

ta derrocada das charqueadas mato-grossenses, suplantadas pelos frigoríficos estabelecidos no sudeste com a poderosa colaboração da ferrovia, encarregada de conduzir até eles a matéria-prima necessária.)

Entretanto, convém recordar que os dados referentes ao transporte de charque pela Noroeste, já expostos no presente trabalho, sugerem uma importante inferência: as circunstâncias favoráveis apontadas por Nascimento não parecem haver beneficiado, indistintamente, a *todas* as charqueadas sul-mato-grossenses. Com efeito, aqueles dados mostram que eram relativamente reduzidos os embarques efetuados pela estação de Campo Grande e quase insignificantes aqueles efetuados no município de Três Lagoas (estação de Arapuá) – indicando, ao mesmo tempo, que a maior parte do charque provinha de estabelecimentos situados no Pantanal, sendo tais embarques efetuados em Porto Esperança e, em menor escala, em Aquidauana. Parece portanto lícita a conclusão, já exposta, de que tais dados demonstram o insucesso das charqueadas de Três Lagoas (e, em certa medida, de Campo Grande) e a fortuna bem maior dos estabelecimentos situados no Pantanal.

Essas circunstâncias indicam portanto que, pelo menos em parte, deve ter funcionado o esquema imaginado por Alves. De fato, pode-se supor que a razão de não haverem florescido as charqueadas situadas fora do Pantanal foi a *maior valorização* do gado, naquelas áreas mais próximas à região-pólo: desse modo, as charqueadas situadas em tais áreas teriam sido efetivamente batidas na concorrência por matéria-prima (inferência que pode ser, aliás, parcialmente confirmada pelos dados que indicam um maior volume de embarques de gado no 2º distrito da NOB, que correspondia ao trecho de Araçatuba a Água Clara, conforme já vimos).

Nascimento sugere que teria sido o *isolamento* das charqueadas, isto é, a *deficiência dos meios de transporte* na região em que se instalavam, o fato a explicar sua sobrevivência até os anos 50 (NASCIMENTO, 1992, p. 135-136). Entretanto, creio que essa questão não se relaciona diretamente com o desempenho da Noroeste. Ao contrário, segundo me parece, o problema, embora resida de fato num *relativo isolamento*, não tem a ver propriamente com deficiência de transportes mas sim com *distância física*, isto é, *geográfica*, entre a periferia e o pólo. Assim, pode-se supor que, na porção leste do SMT, a maior valorização do gado tenha decorrido não da simples presença da ferrovia mas sobretudo do fato de esse gado poder chegar às áreas de engorda com menores despesas – ainda que continuasse a seguir a pé. Assim, poderíamos dizer que, no tocante à competição pela matéria-prima, a distância geográfica exerceu, do ponto de vista dos charqueadores do Pantanal do SMT, um papel positivo, funcionando ainda nos moldes de uma barreira protecionista.

Certamente, a pertinência das mencionadas asserções de Alves é parcial ainda em um outro sentido: como já vimos, o gado exportado por

Mato Grosso, mesmo pela NOB, não era gado gordo, como parece supor o citado autor. Na verdade, a ser correta tal suposição, as charqueadas provavelmente teriam sido substituídas por frigoríficos, no SMT, muito mais cedo. Conforme demonstra Nascimento, a força das charqueadas residia precisamente no *atraso*, isto é, na má qualidade da matéria-prima, derivada do primitivismo das técnicas pecuárias na região, e no baixo padrão tecnológico das próprias empresas. Tal padrão tecnológico, que se manifestava em um ineficiente aproveitamento da matéria-prima, correspondia perfeitamente aos baixos preços dessa última, ofertada pela pecuária extensiva – cujos custos de produção eram “insignificantes”. É conveniente assinalar que, de modo muito diferente das charqueadas, os frigoríficos exigiam gado de boa qualidade, ofertado por uma pecuária bastante melhorada: melhor aparelhadas tecnicamente, essas indústrias operavam com custos menores e efetuavam um eficiente aproveitamento da matéria-prima – podendo, portanto, pagar por ela preços mais altos (NASCIMENTO, 1992, p. 179, 152-156).

Entretanto, é amplamente reconhecido que no SMT os melhoramentos nas técnicas da criação bovina foram muito lentos. Em 1941, Sodré registra por exemplo o inglório destino até mesmo das fazendas estrangeiras, que haviam sido tão entusiasticamente saudadas na década de 20: essas propriedades, diz Sodré, encontravam-se “entregues ao regime pastoril, semelhante, em tudo e por tudo, ao das fazendas brasileiras, sem uma melhoria, sem uma distinção, sem um traço que lhes fixe um lugar à parte, na organização da produção” (SODRÉ, 1941, p. 129). Outros autores referem também que cedo os estrangeiros abandonaram as experiências com o gado de “raças finas” – suplantadas essas pela superioridade, nas condições locais, do gado indiano: os próprios ingleses da *Brazil Land*, nota Demóstheneis Martins, optaram pelo zebu, consagrado como “o preferido pelos criadores mato-grossenses” (MARTINS, Demóstheneis, [19--], p. 171; sobre esse assunto, v. tb. BARBOSA, 1963, p. 31-32). Escrevendo em 1950 sobre a Fazenda Miranda, então ainda uma propriedade estrangeira, Clarence Jones confirma tanto a opção pelo gado indiano como a quase ausência de melhoramentos no processo de criação. “Além da queimada, pouca coisa é feita para limpar e melhorar as pastagens”, e “melhores capins forrageiros”, diz Jones, “não foram introduzidos em larga escala na fazenda Miranda ou noutras fazendas de gado do Pantanal” (JONES, 1950, p. 367).

É interessante notar que, na consideração desses fenômenos, voltamos a encontrar as mesmas determinações já mencionadas, relacionadas com as distâncias físicas que separavam o SMT da região-pólo – as quais aparecem claramente como fator de atenuação dos impulsos provenientes dessa região. De fato, ao constatar a “pouca evolução progressis-

ta” apresentada pela economia pastoril sul-mato-grossense, Covello atribui tal estado de coisas, “exclusivamente”, à “situação longínqua dos mercados consumidores”, localizados no sudeste brasileiro. Em outras palavras, o que o autor afirma é que os impulsos ao melhoramento do gado, provenientes dos frigoríficos instalados em São Paulo, amorteciam-se na proporção direta das distâncias, e por isso não era estimulada no sul de Mato Grosso a produção de gado gordo: “a distância é demasiada, não se tornando, portanto, interessante a sua produção, motivo pelo qual a massa da exportação mato-grossense é de gado magro, que se destina às invernadas paulistas e mineiras de engorda” (COVELLO, 1941, p. 33, 37). Ainda em 1950, Clarence Jones escrevia praticamente a mesma coisa. Depois de informar que, do gado vendido pela Fazenda Miranda, parte ia para o abate na charqueada de Aquidauana e o restante seguia para engorda no oeste de São Paulo, Jones observa:

melhoria de pastagens, melhoria de raças de gado e facilidades para operar com carnes de melhor qualidade são coisas muito caras em qualquer região, e muito especialmente nessas áreas longínquas. Embora essas coisas sejam possíveis não são realizáveis economicamente numa tão vasta região com povoamento tão disperso, com áreas grandes quase inteiramente desabitadas entre os pontos povoados. O povo local diz que o atual tipo de gado é suficientemente bom para o preparo de charque e para os matadouros que abastecem os mercados locais (JONES, 1950, p. 367-368).

Não parecia haver muito sentido, de fato, em se implantarem áreas de engorda de gado no distante sul de Mato Grosso, enquanto outras áreas, muito mais próximas do pólo, restavam disponíveis para essa finalidade. Assim, é muito significativo que a sugestão de Covello, relativa à criação de um frigorífico em Aquidauana, consista numa autêntica intervenção extra-mercado, mediante uma empresa pública: “o frigorífico sugerido deverá ser construído pelo Governo Federal, que exercerá, também, a sua exploração, sob modalidade conveniente”. Com tal proposta, o que o autor claramente buscava era *acelerar* o processo de melhoramento do gado – que, deixado ao sabor das circunstâncias de mercado, tenderia a ser muito mais demorado. Com efeito, Covello previa que, estabelecido aquele frigorífico, o interesse pela engorda de gado seria “imediatamente”, o que “*forçará, em tempo reduzido, a transmutação econômica da região*” (COVELLO, 1941, p. 43, 37; grifo meu).

Enfim, o que desejo enfatizar com tais raciocínios é que, nesse caso como em outros, a Noroeste não operou milagres, vale dizer, seu poder de intervenção na realidade sul-mato-grossense foi limitado por um complexo conjunto de circunstâncias relacionadas com as características locais e com os rumos da economia nacional. Milagre seria, por exemplo, que a

Noroeste houvesse estimulado o surgimento de importantes zonas de engorda de gado no SMT ainda nas décadas de 20 e 30; de fato, como seria isso possível, numa situação em que havia mercado, representado pelas charqueadas, para o gado de baixa qualidade ali produzido, e a demanda por carne bovina de melhor qualidade (exercida pelos frigoríficos e relacionada com o crescimento da industrialização e da urbanização no sudeste) só se tornaria asfixiante, com relação às charqueadas, na década de 50?

Antes dessa época, a ferrovia contribuiu para que, entre o sudeste brasileiro e o sul de Mato Grosso, fossem diminuídas as distâncias medidas em horas e dias; estava, porém, além de suas forças diminuir com a mesma intensidade as distâncias representadas pelos amplos espaços despovoados e incultos.

QUADRO 4.1
CHARQUEADAS E SALADEIROS EXISTENTES EM MATO GROSSO (1923)

Empresa	Município	Localização
Saladero Descalvado	Cáceres	No Rio Paraguai
Saladeiro Baguary	Corumbá	No Rio Paraguai
Saladeiro Corumbá	Corumbá	No Rio Paraguai
Saladeiro Rebojo	Corumbá	No Rio Paraguai
Saladeiro Barranco Branco	Porto Murtinho	No Rio Paraguai
Saladeiro Mato Grosso	Porto Murtinho	No Rio Paraguai
Saladeiro Alegre	Coxim	No Rio São Lourenço
Saladeiro São João	Poconé	No Rio Cuiabá
Saladeiro Cuiabá	Cuiabá	No Rio Cuiabá
Saladeiro Pedra Branca	Miranda	A margem da NOB
Saladeiro Aquidauana	Aquidauana	A margem da NOB
Saladeiro Campo Grande	Campo Grande	A margem da NOB
Charqueada Eliséu Cavalcanti	Campo Grande	A margem da NOB
Charqueada Salustiano de Lima	Campo Grande	A margem da NOB
Charqueada Antônio Ignácio da Silva	Campo Grande	A margem da NOB
Saladeiro Rio Pardo	Campo Grande	A margem da NOB
Saladeiro Esperança	Campo Grande	A margem da NOB
Saladeiro Serrinha	Três Lagoas	A margem da NOB
Charqueada Mato Grosso	Três Lagoas	A margem da NOB
Charqueada Santa Luzia	Três Lagoas	A margem da NOB
Charqueada Vila Velha	Três Lagoas	A margem da NOB
Charqueada Tombo	Três Lagoas	A margem da NOB

Fonte: MARQUES, 1923, p. 162-164.

CONCLUSÃO

Ao longo deste trabalho, procurei examinar alguns aspectos da história da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil durante a primeira metade do século 20 – mais especificamente o período entre 1918 e 1956. Devido aos inúmeros defeitos verificados na época da construção de seu primeiro segmento, entre Bauru e Porto Esperança (no período de 1905 a 1914), a Estrada era considerada, no período aqui estudado, como ainda *inacabada*. Apenas nesse período, de fato, foram realizadas obras indispensáveis ao funcionamento regular da ferrovia, dentre as quais se destacaram a ponte sobre o Rio Paraná, a remodelação do trecho entre Bauru e Araçatuba, a construção de uma variante entre Araçatuba e Jupia (destinada a evitar a passagem pelo fundo do vale do Rio Tietê) e a elevação do aterro no pantanal sul-mato-grossense. Também nesse período coube à Estrada enfrentar e procurar resolver outras inúmeras carências herdadas da época da construção, como a falta de instalações adicionais (armazéns, oficinas, estações, residências de trabalhadores, etc.), além de problemas como a falta de material rodante e o crescente encarecimento do combustível (a lenha). Deve ser notado também que os trabalhadores da Estrada sofriam com o fato de serem endêmicas, na região por ela atravessada, graves moléstias, dentre as quais se destacava a malária – de modo que, ao longo do período, a empresa foi levada a implementar meios de prevenção e combate a tais endemias.

Também no período estudado a ferrovia foi efetivamente concluída, isto é, foi prolongada de Porto Esperança até Corumbá, conforme dispunha o projeto inicial – sendo para tanto construída a notável obra de engenharia que consiste na ponte de concreto sobre o Rio Paraguai. Do mesmo modo foi a estrada ampliada, mediante a construção de seu ramal dirigido à fronteira com a República do Paraguai, em Ponta Porã.

Ao longo desse período, a NOB manteve e mesmo ampliou seu sentido político-estratégico, presente desde o início de sua história e agora reiterado não apenas com o ramal de Ponta Porã mas principalmente com sua chegada a Corumbá e a conseqüente conexão com a ferrovia denominada *Brasil-Bolívia*, dirigida a Santa Cruz de la Sierra. Pode-se mesmo dizer que tais obras de conclusão e ampliação da Noroeste, em território sul-mato-grossense, corresponderam sobretudo aos interesses da política

externa do Estado brasileiro – concentrada na idéia de atrair, para a órbita brasileira, os vizinhos mediterrâneos.

A NOB manteve, por certo, até mesmo no trecho mato-grossense, um sentido econômico. Na verdade, suas próprias funções político-estratégicas deveriam ser cumpridas mediante a obtenção de determinados efeitos econômicos. Tal sentido, contudo, nada tinha a ver com a idéia de *viabilidade econômica* da Estrada. Ao contrário, os responsáveis pela ferrovia tinham plena consciência de que seu trecho mato-grossense seria, como foi, por muito tempo, deficitário.

O “regime deficitário”, na verdade, costuma ser apontado como a característica de toda a Noroeste, no período considerado neste estudo. Contudo, conforme procurei mostrar, os déficits não se radicavam, propriamente, no lado das despesas; ao contrário, a despeito das inúmeras carências da via, que tendiam a pressionar fortemente suas despesas de custeio, estas foram mantidas, ao longo do período, em níveis que se podem considerar bastante razoáveis. De fato, os vultosos investimentos efetuados na remodelação da Estrada, sobretudo no trecho paulista, contribuíram para a remoção, ainda que num processo não exatamente célere, de boa parte da *herança negativa* da ferrovia, que tendia a onerar suas despesas de operação. Por outro lado, não encontrei evidências de que se tenha verificado, na NOB, um efetivo *inchaço* do quadro de pessoal, o qual pudesse ser eventualmente responsabilizado por uma indevida elevação de suas despesas.

Assim, nota-se que a causa dos déficits residia, sobretudo, na crescente depressão das receitas. Tal depressão não se devia, por certo, a uma carência de gêneros a transportar. Ao contrário, ao longo do período estudado é verdadeiramente notável o grande crescimento verificado no volume dos transportes realizados pela ferrovia. Tampouco se pode atribuir a citada depressão ao fato de a NOB não se haver caracterizado como uma autêntica *ferrovia cafeeira*, em vista do volume, relativamente pouco significativo, representado pelos transportes de café – o gênero *nobre*, que melhor remunerava os transportes e fez, como se sabe, a fortuna de outras empresas ferroviárias presentes no Estado de São Paulo. É certo que boa parte do tráfego da ferrovia era composto das chamadas mercadorias *pobres*, isto é, de baixo valor, incapazes, por definição, de suportarem tarifas elevadas (como era, especialmente, o caso do gado em pé, principal gênero de exportação de Mato Grosso). Contudo, como creio haver demonstrado, o problema na NOB, como em outras ferrovias estatais, residiu, sobretudo a partir da década de 40, na tendência a se manterem as tarifas demasiadamente baixas, postergando-se seus reajustes mesmo em períodos marcadamente inflacionários. Além disso, em sua condição de empresa estatal, a Noroeste sofria constantes pressões

de grandes usuários e de seus representantes corporativos ou políticos, tanto em São Paulo como em Mato Grosso, que tendiam também a rebaixar o nível de suas tarifas. Já com relação à concorrência de outros meios de transporte, como outras ferrovias e sobretudo as rodovias, não me pareceu que ela tivesse tido sobre a Noroeste, ao longo do período estudado, efeitos que possam ser apontados como decisivos, em termos da depressão das receitas; de fato, ainda que, em São Paulo, essa concorrência se apresentasse com contornos um tanto preocupantes, restava a NOB um grande potencial a ser explorado.

Assim, é notável que, a despeito de todos os contratemplos apontados, a Noroeste, ao longo do nosso período, esteve muito longe de poder ser caracterizada como uma ferrovia decadente. No trecho paulista sua influência, como se sabe, foi decisiva nas décadas iniciais (tendo ela contribuído em escala considerável para a emergência de notáveis transformações econômicas) e continuou muito ponderável até o final de nosso período, e mesmo no trecho mato-grossense nota-se uma forte tendência de aumento dos transportes, a partir de fins da década de 40. Por outro lado se os governos responsáveis pela Noroeste deixaram, muito freqüentemente, de preservar o nível de suas receitas, eles também efetuaram na ferrovia investimentos que, embora possam ser ainda julgados insuficientes, estão muito longe de poderem ser considerados desprezíveis. A remodelação da Estrada, por exemplo, ao longo do nosso período, levou praticamente à configuração, em quase todo o trecho paulista, de uma *nova* ferrovia. Desse modo, a NOB parece haver-se colocado, durante o período examinado, razoavelmente à altura das necessidades da região atravessada.

É certo que, no que corresponde ao sul de Mato Grosso, os efeitos da Noroeste foram muito menos significativos que os verificados na seção paulista, mas esse resultado não pode ser debitado às insuficiências operacionais da ferrovia. Como procurei mostrar, a NOB padecia em Mato Grosso de vários azares. Assim, seu caráter estratégico determinou, na época da construção, a opção por um traçado que atravessava, em grande extensão, terras impróprias a um aproveitamento agrícola mais intenso. Além disso, situados a grande distância de São Paulo, o pólo dinâmico da economia brasileira, os territórios sul-mato-grossenses precisaram esperar ainda algum tempo antes de poderem ver sua economia estimulada pelos impulsos provenientes desse pólo. Além disso, e talvez o mais importante, a Noroeste foi claramente prejudicada, em Mato Grosso, pela própria estrutura social e econômica predominante, centrada no latifúndio pecuário – a qual não chegou a favorecer, na extensão imaginada, o assentamento de colonos, o crescimento populacional e, enfim, a ativação econômica geral em moldes que lembrassem o ocorrido no trecho paulista.

De todo modo, mesmo com o sacrifício, como foi dito, da racionalidade econômica, os principais objetivos das elites dirigentes brasileiras, com relação à construção da NOB no sul de Mato Grosso, foram plenamente alcançados: a despeito de certos percalços e contradições, por ocasião de movimentos revoltosos, a Noroeste atuou esplendidamente como o esperado *dreno*, orientando para o sudeste brasileiro correntes comerciais até então dirigidas, majoritariamente, para o Prata – sendo importante ressaltar, a propósito, que tal efeito não chegou, absolutamente, a implicar na liquidação da navegação fluvial na Bacia do Paraguai nem tampouco na ruína de Corumbá, centro comercial associado a essa navegação.

Por outro lado, se em Mato Grosso a Noroeste foi concebida e implantada mediante um viés essencialmente político-estratégico, ela passou a desempenhar também aí um papel crescentemente econômico – representando portanto, para a população da região, um importante melhoramento. Em Mato Grosso, com efeito, na ausência da prematura Noroeste (estatal e estratégica), provavelmente muito poucos investimentos teriam sido feitos, no decorrer do nosso período, no melhoramento dos transportes ordinários – em vista da fraca atuação, ali, dos impulsos provindos da região-pólo.

Espero enfim haver contribuído, com o presente estudo, para uma melhor compreensão da fascinante história da Noroeste do Brasil, e espero sobretudo que este trabalho possa estimular outros pesquisadores a se dedicarem também a essa história, ainda em boa parte desconhecida.

FONTES E BIBLIOGRAFIA

RELATÓRIOS

Relatórios dos diretores das estradas de ferro Bauru-Itapura, Itapura-Corumbá e Noroeste do Brasil (Existentes no Centro de Memória Regional Unesp/RFFSA – Bauru)

RELATORIO da directoria da Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brazil apresentado à assembléa geral ordinaria realizada em 16 de outubro de 1911. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger, 1911. [R11]

ESTRADA DE FERRO ITAPURA A CORUMBÁ. *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Augusto Tavares de Lyra, Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Dr. Firmo Ribeiro Dutra, Director Interino, referente aos annos de 1914 e 1915.* Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918. 75 p. [R14-15]

RESUMO do relatório sobre os serviços da Estrada em o anno de 1921, apresentado ao Exmo. Sr. Dr. J. Pires do Rio, M.D. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Engº Arlindo Gomes Ribeiro da Luz, Director da Estrada. Bauru, 30 de abril de 1922. 37 p. Datilografado. [R21a]

INTRODUÇÃO ao Relatório referente ao exercicio de 1921, apresentado ao Exmo. Sr. Dr. J. Pires do Rio, M.D. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Engº Arlindo Gomes Ribeiro da Luz, Director da Estrada. Bauru, agosto de 1922. São Paulo: Secção de Obras d' O Estado de S. Paulo, 1922. [R21]

RELATORIO provisorio sobre os serviços da Estrada em o anno de 1922, apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Francisco Sá, M.D. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Engº Clodomiro Pereira da Silva, Director da Estrada. Bauru, maio de 1923. 71 p. Datilografado.

RELATORIO referente ao exercicio de 1924, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Francisco Sá, M.D. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Engº Oscar Teixeira Guimarães, Director interino da Estrada. 156 p. Datilografado.

RELATORIO da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, referente ao exercicio de 1925 e apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Francisco Sá, M.D. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Engº Alfredo de Castilho, Director da Estrada. Bauru, 30 de junho de 1926, 72 p. Datilografado.

RELATORIO da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, referente ao exercicio de 1926 e apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Victor Konder, M.D. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Engº Alfredo de Castilho, Director da Estrada. Bauru, 30 de junho de 1927. 50 p. Datilografado.

RELATORIO da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, referente ao exercicio de 1927 e apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Victor Konder, M.D. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Engº Alfredo de Castilho, Director da Estrada. Bauru, 30 de março de 1928. 46 p. Datilografado.

RELATORIO do anno de 1928, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Victor Konder, D.D. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Engenheiro Victor Tamm, Director interino – tendo dirigido a Estrada, até 10 de setembro daquelle anno, o Engº Alfredo de Castilho. Bauru, 30 de março de 1929. 39 p. Datilografado.

RELATORIO do anno de 1929, apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Victor Konder, D.D. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Engº Mauricio Murgel Dutra, Director. [Bauru, 31 de março de 1930]. [43 p.] Datilografado.

RELATORIO do anno de 1930, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. José Americo de Almeida pelo Engº Waldemiro Pereira da Cunha, Director. 48 p. Datilografado.

RELATORIO do anno de 1931, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. José Americo de Almeida, D.D. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Engº Henrique Eduardo Couto Fernandes, Director da Noroeste. Bauru, 31 de maio de 1932. 94 p. Datilografado.

RELATORIO do anno de 1932, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. José Americo de Almeida, D.D. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Engº Henrique Eduardo Couto Fernandes, Director. Bauru, 31 de maio de 1933. [136 p.] Datilografado.

RELATORIO do anno de 1933, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. João Marques dos Reis, D.D. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Engº Henrique Eduardo Couto Fernandes, Director. Bauru, 30 de setembro de 1934. [136 p.] Datilografado.

RELATORIO do anno de 1934, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. João Marques dos Reis, D.D. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Engenheiro Alfredo de Castilho, Director da Noroeste. Bauru, 31 de julho de 1935. [109 p.] Datilografado.

RELATORIO do anno de 1935, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. João Marques dos Reis, D.D. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Engenheiro Alfredo de Castilho, Director da Noroeste. Bauru, 31 de julho de 1936. [119 p.] Datilografado.

RELATORIO do anno de 1936, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. João Marques dos Reis, D.D. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Major Americo Marinho Lutz, Director da Noroeste. Bauru, 11 de outubro de 1937. [140 p.] Datilografado.

RELATORIO do anno de 1937, apresentado ao Exmo. Sr. General João de Mendonça Lima, D.D. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Major Americo Marinho Lutz, Director da Noroeste. Bauru, 1º de setembro de 1938. [134 p.] Datilografado.

RELATORIO referente ao anno de 1938, apresentado ao Exmo. Snr. Gen. João de Mendonça Lima, D.D. Ministro da Viação e Obras Publicas, pelo Major Americo Marinho Lutz, Director. Bauru, 29 de junho de 1939. São Paulo: Tipografia Siqueira, 1939. 189 p.

RELATORIO referente ao anno de 1939, apresentado ao Exmo. Snr. Gen. João de Mendonça Lima, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Major Americo Marinho Lutz, Director. Bauru, 26 de julho de 1940. São Paulo: Tipografia Siqueira, 1940. 217 p.

RELATORIO referente ao anno de 1940, apresentado ao Exmo. Snr. Gen. João de Mendonça Lima, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Major Americo Marinho Lutz, Director. Bauru, 26 de julho de 1941. São Paulo: Tipografia Siqueira, 1941. 186 p.

RELATORIO referente ao anno de 1941, apresentado ao Exmo. Snr. Gen. João de Mendonça Lima, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Tenente Coronel Americo Marinho Lutz, Director. Bauru, 20 de julho de 1942. São Paulo: Ind. Gráf. Siqueira, 1942. 183 p.

RELATORIO referente ao anno de 1942, apresentado ao Exmo. Snr. Gen. João de Mendonça Lima, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Tenente Coronel Americo Marinho Lutz, Director. Bauru, 21 de julho de 1943. São Paulo: Ind. Gráf. Siqueira, 1943. 205 p.

RELATORIO referente ao anno de 1943, apresentado ao Exmo. Snr. General João de Mendonça Lima, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Tenente Coronel Americo Marinho Lutz, Director. Bauru, 21 de julho de 1944. Bauru: Tipografia Comercial, 1944. 174 p.

RELATORIO referente ao anno de 1944, apresentado ao Exmo. Snr. General João de Mendonça Lima, D.D. Ministro da Viação e Obras Públi-

cas, pelo Tenente Coronel Americo Marinho Lutz, Diretor. Bauru, 16 de julho de 1945. Bauru: Tipografia Comercial, 1946. 120 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1945, apresentado ao Exmo. Snr. Coronel Edmundo de Macedo Soares e Silva, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Coronel José de Lima Figueiredo, Diretor. Bauru, 31 de julho de 1946. Bauru: Tip. Livr. Brasil, [19--]. 120 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1946, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Clóvis Pestana, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Coronel José de Lima Figueiredo, Diretor. Bauru, 30 de junho de 1947. Bauru: Tip. Livr. Brasil, [19--]. 134 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1947, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Clóvis Pestana, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Coronel José de Lima Figueiredo, Diretor. Bauru, 26 de abril de 1948. Bauru: Tip. Livr. Brasil, 1948. 151 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1948, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Clóvis Pestana, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Coronel José de Lima Figueiredo, Diretor. Bauru, 31 de maio de 1949. Bauru: Tipografia Comercial, [19--]. 149 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1949, apresentado ao Exmo. Snr. General João Valdetaro de Amorim e Melo, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Coronel José de Lima Figueiredo, Diretor. Bauru, setembro de 1950. Bauru: Tipografia Comercial, [19--]. 196 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1950, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Alvaro Pereira de Souza Lima, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Coronel Americo Marinho Lutz, Diretor. Bauru, agosto de 1951. Bauru: Tipografia Comercial, [19--]. 185 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1951, apresentado ao Excelentíssimo Senhor Dr. Alvaro Pereira de Souza Lima, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo General Americo Marinho Lutz, Diretor. Bauru: Tipografia Comercial, 1952. 160 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1952, apresentado ao Excelentíssimo Senhor Dr. José Américo de Almeida, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo General Americo Marinho Lutz, Diretor. Bauru, 30 de julho de 1953. Bauru: Tipografia Comercial, [19--]. 174 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1953, apresentado ao Exmo. Snr. Dr. José Américo de Almeida, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo General Americo Marinho Lutz, Diretor. Bauru, 30 de julho de 1954. Bauru: Tip. Livr. Brasil, [19--]. 160 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1954, apresentado ao Excelentíssimo Senhor Dr. Otávio Marcondes Ferraz, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Engº Gastão Rocha Leão, Diretor. Bauru, 30 de junho de 1955. Bauru: Tipografia Comercial, [19--]. 149 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1955, apresentado ao Exmo. Snr. Capitão de Mar e Guerra Lúcio Martins Meira, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Engº Ubaldo Medeiros, Diretor. Bauru, 30 de agosto de 1956. Bauru: Tip. Livr. Brasil, [19--]. 141 p.

RELATÓRIO referente ao ano de 1956, apresentado ao Excelentíssimo Senhor Capitão de Mar e Guerra Lúcio Martins Meira, D.D. Ministro da Viação e Obras Públicas, pelo Engº Ubaldo Medeiros, Diretor. Bauru, 30 de junho de 1957. Bauru: Tipografia Comercial, [19--]. 149 p.

Relatórios dos presidentes e governadores do estado de Mato Grosso

MENSAGEM dirigida pelo Exm. Sr. Dr. Joaquim A. da Costa Marques, Presidente do Estado, à Assembléa Legislativa ao instalar-se a 2ª sessão ordinária da 9ª Legislatura em 13 de maio de 1913. Cuiabá: Typ. Oficial, 1913. [RMT13]

MENSAGEM dirigida pelo Exm. Sr. General Dr. Caetano Manoel de Faria e Albuquerque, Presidente do Estado de Matto-Grosso, à Assembléa Legislativa, ao instalar-se a 2ª sessão ordinária da 10ª Legislatura, em 15 de maio de 1916. [Cuiabá: Typ. Oficial, 1916?]. [RMT16]

MENSAGEM dirigida à Assembléa Legislativa do Estado ao se instalar a 1ª sessão ordinária da 11ª legislatura, em 13 de maio de 1918 [por D. Francisco de Aquino Corrêa, Bispo de Prusiade, Presidente do Estado de Matto-Grosso]. Cuiabá: Typ. Oficial, 1918. [RMT18]

MATO GROSSO (Estado). Presidente (Francisco de Aquino Corrêa). *Mensagem...* 7 de setembro de 1919. [RMT19]

MENSAGEM dirigida à Assembléa Legislativa, ao instalar-se a sua 3ª sessão ordinária da 11ª Legislatura, em 7 de setembro de 1920, por D. Francisco de Aquino Corrêa, Bispo de Prusiade, Presidente do Estado. Cuiabá: Typ. Oficial, 1920. [RMT20]

MENSAGEM dirigida à Assembléa Legislativa, ao instalar-se a sua 1ª sessão ordinária da 12ª Legislatura, em 7 de setembro de 1921, por D. Francisco de Aquino Corrêa, Bispo de Prusiade, Presidente do Estado. Cuiabá: Typ. Oficial, 1921. [RMT21]

MENSAGEM dirigida à Assembléa Legislativa, ao installar-se a sua 2ª sessão ordinária da 12ª Legislatura, em 13 de maio de 1922, pelo Coronel Pedro Celestino Corrêa da Costa, Presidente do Estado. Cuiabá: Typ. Official, 1922. [RMT22]

MENSAGEM apresentada à Assembléa Legislativa, em 21 de maio de 1923, pelo Coronel Pedro Celestino Corrêa da Costa, Presidente do Estado de Mato Grosso. Cuiabá : Typ. Official, 1923. [RMT23]

MENSAGEM dirigida à Assembléa Legislativa em 13 de maio de 1924 pelo Coronel Pedro Celestino Corrêa da Costa, Presidente do Estado de Mato Grosso. Cuiabá: Typ. Official, 1924. [RMT24]

MENSAGEM dirigida à Assembléa Legislativa em 13 de maio de 1925 pelo Exm. Sr. Dr. Estêvão Alves Corrêa, 1º Vice-Presidente do Estado. Cuiabá: Typ. Official, 1925. [RMT25]

MENSAGEM dirigida à Assembléa Legislativa, em 13 de maio de 1926, pelo sr. dr. Mário Corrêa da Costa, Presidente do Estado de Mato Grosso. Cuiabá: Typ. Official, 1926. [RMT26]

MATO GROSSO (Estado). Presidente (Mário Corrêa da Costa). *Mensagem à Assembléa Legislativa, lida na abertura da sua 1ª sessão ordinária da 14ª legislatura [13 de maio de 1927]*. [Cuiabá: Typ. Official, 1927]. [RMT27]

MENSAGEM apresentada pelo Presidente do Estado de Mato Grosso [Mário Corrêa] à Assembléa Legislativa e lida na abertura da 1ª sessão ordinária da 15ª legislatura [13 de maio de 1928]. Cuiabá: Typ. Official, [1928]. [RMT28]

MENSAGEM apresentada pelo Presidente do Estado de Mato Grosso [Mário Corrêa] à Assembléa Legislativa e lida na abertura da 3ª sessão ordinária da 14ª legislatura [13 de maio de 1929]. Cuiabá: Typ. Official, 1929. [RMT29]

MENSAGEM apresentada à Assembléa Legislativa [pelo Dr. Annibal Toledo, Presidente do Estado de Matto-Grosso] e lida na abertura da 1ª sessão ordinária de sua 15ª legislatura [13 de maio de 1930]. Cuiabá: Typ. Official, 1930. [RMT30]

MENSAGEM apresentada à Assembléa Legislativa [pelo Cap. Manoel Ary da Silva Pires, interventor federal no Estado de Matto-Grosso] e lida na abertura da 3ª sessão ordinária da sua 1ª Legislatura [13 de junho de 1937]. Cuiabá: Typ. Official, 1937. [RMT37]

RELATÓRIO apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Getúlio Vargas, Presidente da República, pelo Bel. Julio Strübing Müller, Interventor Federal em Mato Grosso: 1939-1940. Rio de Janeiro: J. Olympio, [1940]. [RMT39-40]

MENSAGEM apresentada pelo Governador do Estado de Mato-Grosso [Dr. Arnaldo Estevão de Figueiredo] à Assembléa Legislativa e lida na abertura da 2ª sessão ordinária de sua 1ª legislatura [13 de junho de 1948]. [RMT48]

MENSAGEM apresentada à Assembléa Legislativa, por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1949, pelo Doutor Arnaldo Estevão de Figueiredo, Governador do Estado, Cuiabá: Imprensa Oficial, [1949]. [RMT49]

MENSAGEM apresentada à Assembléa Legislativa do Estado, por ocasião do início da Legislatura de 1950, pelo Governador Dr. Arnaldo Estevão de Figueiredo. Cuiabá: [Imprensa Oficial], 1950. [RMT50]

MENSAGEM à Assembléa Legislativa, apresentada pelo Governador do Estado [Fernando Corrêa da Costa] por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1952. Cuiabá: [Imprensa Oficial?], 1952. [RMT52]

MENSAGEM à Assembléa Legislativa, apresentada pelo Governador do Estado [Fernando Corrêa da Costa] por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1953. Cuiabá: [Imprensa Oficial?], 1953. [RMT53]

MENSAGEM à Assembléa Legislativa, apresentada pelo Governador do Estado [Fernando Corrêa da Costa] por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1954. Cuiabá: Imprensa Oficial, 1954. [RMT54]

MENSAGEM à Assembléa Legislativa, apresentada pelo Governador do Estado [Fernando Corrêa da Costa] por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1955. Cuiabá: Imprensa Oficial, 1955. [RMT55]

MENSAGEM apresentada pelo Governador do Estado, Dr. João Ponce de Arruda, por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1956. Cuiabá: Imprensa Oficial, 1956. [RMT56]

MENSAGEM apresentada pelo Governador do Estado, Dr. João Ponce de Arruda, por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1957. Cuiabá: Imprensa Oficial, 1957. [RMT57]

MENSAGEM apresentada pelo Governador do Estado, Dr. João Ponce de Arruda, por ocasião da abertura da sessão legislativa de 1959. Cuiabá: Imprensa Oficial, 1959. [RMT59]

Outros relatórios

BRASIL. Ministério da Indústria, Viação e Obras Públicas. *Relatório apresentado ao Presidente da República [...] pelo Ministro Lauro S. Müller no anno de 1904*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1904.

COMISSÃO MIXTA FERROVIÁRIA BRASILEIRO-BOLIVIANA. *Relatório [...] referente aos exercícios de 1938 e 1939, apresentado [...] pelos engenheiros Luiz Alberto Whately e Juan Rivero Torres, respectivamente Engenheiro Chefe e Engenheiro Delegado*. [Corumbá?], [1940?].

COVELLO, Júlio César. *Relatório de inspeção e estudos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e das condições econômicas matogrossenses*. Rio de Janeiro, 1941. 68 p. Datilografado. [Centro de Memória Regional Unesp/RFFSA, Bauru].

EXTRACTO do Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, em 1918, pelo Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas – Dr. Augusto Tavares de Lyra. In: *LEGISLAÇÃO ferro-viaria federal do Brasil*. Org. por Alberto Randolpho Paiva. Rio de Janeiro: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1922. v. 16, p. 3-13.

EXTRACTO do Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brasil, em 1919, pelo Ministro de Estado da Viação e Obras Públicas – Dr. José Pires do Rio. In: *LEGISLAÇÃO ferro-viaria federal do Brasil*. Org. por Alberto Randolpho Paiva. Rio de Janeiro: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1922. v. 16, p. 473-489.

EXTRATO do relatório do sr. Victor Drummond, procurador-geral do Serviço de Navegação da Bacia do Prata S/A [1955]. In: *NAVEGAÇÃO fluvial*. Corumbá: Adesg, 1976. anexo 1. 13 p. Datilografado. [Núcleo de Documentação e Informação Histórica Regional (NDIHR) – UFMT/Cuiabá].

MATO GROSSO: Comissão de Planejamento da Produção. *Relatório que, ao Exmo. Sr. Presidente da Comissão Legislativa do Planejamento da Produção do Estado de Mato Grosso, apresentam José Arruda de Albuquerque, José Eurico Dias Martins, Nelson Barcelos Maia, João Castelo Branco*. [Cuiabá, 1952]. 138 p. Datilografado. [NDIHR/UFMT, Cuiabá].

REPORT and recommendations covering the Noroeste do Brasil Railroad. Pela Subcomissão de Transportes [*Transportation Sub-comission*] da Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para Desenvolvimento Econômico. Rio

de Janeiro, 1952. Datilografado. [Centro de Memória Regional Unesp/RFFSA, Bauru].

RELATORIO da Comissão de que foi incumbido provavelmente o 2º tenente Plínio de Carvalho, de estudar as vias de comunicações estabelecidas entre Nioaque (Mato Grosso) e o Estado de São Paulo. Apresentado em 17 de maio de 1907. Manuscrito. 25 p. [Arquivo Histórico do Itamarati – lata 681, maço 2, pasta II].

REDE FERROVIÁRIA FEDERAL S. A. *Relatório anual: 1958*. [Rio de Janeiro, 1959]. 96 p.

Outros documentos das estradas de ferro
Itapurá-Corumbá e Noroeste

Circulares da Diretoria da E. F. Noroeste do Brasil (1917-1938). [Centro de Memória Regional Unesp/RFFSA, Bauru].

DOSSIÊ histórico da EFNOB nº 2. [Centro de Memória Regional Unesp/RFFSA, Bauru].

ESTRADA DE FERRO ITAPURA A CORUMBÁ. *Tarifas: mercadorias*. Rio de Janeiro: Imprensa Inglesa, 1914. fascículo 4. n.p. [Arquivo Público de Mato Grosso, Cuiabá].

INSTRUÇÕES regulamentares para a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1920. 26 p. [Centro de Memória Regional Unesp/RFFSA, Bauru].

LIVRO de atas das reuniões da Diretoria da NOB (1957). [Centro de Memória Regional Unesp/RFFSA, Bauru].

Legislação e dados estatísticos

CENSOS de 1920, 1940, 1950 e 1960 [IBGE].

COLEÇÃO das leis da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

Diário Oficial da União.

ESTATÍSTICA das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União. Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas. [1918 e 1919]. [Biblioteca da RFFSA, Rio de Janeiro].

ESTATÍSTICA das estradas de ferro do Brasil. Rio de Janeiro: Inspectoria Federal das Estradas. [1920 a 1939]. [Biblioteca da RFFSA, Rio de Janeiro].

ESTATÍSTICA das estradas de ferro do Brasil. Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Estradas de Ferro. [1940 a 1955]. [Biblioteca da RFFSA, Rio de Janeiro].

ESTATÍSTICAS históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988. 2. ed. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1990. 642 p.

LEGISLAÇÃO ferro-viária federal do Brasil: leis, decretos, regulamentos, instruções, avisos, portarias e outros actos, desde as primeiras iniciativas até 31 de dezembro de 1921. Org. por Alberto Randolpho Paiva. Rio de Janeiro: Ministério da Viação e Obras Públicas, 1922. [Biblioteca da RFFSA, Rio de Janeiro].

LEX: coletânea de legislação. São Paulo: Ed. Lex, [19--].

Outros documentos

ACORDO sobre as bases de um intercâmbio ferroviário, cultural e econômico, entre o Brasil e o Paraguai [24 de junho de 1939]. [Arquivo Histórico do Itamarati – doc. XXIX-1].

CONVENÇÃO entre a República dos Estados Unidos do Brasil e a República do Paraguai para construção e exploração da Estrada de Ferro de Concepción a Pedro Juan Caballero [14 de junho de 1941]. [Arquivo Histórico do Itamarati – doc. XXX-12].

CONVENÇÃO entre a República dos Estados Unidos do Brasil e a República do Paraguai, para a construção e exploração da Estrada de Ferro Concepción-Pedro Juan Caballero, substitutiva da convenção firmada por ambos os países, na cidade do Rio de Janeiro, aos quatorze de junho de mil novecentos e quarenta e um [11 de agosto de 1944]. [Arquivo Histórico do Itamarati – doc. XXXIII-8].

CONTADORIA CENTRAL FERROVIÁRIA. Conselho de Tarifas. *Atas*. Rio de Janeiro. [1931 a 1936]. [Biblioteca da RFFSA, Rio de Janeiro].

CONTADORIA GERAL DE TRANSPORTES. Conselho de Tarifas e Transportes. *Atas*. Rio de Janeiro. [1937 a 1958]. [Biblioteca da RFFSA, Rio de Janeiro].

TERMO de contracto entre o Governo Federal e a Sociedade Melhoramentos Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Limitada, sociedade por quotas de

responsabilidade limitada, constituída pelo governo do Estado de São Paulo e Companhia Paulista de Estradas de Ferro, para a execução de serviços, obras e melhoramentos na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. *Diário Oficial* [da União], Rio de Janeiro, p. 17.421-17.423, 23 ago. 1934.

DEMAIS OBRAS CITADAS

ABREU, Dióres S. Comunicações entre o sul de Mato Grosso e o sudoeste de São Paulo: o comércio de gado. *Revista de História*, v. 53, n. 105, p. 191-214, jan./mar. 1976.

ABREU, Marcelo de Paiva. Crise, crescimento e modernização autoritária: 1930-1945. In: _____. (Org.). *A ordem do progresso: cem anos de política econômica republicana, 1889-1989*. Rio de Janeiro: Ed. Campus, 1989. p. 73-104.

ALBUM graphico do Estado de Matto-Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá Hamburgo: [s.n.], 1914. 433 + 69 p.

ALBUQUERQUE FILHO, Luiz R. C. de. Condições em que se encontram os principais portos marítimos, fluviais e lacustres do país. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA, 9. Florianópolis, 7 a 16 set. 1940. *Anais...* Rio de Janeiro: Conselho Nacional de Geografia, 1944. v. 4, p. 40-49.

ALBUQUERQUE, Édson. Presença belga em Mato Grosso. *Mensário do Arquivo Nacional*, ano 5, n. 8, p. 18-20, 1974.

ALMEIDA, Fernando F. Marques de. A Serra de Maracaju: a paisagem e o homem. *Boletim da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, São Paulo, ano 4, n. 5, p. 60-78, nov. 1944.

ALVES, Gilberto Luiz. Mato Grosso e a história – 1870-1929: ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 61, p. 5-81, 2. sem. 1984.

AMARAL, Luiz. *A mais linda viagem: um "raid" de vinte mil kilometros pelo interior brasileiro*. São Paulo: Melhoramentos, [1927]. 113 p.

AMAZONAS, Ceçary. Navegação fluvial no Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 21, n. 4, p. 499-516, out./dez. 1959.

ANDRADE, Arlindo de. *Erros da federação*. São Paulo: [s.n.], 1934. 205 p.

O ARRENDAMENTO da Noroeste do Brasil: uma campanha patriótica em prol dos interesses de S. Paulo. Por Gaspar Ricardo Júnior e outros. São Paulo: Sociedade Imprensa Paulista, 1933. 215 p.

ARRUDA, Gilmar. *Frutos da terra: os trabalhadores da Matte-Larangeira*. Londrina: Ed. da UEL, 1997.

_____. *Cidades e sertões: entre a história e a memória*. Bauru: Edusc, 2000. 255 p.

ARRUDA, José Jobson. A história econômica e a nova *Nouvelle Histoire*: por uma nova síntese histórica. In: ENCONTRO DA ANPUH-MG, 9, 1994, Juiz de Fora. *Anais...*, Juiz de Fora, 1994. p. 72-90.

ARRUDA, José Jobson; TENGARRINHA, J. Manuel. *Historiografia luso-brasileira contemporânea*. Bauru: Edusc, 1999. 190 p.

AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, [1958]. 222 p.

BACELLAR, Joaquim Huet. *Memória justificativa da mudança do traçado da linha do Tibagi [da E. F. Sorocabana] para levá-la às margens do rio Paraná, próximo à foz do rio Santo Anastácio, em ponto conveniente para atravessar aquele rio, em vez de terminar em Água Boa, na margem direita do rio Parana-panema, em frente à foz do rio Tibagi*. São Paulo, 1909. 6 p. Datilografado. [Arquivo Nacional – IT3, maço 108 (1910), nº 3.859].

A BACIA do Prata e o progresso do Oeste brasileiro. *Boletim Geográfico*, v. 1, n. 2, p. 48, maio 1943.

BAER, Werner. Desequilíbrios e pontos de estrangulamento na economia brasileira. In: _____. *Industrialização e desenvolvimento econômico no Brasil*. Rio de Janeiro: FGV, 1965. p. 133-169.

BANDEIRA, L. A. Moniz. *Presença dos Estados Unidos no Brasil: dois séculos de história*. 2. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1978.

_____. *Estado Nacional e política internacional na América Latina: o continente nas relações Argentina-Brasil (1930/1992)*. S. Paulo: Ensaio; Brasília: UnB, 1993. 304 p.

BAPTISTA, José Luiz. A evolução necessária do regimen de tarifas das estradas de ferro brasileiras. *Brazil Ferro Carril*, v. 45, n. 793, p. 125-128, set. 1933.

BARBOSA, Emílio Garcia. *Panoramas do Sul de Mato Grosso*. Campo Grande: Ed. Correio do Estado, 1963. 182 p.

BARRETO, Emygdio Dantas. *Expedição a Matto-Grosso: a revolução de 1906*. Rio de Janeiro: Laemmert, 1907.

BARROS, João Alberto Lins de. *Memórias de um revolucionário: 1ª parte – a marcha da Coluna*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1953. 254 p.

BARROS, José de. *Lembranças*. 2. ed. Brasília: Senado Federal, 1987. 92 p.

BASADRE, Jorge. Chile, Perú y Bolivia independientes. In: HISTORIA de América y de los pueblos americanos. Dirigida por Antonio Ballesteros y Beretta. Barcelona: Salvat, 1948. t. 25.

BATINI, Tito. *E agora, que fazer?* Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1941. 406 p.

BENÉVOLO, Ademar. *Introdução à história ferroviária no Brasil: estudo social, político e histórico*. Recife: Folha da Manhã, 1953. 700 p.

BENITES, Miguel Gimenes. *Os frigoríficos da Grande São Paulo e arredores: estudo geográfico*. 1978. 198 f. Dissertação (Mestrado em Geografia)–FFLCH/USP, São Paulo, 1978.

BERTRAN, Paulo. *Uma introdução à história econômica do Centro-Oeste do Brasil*. Brasília: Codeplan; Goiânia: Universidade Católica de Goiás, 1988. 148 p.

BIANCHINI, Odaléa C. Diniz. *A Companhia Matte Larangeira e a ocupação da terra do sul de Mato Grosso (1880-1940)*. Campo Grande: Ed. da UFMS, 2000. 264 p.

BITTAR, Marisa. *Mato Grosso do Sul: do Estado sonhado ao Estado construído (1892-1997)*. 1997. 2 v. Tese (Doutorado em História)–FFLCH/USP, São Paulo, 1997.

BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. *Do extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso (1870 a 1930)*. Cuiabá: Gráf. Genus, 1991. 198 p.

BRANDÃO, Jesus da Silva. *História da navegação em Mato Grosso*. [Cuiabá]: Ed. Livro Matogrossense, 1991. 167 p.

BRANDÃO JÚNIOR, J. B. de Oliveira. O Planalto do Amambahy. In: ALBUM graphico do Estado de Matto-Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá: [s.n.], 1914. p. 422-429.

BRONDEL, Georges. Las fuentes de energía, 1920-1970. In: CIPOLLA, Carlo M. (Ed.). *Historia económica de Europa*. Barcelona: Ariel, 1981. v. 5, p. 238-323.

BUENO, Clodoaldo. *Comportamento da economia e política exterior do Brasil: 1905-1907*. 1977. 330 f. Tese (Doutorado)–FFLCH/USP, São Paulo, 1977.

_____. *A República e a sua política exterior: 1889-1902*. 1984. 2 v. Tese (Livre-docência)–Unesp, Marília, 1984.

BURLAMAQUI, Armando. *A marinha mercante brasileira*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1918. 387 p.

BURNS, E. Bradford. As relações internacionais do Brasil durante a Primeira República. In: HISTÓRIA geral da civilização brasileira. Dirigida por Bóris Fausto. São Paulo: Difel, 1978. v. 2, t. 3, p. 375-400.

CALÓGERAS, J. Pandiá. *Problemas de governo*. São Paulo: Rossetti, 1928. 188 p.

_____. *Problemas de administração*: relatório confidencial apresentado em 1918 ao Conselheiro Rodrigues Alves sobre a situação orçamentária e administrativa do Brasil. São Paulo: Ed. Nacional, 1933. 270 p. (Col. Brasileira, 24).

CAMPOS, Fausto Vieira de. *Retrato de Mato Grosso*. 2. ed. São Paulo: [s.n.], 1960.

CAMPOS, Roberto. *A lanterna na popa*: memórias. Rio de Janeiro: Topbooks, 1994. 1417 p.

CANO, Wilson. *Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil: 1930-1970*. São Paulo: Global; Campinas: Ed. da Unicamp, 1985. 369 p.

CARDOZO, Efraim. Paraguay independente. In: HISTORIA de América y de los pueblos americanos. Dirigida por Antonio Ballesteros y Beretta. Barcelona: Salvat, 1949. t. 21.

CARNEIRO, Glauco. *O revolucionário Siqueira Campos: a epopeia dos 18 do Forte e da Coluna Prestes na biografia do lendário tentador do impossível, herói do Tenentismo*. Rio de Janeiro: Record, 1966. 342 p., v. 1. Os "Dezoito do Forte".

CARONE, Edgard. *A República Velha: evolução política (1889-1930)*. 4. ed. São Paulo: Difel, 1983. 508 p.

CARVALHO, Delgado de. *História diplomática do Brasil*. S. Paulo: Ed. Nacional, 1959. 409 p.

CARVALHO, Luís de Sá. *Rumando para o Oceano Pacífico*. São Paulo: Ed. Assunção, Teixeira, 1942. 128 p.

CASTILHO, Arthur. Males da superposição dos transportes terrestres: fator do encarecimento do custo da vida no Brasil. *Revista Ferroviária*, p. 187-188, jul. 1940.

_____. A primeira batalha do trilho. *Revista Ferroviária*, v. 6, n. 3, p. 117, 124 (editorial); mar. 1945a.

_____. Ainda é tempo... *Revista Ferroviária*, v. 6, n. 11, p. 501, 505 (editorial), nov. 1945b.

CASTRO, Hugo de. *O drama das estradas de ferro no Brasil*. São Paulo: Ed. LR, 1981. 112 p.

CASTRO, João de Almeida. Aquidauana. In: ALBUM gráfico do Estado de Matto-Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simón. Corumbá: [s.n.], 1914. p. 405-409.

CASTRO, Luiz Orsini de. O problema actual da tarifação ferroviária: systematização das tarifas ferroviárias, quanto a sua aplicação no Brasil. In: CONGRESSO DE ENGENHARIA E LEGISLAÇÃO FERROVIÁRIAS, Campinas, out. 1935. *Resenha dos trabalhos...* São Paulo: Empresa Gráfica da *Revista dos Tribunaes*, 1937. v. 4, p. 79-135.

CASTRO, Maria Inês Malta. *O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)*. 1993. 293 f. Dissertação (Mestrado em História)–IFCH/Unicamp, Campinas, 1993.

CATALOGO dos productos enviados pelo Estado de Matto-Grosso para a Exposição Nacional [de]. 1908. Cuiabá: Avelino de Siqueira, 1908. 140 p.

CERVO, Amado L. *O Parlamento brasileiro e as relações exteriores: 1826-1889*. Brasília: Ed. da UnB, 1981.

CERVO, Amado L.; BUENO, Clodoaldo. *A política externa brasileira: 1822-1985*. São Paulo: Ática, 1986. 95 p.

CERVO, Amado L.; BUENO, Clodoaldo. *História da política exterior do Brasil*. São Paulo: Ática, 1992. 432 p.

CLOUGH, Shepard B.; COLE, Charles W. *Economic history of Europe*. Boston: D. C. Heath, 1941. 841 p.

CORRAL, A. C. A Fepasa: problemas e perspectivas. In: SIMPÓSIO NACIONAL DE TRANSPORTE FERROVIÁRIO, 1., São Paulo, set. 1988. *Anais...* [São Paulo: IFEA, 1989]. v. 1, p. 51-53.

CORRÊA FILHO, Virgílio. *Matto Grosso*. Rio de Janeiro: Imprensa Oficial, 1922. 486 p.

_____. *A sombra dos ervões matto-grossenses*. São Paulo: Ed. S. Paulo, 1925. 105 p.

CORRÊA FILHO, Virgílio. *A propósito do boi pantaneiro*. Rio de Janeiro: Pongetti, 1926. 72 p.

_____. *Os tratados com a Bolívia: limites e comunicações ferroviárias* [artigos publicados no *Jornal do Comércio do Rio de Janeiro*]. Rio de Janeiro: Jornal do Comercio, 1930. 68 p.

_____. *A rede rodoviária de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Comercio, 1934.

_____. *Mato Grosso*. 2. ed. Rio de Janeiro: Coeditora Brasilica, 1939. 268 p.

_____. *Indústrias matogrossenses*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1945a. 144 p.

_____. *Pedro Celestino*. Rio de Janeiro: Zélio Valverde, 1945b. 259 p.

_____. *História de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1969.

CORRÊA, José Aquino Batista. *História e estórias do fisco mato-grossense*. Cuiabá: Genus, 1996. 112 p.

CORRÊA, Lúcia Salsa. *Corumbá - um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso: 1870-1920*. 1980. Dissertação (Mestrado em História)-FFLCH-USP, São Paulo, 1980.

_____. *A fronteira na história regional: o sul de Mato Grosso (1870-1920)*. 1997. 327 f. Tese (Doutorado em História Econômica)-FFLCH/USP, São Paulo, 1997.

CORRÊA, Valmir Batista. O comércio de Corumbá como um capítulo da história política de Mato Grosso. In: CASARIO do porto de Corumbá. Campo Grande: Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul, 1985.

_____. *Coronéis e bandidos em Mato Grosso: 1889-1943*. Campo Grande: Ed. da UFMS, 1995. 189 p.

COSTA, Emília Viotti da. A dialética invertida: 1960-1990. *Revista Brasileira de História*, São Paulo: ANPUH, n. 27, p. 9-26, 1994.

COSTA, Wanderley Messias da. *Geografia política e geopolítica: discursos sobre o território e o poder*. São Paulo: Hucitec: Edusp, 1992.

CUNHA, Euclides da. Viação sul-americana. In: _____. *A margem da história*. 6. ed. Porto: Lello & Irmão, 1946. p. 139-163.

DEAN, Warren. A conservação das florestas no sudeste do Brasil, 1900-1955. *Revista de História*, São Paulo, n. 133, p. 103-116, 2. sem. 1995.

DÍAZ DE ARCE, Omar. El Paraguay contemporáneo (1925-1975). In: AMÉRICA Latina: história de medio siglo. Coord. por Pablo González Casanova. 8. ed. México: Siglo Veintiuno, 1991. p. 327-378.

DONGHI, Túlio H. *História da América Latina*. 2. ed. Trad. Carlos Néson Coutinho. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989. 325 p.

DUNCAN, Julian S. *Public and private operation of railways in Brazil*. New York: Columbia University Press, 1932. 243 p.

ESCOBARI CUSICANQUI, Jorge. *Historia diplomática de Bolivia*. La Paz: Universidad Boliviana, 1978. t. 2.

ESQUERDO, Fernando. *Apontamentos sobre a "Comissão Schmoor" da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Corumbá: Typ. do "Autonomista", 1908. 11 p.

A ESTRADA de Ferro Noroeste do Brasil e a ponte sobre o Rio Paraguai: uma grande realização da engenharia nacional. *Revista Ferroviária*, v. 2, n. 1, p. 58-59, fev. 1941.

ESTUDOS de desenvolvimento regional: Mato Grosso. Pela Campanha Nacional de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior. Rio de Janeiro: CAPES, 1958. 92 p. (Levantamentos e Análises, 4).

FIFER, J. Valerie. *Bolivia: land, location and politics since 1825*. Cambridge: University Press, 1972. 301 p.

FIGUEIREDO, José de Lima. As margens do Paraguai. *Revista Ferroviária*, v. 7, n. 7, p. 351-352, jul. 1946a.

_____. Os cavacos do ofício. *Revista Ferroviária*, v. 7, n. 9, p. 482-483, set. 1946b.

_____. Sul de Mato Grosso. *Boletim Geográfico*, v. 5, n. 55, p. 816-818, out. 1947.

_____. *A Noroeste do Brasil e a Brasil-Bolívia*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1950. 108 p.

FOGEL, Robert W. *Railroads and american economic growth: essays in econometric history*. Baltimore: The Johns Hopkins Press, 1964. 296 p.

FOHLEN, Claude. La Revolución Industrial en Francia, 1700-1914. In: CIPOLLA, Carlo M. (Ed.). *Historia económica de Europa*. Barcelona: Ariel, 1987. v. 4, p. 7-77.

FONSECA, Cândido Alberto da. Noroeste do Brasil: uma história de discussão e casualidades. *MS Cultura*, Campo Grande: Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul, ano 1, n. 2, p. 21-27, jul./ago. 1985.

FONTOURA, João Neves da. *Depoimentos de um ex-ministro: peronismo, minerais atômicos, política externa*. Rio de Janeiro: Simões, 1957. 174 p.

FORBES, R. J. Roads to c 1900. In: SINGER, Charles et al. (Ed.). *A history of technology*. Oxford: Clarendon Press, 1958. v. 4, p. 520-547. (The Industrial Revolution, c 1750 to c 1850).

FOWERAKER, Joe. *A luta pela terra: a economia política da fronteira pioneira no Brasil de 1930 aos dias atuais*. Trad. Maria Júlia Goldwasser. Rio de Janeiro: Zahar, 1982. 315 p.

FREIRE, José Joaquim da Silva. *Influência da viação férrea na expansão econômica de São Paulo*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1914. 38 p. mapas.

FUNÇÃO econômica e social das ferrovias. *Revista Ferroviária*, Rio de Janeiro, v. 7, n. 9, p. 462, set. 1946.

FURTADO, Celso. Brasil: da República Oligárquica ao Estado Militar. In: BRASIL: tempos modernos. Coord. por Celso Furtado. 3. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979. p. 1-23.

GALETTI, Lylia S. G. *Nos confins da civilização: sertão, fronteira e identidade nas representações sobre Mato Grosso*. 2000. 358 f. Tese (Doutorado em História Social)—FFLCH/USP, São Paulo, 2000.

GALVÃO, Dora S. Pereira. *A expansão geopolítica ferroviária para a região noroeste do Brasil até a década de 1940*. 1996. 254 f. Dissertação (Mestrado em Estudos Brasileiros)—Universidade Mackenzie, São Paulo, 1996.

GARCIA, Philadelpho. *A versão e o fato: em depoimento a Teresinha Godoy*. Londrina: Branco e Preto, 1994. 330 p.

GARCIA, Tânia da Costa. *Memórias matogrossenses: a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. 1993. 109 f. Minuta de Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais)—UFSCar, São Carlos, 1993.

GOMES, Jary. *Idéias e sugestões: coletânea de artigos de imprensa*. Bauru: Tip. Comercial, [19--].

GONZÁLEZ, J. N.; YNSFRÁN, P. M. *El Paraguay contemporáneo*. Paris: Ed. de Indias, 1929. 203 p.

GRAVATA, Antônio. *Conveniência do estudo da navegação em Matto-Grosso*. Cuiabá: Typ. Oficial, 1909.

GRESSLER, L. A.; SWENSSON, L. J. *Aspectos históricos do povoamento e da colonização do Estado de Mato Grosso do Sul: destaque especial ao município de Dourados*. [Dourados]: [s.n.], 1988. 163 p.

GUILLEN, Isabel C. Martins. O lugar da história: confronto e poder em Mato Grosso do Sul. *Revista Científica*, Campo Grande: UFMS, v. 3, n. 2, p. 37-44, 1996.

GUIMARÃES, Oscar Teixeira. *Memorial da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. [São Paulo]: Melhoramentos, 1933. 108 p.

HILTON, Stanley E. *A guerra civil brasileira: história da Revolução Constitucionalista de 1932*. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1982. 384 p.

HOMENAGEM da redação d' "A Cidade" ao seu antigo diretor e batalhador incansável pelos interesses de Corumbá: Dr. José de Barros Maciel. [Entrevista, artigos, cartas e telegramas]. [S.l.: s.n.], [192-]. 24 p.

HUECK, Kurt. Bosques, chaquenhos e extração de tanino no Brasil. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 17, n. 3, p. 343-346, jul./set. 1955.

IBANHES, Brígido. *Selvino Jacques: o último dos bandoleiros*. 2. ed. São Paulo: Scortecci, 1995.

INAUGURAÇÃO da linha do Tibagy: 12 de outubro de 1909. Pela Comissão dos Prolongamentos e Desenvolvimento da Estrada de Ferro Sorocabana. São Paulo: Vanorden, 1909. 13 p.

A INDÚSTRIA da herva-matte. In: ALBUM graphico do Estado de Matto Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá: [s.n.], 1914. p. 254-256.

ITO, Claudemira Azevedo. *Corumbá: a formação e o crescimento da cidade*. 1992. 157 f. Dissertação (Mestrado em Geografia)—FFLCH/USP, São Paulo, 1992.

JONES, Clarence F. A Fazenda Miranda em Mato Grosso. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 12, n. 3, p. 353-368, jul./set. 1950.

KAPLAN, Marcos. Cinquenta anos de história argentina (1925-1975): o labirinto da frustração. In: AMÉRICA Latina: história de meio século. Org. por Pablo González Casanova. Brasília: Ed. da UnB, 1988. v. 1, p. 19-99.

KATINSKY, Júlio R. Ferrovias nacionais. In: TECNOLOGIA e industrialização no Brasil: uma perspectiva histórica. Org. por Shozo Motoyama. São Paulo: Ed. da Unesp, 1994. p. 37-65.

KLINGER, Bertoldo. *Parada e desfile: duma vida de voluntário do Brasil na primeira metade do século*. Rio de Janeiro: Seção de Livros de "O Cruzeiro", 1958. 592 p.

KONDER, Adolpho. *A ligação ferroviária do Paraguai ao Atlântico: defesa do traçado São Francisco-Asunción*. Rio de Janeiro: Tip. Revista dos Tribunais, 1921. 40 p.

LAMOSO, Lisandra P. *A exploração de minério de ferro no Brasil e no Mato Grosso do Sul*. 2001. Tese (Doutorado em Geografia Humana)—FFLCH/USP, São Paulo, 2001.

- LEAL, Joaquim Ponce. *Os homens e as armas: o conflito campo-cidade no Brasil*. 2. ed. Belo Horizonte: Itatiaia, 1988.
- LENHARO, Alcir. *Colonização e trabalho no Brasil: Amazônia, Nordeste e Centro-Oeste – os anos 30*. 2. ed. Campinas: Ed. da Unicamp, 1986a. 105 p.
- _____. *Sacralização da política*. 2. ed. Campinas: Papyrus, 1986b. 218 p.
- _____. A terra para quem nela não trabalha: a especulação com a terra no oeste brasileiro nos anos 50. *Revista Brasileira de História*, São Paulo: ANPUH, v. 6, n. 12, p. 47-64, mar./ago. 1986c.
- LESSER, Jeffrey. Imigração e mutações conceituais da identidade nacional, no Brasil, durante a Era Vargas. *Revista Brasileira de História*, São Paulo: ANPUH, n. 28, p. 121-150, 1994.
- LÉVI-STRAUSS, Cláude. *Tristes trópicos*. Trad. Rosa Freire d'Aguiar. São Paulo: Companhia das Letras, 1996. 400 p.
- LIMA, Archimedes Pereira. *Problemas mato-grossenses*. Guaiabá: Imprensa Oficial, 1941.
- LIMA, João F. Tidei de. *A ocupação da terra e a destruição dos índios na região de Bauru*. 1978. Dissertação (Mestrado em História)–FFLCH/USP, São Paulo, 1978.
- LIMA, Lourenço Moreira. *A Coluna Prestes: marchas e combates*. 3. ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979. 631 p.
- LINHARES, Temístocles. *História econômica do mate*. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1969.
- LISBOA, Miguel Arrojado Ribeiro. *Sul de Mato-Grosso, Oeste de S. Paulo: geologia, indústria mineral, clima, vegetação, solo agrícola, indústria pastoril*. Rio de Janeiro: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Comissão E. Schnoor, 1909. 172 p.
- _____. *Relatório preliminar* [elaborado em 1918] *sobre as jazidas de minérios de manganês e ferro de Urucum (Mato Grosso, Brasil)*. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura. Departamento Nacional da Produção Mineral, 1944. 81 p. (Boletim n. 62).
- MACAULAY, Neill. *A Coluna Prestes: revolução no Brasil*. 2. ed. Trad. Flora Machman. Rio de Janeiro: Difel, [19--]. 269 p.
- MACHADO, Eduardo O. Campo Grande. In: ALBUM graphico do Estado de Matto Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá: [s.n.], 1914a. p. 410-412.

- _____. O município de Ponta Porã. In: ALBUM graphico do Estado de Matto Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá: [s.n.], 1914b. p. 414-415.
- _____. O município de Sant'Anna do Paranahyba. In: ALBUM graphico do Estado de Matto-Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá: [s.n.], 1914c. p. 419-420.
- _____. Três Lagoas. In: ALBUM graphico do Estado de Matto-Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá: [s.n.], 1914d. p. 421.
- MACHADO, Paulo Coelho. *A rua velha*. Campo Grande: Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, 1990. 211 p.
- MACIEL, José de Barros. *Interesses corumbaenses: discurso pronunciado pelo Dr. José de Barros Maciel, D.D. Presidente da Associação Comercial, no banquete oferecido pelas classes conservadoras ao senador Antonio Azeredo e deputado Annibal de Toledo por ocasião de sua passagem por Corumbá*. Corumbá: [s.n.], 1929. 25 p.
- MAGALHÃES, Homero Baptista de. *Argentina-Brasil: sentido de sus relaciones económicas*. Buenos Aires: Losada, 1945. 145 p.
- O MAIOR plano de viação sul-americana: proposta do Exmo. Snr. General de Divisão Waldomiro de Castilho Lima, Interventor Federal do Estado de São Paulo, para arrendamento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil ao Estado de São Paulo e o grande programa de viação ferroviária, rodoviária, fluvial e aérea resultante do arrendamento. São Paulo: [s.n.], 1933. 39 p.
- MAMIGONIAN, Armen et al. Notas sobre os frigoríficos do Brasil central pecuário. *Boletim Paulista de Geografia*, n. 51, p. 7-14, jun. 1976.
- MANFREDI NETO, Pascoal. *O trem da morte: o imaginário do progresso na Noroeste (1905-1930)*. 1995. 176 f. Dissertação (Mestrado em Sociologia)–FFLCH/USP, São Paulo, 1995.
- MARQUES, A. *Matto Grosso: seus recursos naturais, seu futuro econômico*. Rio de Janeiro: Papelaria Americana, 1923.
- MARQUES, J. A. da Costa. O sul do Estado [extrato da mensagem presidencial de 1913]. In: ALBUM graphico do Estado de Matto Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá: [s.n.], 1914. p. 394-403.
- MARTINS, Demosthenes. *A poeira da jornada: memórias*. São Paulo: Ed. Resenha Tributária, [1980]. 397 p.
- _____. *História de Mato Grosso*. São Paulo: V. Bicego, [19--]. 204 p.

- MARTINS, Margareth Guimarães. *Caminhos tortuosos: um painel entre o Estado e as empresas ferroviárias brasileiras – 1934 a 1956*. 1995. 381 f. Tese (Doutorado em História Econômica)–FFLCH/USP, São Paulo, 1995.
- MASCARENHAS, Anderson. *Roboré: um torpedo contra a Petrobrás*. São Paulo: Fulgor, 1959. 342 p.
- MATOS, Odilon N. de. *Café e ferrovias: a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira*. 4. ed. rev. Campinas: Pontes, 1990. 178 p.
- MELLO, Leonel I. Almeida. *A geopolítica do Brasil e a Bacia do Prata*. 1987. 336 f. Dissertação (Mestrado em Ciência Política)–PUC/SP, São Paulo, 1987.
- MENDONÇA, Estêvão de. *Quadro chorographico de Matto-Grosso*. Cuiabá: Escolas Profissionais Salesianas, 1906.
- MENDONÇA, Rubens de. *História das revoluções em Mato Grosso*. Goiânia: Rio Bonito, 1970. 205 p.
- _____. *Nos bastidores da história mato-grossense*. Cuiabá: UFMT, 1983. 240 p.
- METELLO, Adriano. *A Matto Grosso, terra que tanto amei! [crônicas e artigos publicados em jornais]*. [S.l.: s.n.], [1930]. 66 p.
- MESA de rendas em Bella Vista. *A Reação*, Assunção [Paraguai], ano 1, n. 13, p. 3-4, 30 out. 1902.
- MINCHINTON, Walter. Los modelos de demanda, 1750-1914. In: CIPOLLA, Carlo M. (Ed.). *Historia económica de Europa*. Barcelona: Ariel, 1983. v. 3, p. 80-194.
- MIYAMOTO, Shiguenoli. *Geopolítica e poder no Brasil*. Campinas: Papyrus, 1995. 257 p.
- MONBEIG, Pierre. *Pioneiros e fazendeiros de São Paulo*. Trad. Ary França e Raul de Andrade e Silva. São Paulo: Hucitec: Polis, 1984. 392 p.
- MORAES, Antonio Carlos R. *Ideologias geográficas: espaço, cultura e política no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 1988. 156 p.
- MORENO, Gislaene. *Os (des)caminhos da apropriação capitalista da terra em Mato Grosso*. 1993. 620 f. Tese (Doutorado em Geografia Humana)–FFLCH/USP, São Paulo, 1993.
- NASCIMENTO, Luiz Miguel do. *As charqueadas em Mato Grosso: subsídio para um estudo de história econômica*. 1992. 195 f. Dissertação (Mestrado em História)–Faculdade de Ciências e Letras, Unesp, Assis, 1992.

- NELSON, James C. *Railroad transportation and public policy*. Washington, DC: The Brookings Institution, 1959. 512 p.
- NEVES, Correia das. *História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Bauru: Tip. Brasil, 1958. 150 p.
- NEVES, Maria Manuela R. de Novis. *Elites políticas: competição e dinâmica partidário-eleitoral (caso de Mato Grosso)*. Rio de Janeiro: Juperj, 1988. 228 p.
- NORMANO, J. F.; GERBI, A. *The Japanese in South America: an introductory survey with special reference to Peru*. New York: Institute of Pacific Relations, 1943. 135 p.
- NUNES, Ivanil. *Douradense: a agonia de uma ferrovia*. 2002. 172 f. Dissertação (Mestrado em Economia)–FCL/Unesp, Araraquara, 2002.
- OLIVEIRA, Benícia Couto de. *A política de colonização do Estado Novo em Mato Grosso (1937-1945)*. 1999. 255 f. Dissertação (Mestrado em História)–FCL/Unesp, Assis, 1999.
- OLIVEIRA, Vítor W. N. *Movimento operário no sul de Mato Grosso: avanços e recuos dos trabalhadores do rio Paraguai – 1917-1926*. 2000. Dissertação (Mestrado em História do Brasil)–PUC/RS, Porto Alegre, 2000.
- OSTRIA GUTIÉRREZ, Alberto. *Una obra y un destino: la política internacional de Bolivia después de la guerra del Chaco*. 2. ed. Buenos Aires: Imprenta López, 1953. 450 p.
- PALLAMIN, Vera Lúcia Pinheiro de Freitas. *Companhia de Estradas de Ferro Noroeste do Brasil: uma empresa na frente pioneira (1904-1918)*. 2001. 132 f. Dissertação (Mestrado em História Econômica)–FCL/Unesp, Araraquara, 2001.
- PASTOR BENÍTEZ, Justo. História contemporânea do Paraguai a partir de 1870. In: HISTÓRIA das Américas. Dirigida por Ricardo Levene. Ed. bras. dirigida por Pedro Calmon. São Paulo: W. M. Jackson, 1947. v. 9, p. 257-322.
- PELEGRINA, Gabriel R. *Memórias de um ferroviário*. Bauru: Edusc, 2000. 184 p.
- PENIDO, Antônio Nogueira. *O arrendamento da E. F. Noroeste do Brasil: conferência realizada no Club de Engenharia do Rio de Janeiro em 5 de abril de 1933*. [S.l.]: Tip. Comercial, 1933. 66 p.
- PEREIRA, Armando de Arruda. *No sul de Matto Grosso: conferência realizada em 21 de maio de 1928*. São Paulo: E. G. R. T., [1928]. 41 p.
- PEREIRA, Astrogildo. A formação do PCB. In: ENSAIOS históricos e políticos. Por Astrogildo Pereira. São Paulo: Alfa-Ômega, 1979. p. 41-161.

PEREIRA, José Veríssimo da Costa. Expedição a São Paulo, Mato Grosso, Goiás e Minas Gerais. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 12, n. 3, p. 429-444, jul./set. 1950; e v. 12, n. 4, p. 597-613, out./dez. 1950.

PINTO, Adolfo Augusto. *As estradas de ferro de São Paulo: as suas tarifas, os seus serviços, os seus impostos, a sua encampação*. São Paulo: Vanorden, 1916. 116 p.

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

PLANO de industrialização regional: alguns aspectos da economia do Estado de Mato Grosso e seleção de pólos de desenvolvimento: trabalho elaborado pelo economista Nelson Mortada, do Departamento de Planejamento Econômico e Social da CIBPU, sob a orientação do Prof. Antônio Delfim Netto. [São Paulo?]: CIBPU [Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí], 1964. 134 p.

PLANO de reaparelhamento da Estrada de Ferro Sorocabana no período de 1952 a 1960, apresentado pelo seu diretor, eng.º Durval Martins Muylaert, à Comissão Mista Brasil-Estados Unidos. Elaborado pelo eng.º Humberto Nobre Mendes. [São Paulo], 1952.

POMPEU, Ercília de Oliveira. *Monografia do município de Dourados*. Dourados: [s.n.], 1965. 36 p.

PONCE FILHO, Generoso. *Por Matto-Grosso!*: discurso pronunciado, em 15 de agosto de 1928, no Centro Matto-grossense, por ocasião da posse de sua directoria. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger, 1928. 21 p.

POSSAS, Lidia M. V. *Mulheres, trens e trilhos: modernidade no sertão paulista*. Baurú: Edusc, 2001.

PÓVOAS, Lenine C. *Mato Grosso: um convite à fortuna*. Rio de Janeiro: Guavira, 1977. 166 p.

PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. 35. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.

PRESTES, Anita L. *A Coluna Prestes*. 3. ed. São Paulo: Brasiliense: Secretaria de Estado da Cultura, 1991. 498 p.

PROJETO n.º 21: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Pela Comissão Mista Brasil-Estados Unidos para Desenvolvimento Econômico. [Rio de Janeiro], 1952. 54 p. Datilografado. [Biblioteca da RFFSA, Rio de Janeiro].

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. Condições econômicas do sul de Mato Grosso no início do século XX. In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 2., Niterói, 13 a 16 out. 1996. *Anais...* Niterói: ABPHE: UFF, 1996. v. 1. p. 232-248.

_____. *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*. Campo Grande: Ed. da UFMS, 1997. 163 p.

_____. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na construção histórica de Mato Grosso (1918-1956)*. 1999. 559 f. Tese (Doutorado em História Econômica)-FFLCH/USP, São Paulo, 1999.

A QUESTÃO do matte. Cuiabá: Avelino de Siqueira, 1912.

RANGEL, Ignácio. *Ciclo, tecnologia e crescimento*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1982.

REYNALDO, Ney Iared. *Comércio e navegação no Rio Paraguai (1870-1940)*. 2000. 209 f. Dissertação (Mestrado em História)-FCL/Unesp, Assis, 2000.

Revista Ferroviária, Rio de Janeiro, jun. 1940, editorial.

REYS, Plínio. *A sedição militar de Matto Grosso em 1922: notas de um repórter*. São Paulo: Typ. Piratininga, 1922. 235 p.

RIBEIRO, Renato A. *Taboco 150 anos: balaio de recordações*. Campo Grande: [s.n.], 1984. 233 p.

RICARDO JÚNIOR, Gaspar. *Do arrendamento da E. de F. Noroeste do Brasil a S. Paulo*. São Paulo: Tip. Comercial, 1933. 65 p.

RIVERA, Julio de. Política ferroviária brasileira. Excerto de *La Prensa*, Buenos Aires, 4 dez. 1921. [Transcrição datilografada pertencente originalmente ao arquivo da Inspeção Federal das Estradas, Rio de Janeiro. 8 p.]

RODRIGUES, J. Barbosa. *História de Mato Grosso do Sul*. São Paulo: Ed. do Escritor, 1985. 175 p.

RONDON conta sua vida. Por Esther de Viveiros. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1958. 638 p.

SÁ, Cássio Veiga de. *Memórias de um cuiabano honorário: 1939-1945*. São Paulo: Resenha Tributária, [1980]. 234 p.

SAES, Flávio A. M. de. *As ferrovias de São Paulo: 1870-1940*. S. Paulo: Hucitec: INL, 1981. 199 p.

_____. *A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira*. São Paulo: Hucitec, 1986.

- SAINT MARTIN, Sylvio. Breve histórico sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. In: ALBUM graphico do Estado de Matto-Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá: [s.n.], 1914. p. 150-159.
- SANTA ROSA, Virgínio. *Paisagens do Brasil*. [São Paulo?]: Schmidt, [193-]. 220 p.
- SANTOS, Elina de Oliveira. Impressões de viagem sobre o Paraguay. *Boletim da Associação dos Geógrafos Brasileiros*, São Paulo, ano 4, n. 4, p. 91-101, maio 1944.
- SANTOS, Lindalvo B. dos. Território de Ponta Porã. *Boletim Geográfico*, ano 2, n. 18, p. 859-865, set. 1944.
- SCHNOOR, Emílio. *Memória do projecto de Estrada de Ferro a Matto-Grosso e fronteira da Bolívia por São Paulo dos Agudos, Itapura, Miranda e rio Paraguay*. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1903. 52 p.
- SILVA, A. Carlos Simoëns da. *Cartas mattogrossenses*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1927.
- SILVA, Clodomiro Pereira da. *O problema da viação no Brasil*: artigos publicados no *O Estado de S. Paulo*. São Paulo: Typ. Levy, 1910. 168 p.
- SILVA, Egydio M. de Castro e. *A margem do ministério Calógeras (na pasta da Guerra)*: memórias. Rio de Janeiro: Melso, [1961?]. 278 p.
- SILVA, Gasparino. *Mato Grosso e a nova política rodoviária nacional*. Rio de Janeiro: Ed. Rodovia, 1950.
- SILVA, José de Melo e. *Fronteiras guaranis*: com um estudo sobre o idioma guarani, ou ava-ñe-ê. São Paulo: Imprensa Metodista, 1939. 330 p.
- SILVA, Jovam Vilela da. Um truste encravado no sul de Mato Grosso (1882 a 1950): a multiface da Empresa Mate Laranjeira. *Coletâneas do Nosso Tempo*, Rondópolis: UFMT, n. 1, p. 26-44, 1997.
- SILVA, Maria C. Brazil-Gomes da. *Rio Paraguai – o “mar interno” brasileiro*: uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais. 1999. 321 f. Tese (Doutorado em História Social)–FFLCH/USP, São Paulo, 1999.
- SILVEIRA, Hélder V. Gordim da. *Argentina e Brasil frente à Questão do Chaco*: a supremacia na América do Sul em jogo. 1990. 199 f. Dissertação (Mestrado em História)–Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, PUC/RS, Porto Alegre, 1990.
- SIMON, Feliciano. Exército e Marinha de Guerra. In: ALBUM graphico do Estado de Matto Grosso. Org. por S. C. Ayala e F. Simon. Corumbá: [s.n.], 1914. p. 183-192.

- SINGER, Paul. Interpretação do Brasil: uma experiência histórica de desenvolvimento. In: HISTÓRIA geral da civilização brasileira. Dirigida por Bóris Fausto. São Paulo: Difel, 1984. v. 4, t. 3, p. 209-245.
- SODRÉ, Nelson Werneck. *Oeste*: ensaio sobre a grande propriedade pastoril. Rio de Janeiro: J. Olympio, 1941. 206 p.
- _____. O Sul Matogrossense. *O Observador Econômico e Financeiro*, n. 132, p. 65-76, jan. 1947.
- _____. *Do Tenentismo ao Estado Novo*: memórias de um soldado. 2. ed. Petrópolis: Vozes, 1986. 336 p.
- STOLS, Eddy. O Brasil se defende da Europa: suas relações com a Bélgica (1830-1914). *Boletín de Estudios Latinoamericanos y del Caribe*, Amsterdam, n. 18, p. 57-73, jun. 1975.
- SUPPLE, Barry. El Estado y la Revolución Industrial, 1700-1914. In: CIPOLLA, Carlo M. (Ed.). *Historia económica de Europa*. Barcelona: Ariel, 1983. v. 3, p. 312-370.
- SZMRECSÁNYI, Tamás. O desenvolvimento da produção agropecuária (1930-1970). In: HISTÓRIA geral da civilização brasileira. Dirigida por Bóris Fausto. São Paulo: Difel, 1984. v. 4, t. 3, p. 107-207.
- TAVARES, Maria da Conceição. *Da substituição de importações ao capitalismo financeiro*: ensaios sobre economia brasileira. 7. ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1978. 263 p.
- TONELLI, Nicélio C. *O Paraguai entre o Brasil e a Argentina (1898-1930)*: boa amizade e erva-mate. [Rio de Janeiro, [s.n.], 1994]. 44 p. Datilografado.
- TOPIK, Steven. *A presença do Estado na economia política do Brasil de 1889 a 1930*. Rio de Janeiro: Record, [1987].
- TRAVASSOS, Mário. *Projeção continental do Brasil*. 4. ed. S. Paulo: Ed. Nacional, 1947. 247 p.
- VALVERDE, Orlando. Fundamentos geográficos do planejamento do município de Corumbá. *Revista Brasileira de Geografia*, v. 34, n. 1, p. 49-144, jan./mar. 1972.
- VASCONCELLOS, Gensérico. A significação estratégica da política ferroviária argentina e de suas linhas fluviais. *A Defesa Nacional*, Rio de Janeiro, ano 14, n. 159, mar. 1927.
- VASCONCELOS, Cláudio A. de. A colonização contemporânea no Brasil e suas implicações sobre a sociedade brasileira. *Fronteiras – Revista de História da UFMS*, Campo Grande, v. 1, n. 1, p. 75-84, jan./jun. 1997.

A VENDA da Noroeste do Brazil. *Brazil Ferro Carril*, n. 777, p. 38-39, 31 mar. 1933.

VIEIRA, Flávio. Nossas linhas fluvio-internacionais na Bacia do Prata. *Boletim Geográfico*, ano 11, n. 114, p. 259-265, maio/jun. 1953.

VILLELA, A. N.; SUZIGAN, W. *Política do governo e crescimento da economia brasileira: 1889-1945*. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1973. 468 p.

WAIBEL, Leo. *Capítulos de geografia tropical e do Brasil*. 2. ed. anotada. Rio de Janeiro: IBGE, 1979.

WARREN, Harris Gaylord. *Paraguay: an informal history*. Norman: University of Oklahoma Press, 1949. 393 p.

WEINGÄRTNER, Alisoete A. Campo Grande: o impulso do desenvolvimento nas rotas de gado, nos trilhos do trem e nos caminhos do Mercosul. *Arca*, Campo Grande: Arquivo Histórico de Campo Grande, n. 5, p. 3-9, out. 1995a.

_____. *Movimento divisionista em Mato Grosso do Sul (1889-1930)*. Porto Alegre: Ed. Est, 1995b. 83 p.

WHATELY, Luiz Alberto. *A Estrada de Ferro Brasil-Bolívia: parte integrante da transcontinental Arica-Santos*. Rio de Janeiro: [s.n.], 1944.

WHITAKER, Francisco. Recordações. 2. ed. rev. em 1934. In: ABREU, Dióres S. O desbravamento da Alta Sorocabana por um bandeirante moderno: Capitão Francisco Whitaker. *Revista de História*, São Paulo, n. 62, p. 447-462, abr./jun. 1965.

WILCOX, Robert. Paraguayans and the making of the Brazilian far west 1870-1935. *The Americas*, v. 49, n. 4, p. 479-512, apr. 1993.

WISSENBACH, Maria C. Cortez. Desbravamento e catequese na constituição da nacionalidade brasileira: as expedições do Barão de Antonina no Brasil meridional. *Revista Brasileira de História*, São Paulo: ANPUH, v. 15, n. 30, p. 137-155, 1995.

YOUNGSON, A. J. Gran Bretaña 1920-1970. In: CIPOLLA, Carlo M. (Ed.). *Historia económica de Europa*. Barcelona: Ariel, 1985. v. 6, p. 137-189.

ZVALETA MERCADO, René. Considerações gerais sobre a história da Bolívia (1932-1971). Trad. Marcos Bagno. In: AMÉRICA Latina: história de meio século. Org. por Pablo González Casanova. Brasília: Ed. da UnB, 1988. v. 2, p. 15-73.

ZORZATO, Osvaldo. *Conciliação e identidade: considerações sobre a historiografia de Mato Grosso (1904-1983)*. 1998. 181 f. Tese (Doutorado em História Social)-FFLCH/USP, São Paulo, 1998.

ANEXOS

NOTAS METODOLÓGICAS¹

Notas acerca dos relatórios da Noroeste

Não foi possível localizar os relatórios referentes ao período entre 1918 e 1920 nem aquele referente ao ano de 1923. Por outro lado, com relação ao ano de 1921 há dois relatórios: um denominado "preliminar", datilografado, e outro impresso. Ao longo do trabalho, designo o primeiro como R21a e o segundo simplesmente como R21. Os dados quantitativos referentes a operação da ferrovia foram, em boa parte, extraídos dos "resumos estatísticos" apresentados pelos relatórios, regularmente, a partir de 1929 (sendo que o R29 traz os dados referentes aos anos anteriores, desde 1922). A partir do R31 fixa-se o costume de fazer constar lado a lado, nos citados "resumos", os dados do ano respectivo e do ano anterior. Em mais de uma vez há discordância entre os dados fornecidos pelo relatório do ano e aqueles fornecidos, com relação ao mesmo ano, pelo relatório seguinte. Nesses casos, optei por dar preferência ao relatório referente ao mesmo ano a que se referem os dados. Devido a sucessivas mudanças nos procedimentos contábeis relativos às repartições federais, os exercícios de 1933 e 1934 tiveram duração atípica: o exercício de 1933 durou 15 meses (de janeiro de 1933 a março de 1934) e o de 1934 durou apenas 9 meses (de abril a dezembro de 1934).

Correção de valores monetários

Para a correção dos valores monetários fornecidos pelos relatórios dos diretores da Noroeste, considerei inicialmente a alternativa representada pelo índice de preços calculado por Oliver Onody – o único que cobre todo o período estudado (cf. SÉRIES históricas: inflação. Rio de Janeiro:

1. Para maiores detalhes, ver o apêndice metodológico incluído no trabalho original (QUEIROZ, 1999).

Andima, [1993]). Entretanto, em face das observações acerca da pouca solidez dos pressupostos dos referidos cálculos (cf. ESTATÍSTICAS históricas do Brasil, 1990, p. 149), julguei mais conveniente abandonar dita alternativa. Desse modo, vi-me constringido a usar dois diferentes índices, dado que os cálculos mais precisos iniciam-se, como se sabe, em 1939 (IPC da FIPE) e em 1944 (IGP-DI). Decidi, enfim, utilizar esse último índice, que me pareceu mais abrangente, a despeito de ser também alvo de controvérsias (cf. ESTATÍSTICAS..., p. 166). Finalmente, para os anos iniciais da série, pareceu-me que a melhor alternativa seria a utilização do "deflator implícito" para o setor de transportes e comunicações, calculado por Cláudio Haddad e abrangendo o período de 1908 a 1947; imaginei que, por referir-se especificamente ao setor de transportes, tal índice poderia talvez refletir com maior justeza as variações que interessavam no caso (sobre esse índice, v. ESTATÍSTICAS..., p. 151-152).

Procedimentos relativos à utilização dos dados censitários

Para tentar avaliar os efeitos da NOB sobre o SMT, busquei segmentar esse espaço em parcelas menores, que pudessem ser comparadas entre si. Uma vez que, dentre os dados disponíveis, aqueles fornecidos pelos censos brasileiros são os mais amplos, a avaliação só poderia apoiar-se neles. Porém, adotada essa opção, a análise ficou condicionada, desde logo, a adotar o *município* como unidade fundamental de trabalho, visto que os dados fornecidos pelos censos em nível *distrital* (capazes de permitir comparações mais precisas) restringem-se a pouquíssimos itens. Por outro lado, para a comparação pretendida não seria possível tomar simplesmente, em cada ano censitário, apenas dois grupos de municípios, a saber, um grupo formado apenas pelos municípios *com sedes servidas pela NOB*, desde a época da construção da via férrea ou desde o início da existência do município ("área da NOB"), e um outro grupo formado pelos demais municípios ("fora da NOB").

Com efeito, entre um censo e outro, muitos dos municípios da área da NOB deram origem a outros, *não-situados sobre a ferrovia*, perdendo os primeiros, com isso, parte da produção, população, etc. usadas como base inicial de comparação. Por outro lado, no período considerado, novos trechos foram acrescidos à NOB, dando-se assim o caso inverso do anteriormente exposto, isto é: municípios pré-existentes cujas sedes foram *depois* atingidas pela NOB, em seus novos segmentos – de modo que a brusca inclusão de tais municípios na "área da NOB", a partir de um dado ano censitário (particularmente no caso de Corumbá e Ponta Porã, mais antigos), tenderia a distorcer demasiadamente os resultados.

Assim, para tentar obviar o primeiro problema deliberei incluir também, na "área da NOB", pelo menos alguns municípios que, mesmo

sem terem suas sedes servidas pela ferrovia, foram desmembrados direta ou indiretamente de Campo Grande – município que, reconhecidamente, ocupou peculiar posição na concentração e irradiação dos efeitos da NOB (os novos municípios, incluídos em cada ano censitário, foram apenas aqueles mais próximos de Campo Grande e, por suposto, mais diretamente ligados aos influxos daí provenientes). Para tentar reduzir as distorções que constituiriam o segundo problema, deliberei criar um *terceiro grupo*, assim definido: municípios pré-existentes que viriam a ser cortados pelos novos trechos acrescidos à NOB. Julguei mais acertado incluir também nesse grupo o município de Ladário (desmembrado de Corumbá em 1953), ainda que, por uma questão de alguns meses, ele não seja formalmente "pré-existente" à NOB. Por outro lado, a inclusão do município de Dourados justifica-se pelo fato de que, embora a NOB não tenha atingido a cidade-sede, ela cortou o respectivo município, onde estabeleceu a estação de Itaum. Desse modo, a área "fora da NOB" passou a congregar os municípios restantes, não-incluídos nos grupos anteriores. Os três grupos ficaram caracterizados, enfim, conforme é indicado no quadro a seguir.

	Área da NOB	Fora da NOB	3º grupo
Situação em 1920	Aquidauana Campo Grande Miranda Três Lagoas	Bela Vista Coxim Nioaque Paranaíba Porto Murtinho	Corumbá Ponta Porã
Acréscimos em 1940	---	Rio Brillhante	Dourados Maracaju
Acréscimos em 1950	Ribas do Rio Pardo Rochedo	Amambai Aparecida do Taboado Bonito Camapuã	---
Acréscimos em 1960	Água Clara Corguinho Jaraguari Sidrolândia Terenos	Bataguçu Caarapó Cassilândia Guia Lopes da Laguna Inocência Itaporã Jardim Nova Andradina Rio Verde de Mato Grosso	Ladário

2. Na determinação da "filiação", por assim dizer, dos municípios criados no SMT depois de 1920, utilizei o excelente quadro elaborado pelo Prof. Lauro Joppert Swensson e publicado em Gressler e Swensson (1988).

Entretanto, deve ser dito que a comparabilidade dos diversos grupos ainda não ficou isenta de problemas. Com a criação do "3º grupo", na verdade, surgiram problemas novos, de impossível solução. Por um lado, os municípios que o compõem deram origem a outros que, em obediência ao critério adotado, tiveram de ser incluídos no grupo "fora da NOB". Isso aconteceu, no período considerado, com os municípios de Aníambai (desmembrado de Ponta Porã em 1948) e de Itaporã e Caarapó (desmembrados de Dourados, respectivamente, em 1953 e 1958). Por outro lado tem-se, inversamente, o caso do município de Maracaju: ele foi desmembrado em 1928 do município de Nioaque (pertencente ao grupo "fora da NOB") mas, tendo sido atingido pela ferrovia, teve de ser incluído no "3º grupo".

Ainda no tocante à utilização de dados censitários, enfrentei dificuldades também para a obtenção das áreas totais de cada município – e, por conseguinte, a área total do SMT e dos diversos grupos com que trabalhei. Finalmente, por diversas razões considerarei mais prudente não utilizar dados dos Censos de 1890 e 1900.

LISTA DOS DIRETORES DA NOROESTE (1918-1956)³

Arlindo Gomes Ribeiro da Luz, de 14.10.1918 a 28.11.1922
Oscar Teixeira Guimarães (interino), de 1º.12.1922 a 31.12.1922
Clodomiro Pereira da Silva, de 31.12.1922 a 5.7.1924
Álvaro Pereira de Souza Lima, de 19.7.1924 a 20.1.1925
Oscar Teixeira Guimarães (interino), de 20.1.1925 a 31.5.1925
Alfredo de Castilho, de 31.5.1925 a 11.12.1928
Victor Gustavo de Mascarenhas Tamm (interino), de 11.12.1928 a 31.7.1929
Alfredo de Castilho, de 30.7.1929 [sic] a 5.3.1930
Maurício Murgel Dutra, de 5.3.1930 a 20.10.1930
Waldemiro Pereira da Cunha, de 13.11.1930 a 1º.7.1931
Oscar Teixeira Guimarães (interino), de 1º.7.1931 a 3.7.1931
Henrique Eduardo Couto Fernandes, de 3.7.1931 a 5.10.1934
Alfredo de Castilho, de 5.10.1934 a 12.8.1935
Abeylard Neto Amarante (interino), de 12.8.1935 a 10.10.1935
Alfredo de Castilho, de 10.10.1935 a 23.3.1937
Américo Marinho Lutz, de 23.3.1937 a 25.2.1946
José de Lima Figueiredo, de 25.2.1946 a 7.11.1950
Danilo da Cunha Nunes, de 7.11.1950 a 16.2.1951
Américo Marinho Lutz, de 16.2.1951 a 16.10.1954

3. Cf. NEVES, Correia das, 1958, p. 140.

Gastão Rocha Leão, de 16.10.1954 a 8.8.1955
Maurício Murgel Dutra, de 8.8.1955 a 21.2.1956
Ubaldo Medeiros, a partir de 21.2.1956

Diretores "revolucionários":

Otávio Muniz Guimarães, em julho de 1924
Abraão Leite, de 9 de julho a 5 de outubro de 1932

LISTA DAS ESTAÇÕES DA NOROESTE

ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRÁFICOS EM 1922 (TRECHO PAULISTA)

Nome	Posição quilométrica	Altitude (m)	Data da inauguração
Bauru	0	491	27.9.1906
Val de Palmas	9,7	564	1.9.1909
Tibiriçá	24,7	544	27.9.1906
Nogueira	35,6	516	13.10.1916
Avai	47,2	460	27.9.1906
Araribá	56,5	509	15.11.1921
Mirante	64,0	519	1.9.1918
Presidente Alves	70,8	557	27.9.1906
Piza	82,2	550	1.6.1909
Lauro Müller	91,8	537	27.9.1906
Cincinato	99,7	500	13.12.1912
Guarantã	109,7	492	5.6.1920
Pena	124,7	416	16.2.1908
Monlevade	143,9	461	15.2.1921
Lins	151,0	396	16.2.1908
Guaicara	163,3	432	20.6.1920
Promissão	177,5	411	16.2.1908
Capitua	190,1	393	25.8.1920
Calmon	201,9	416	16.2.1908
Penápolis	219,3	390	2.12.1908
Glicério	239,8	371	1.9.[1908]*
Coroados	250,0	402	[1º.6.1921]*
Birigüí	260,6	376	13.12.1912
Guatambu	270,1	394	[1º.6.1921]*
Araçatuba	280,2	386	2.12.1908
Córrego Azul	300,4	312	31.12.1908
Aracanguá	321,3	295	1.5.1909
Anhangá	339,9	290	1.5.1909
Bacuri	356,2	287	13.5.1910
Lussanvira	386,3	289	13.5.1910
Ilha Seca	403,5	287	13.5.1910
Itapura	436,5	277	13.5.1910
Jupia	462,4	253	4.11.1910

Fonte: R22, p. 22-23. *Cf. R24, p. 41.

ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRÁFICOS EM 1922 (TRECHO MATO-GROSSENSE)

Nome	Posição quilométrica	Altitude (m)	Data da inauguração
Três Lagoas	473,0	313	31.12.1912
Cervo	499,0	364	31.12.1912
Arapuá	521,3	344	31.12.1912
Buritizal	545,2	384	31.12.1912
Vitorino	561,7	377	24.7.1917
Rio Branco	587,3	327	31.12.1912
Pombo	607,5	---	---
Ribeirão Claro	628,9	389	31.12.1912
Água Clara	656,9	304	31.12.1912
Mutum*	694,5	348	24.7.1914
Azeredo	739,3	473	12.10.1914
Rio Pardo	771,5	365	24.7.1914
Bálsamo	796,5	417	12.10.1914
Alegre	818,2	445	12.10.1914
Ligação	841,4	460	12.10.1914
Lagoa Rica	867,0	672	12.10.1914
Campo Grande	893,5	543	6.9.1914
Terenos	927,5	439	6.9.1914
Murtinho	967,9	334	6.9.1914
Correntes	997,3	213	31.12.1912
Piraputangas	1.013,1	193	31.12.1912
Aquidauana	1.043,1	181	31.12.1912
Taunay	1.083,1	181	31.12.1912
Miranda	1.121,1	158	31.12.1912
Salobra	1.138,0	145	31.12.1912
Guaicurus	1.172,6	152	31.12.1912
Bodoquena	1.213,4	144	31.12.1912
Carandazal	1.234,8	110	20.9.1916
Porto Esperança	1.272,3	108	31.12.1912

Fonte: R22, p. 23r

ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRÁFICOS EM 1953 LINHA-TRONCO — TRECHO PAULISTA

Nome	Posição quilométrica	Altitude (m)	Data da inauguração
Bauru	0	491	27.9.1906
Curuçá	4,9	555	1.11.1943
Val de Palmas	9,4	564	1.9.1909
Posto Telegráfico	16,3	552	24.6.1935
Tibiricá	21,3	543	27.9.1906
Nogueira	29,3	516	13.10.1916
Posto Telegráfico	36,1	478	1.6.1932

(continua)

(cont.)

Nome	Posição quilométrica	Altitude (m)	Data da inauguração
Avai	42,1	460	27.9.1906
Araribá	49,0	509	15.11.1921
Mirante	53,5	519	1.9.1918
Presidente Alves	58,6	557	27.9.1906
Posto Telegráfico	62,7	549	1.8.1929
Pirajuí	73,9	448	15.11.1925
Toledo Piza	80,6	549	1.6.1909
Ministro Calmon	89,3	536	8.9.1943
Guarantã	109,7	492	5.6.1920
Renato Werneck	117,6	450	1.8.1929
Cafelândia [ex-Pena]	124,3	416	16.2.1908
Paredão	133,3	438	1.8.1929
Monlevade	143,9	461	15.2.1921
Lins	151,0	396	16.2.1908
Guaicara	163,3	432	20.6.1920
Promissão	177,5	411	16.2.1908
Capitua	190,1	393	25.8.1920
Avanhandava [ex-Calmon]	201,9	416	16.2.1908
Urutagua	211,1	416	14.7.1927
Penápolis	219,6	390	2.12.1908
Bonito	228,0	470	1.11.1930
Engenheiro Napoleão	233,5	386	1.8.1929
Glicério	239,8	371	1.9.1908
Coroados	250,0	402	7.9.1922
Birigüí	260,6	376	13.12.1912
Guatambu	270,1	394	7.9.1922
Araçatuba	280,2	386	1.12.1908
Fernando Laboreau	290,3	398	25.5.1929
Iporangá	298,8	390	6.8.1929
Guararapes	309,1	398	6.8.1929
Rubiácea	322,3	420	21.7.1930
Bento de Abreu	333,5	447	1.8.1930
Valparaíso	343,7	440	1.10.1932
Aguapeí	352,7	438	25.4.1933
Lavinia	365,2	446	1.8.1935
Mirandópolis	374,7	423	31.3.1936
Machado de Mello	383,9	464	1.9.1936
Guaraçai	394,8	464	1.9.1936
Murutinga	404,8	403	10.8.1937
Planalto	413,3	390	10.8.1937
Andradina	422,7	385	10.8.1937
Paranópolis	431,3	391	10.8.1937
Alfredo de Castilho	440,3	369	10.8.1937
Junqueira	449,7	340	10.8.1937

Fonte: R53, p. 156-157. As informações do R53 apresentam algumas discrepâncias, na comparação com aquelas prestadas pelo R22.

ESTAÇÕES E POSTOS TELEGRÁFICOS EM 1953 LINHA-TRONCO – TRECHO MATO-GROSSENSE

Nome	Posição quilométrica	Altitude (m)	Data da inauguração
Jupia	463,6	265	
Três Lagoas	473,0	313	31.12.1912
Gigante	487,0	371	15.11.1943
Cervo	499,5	364	31.12.1912
Arapua	521,3	350	31.12.1912
Piaba	534,2	395	15.11.1943
Buritizal	545,2	386	31.12.1912
Garcias [ex-Vitorino]	561,3	377	[?]
Safira	577,0	356	15.11.1943
Rio Branco	587,5	336	31.12.1912
Pena Júnior	607,8	350	1.12.1926
Ferreiros [ex-Ribeirão Claro]	629,0	389	31.12.1912
Major Vicente	641,1	330	1.9.1949
Água Clara	656,9	305	31.12.1912
Atoladaira	678,4	340	20.7.1930
Arlindo Luz [ex-Mutum]	694,5	342	24.7.1914
Tamanduá	708,2	371	15.11.1943
Fórmoso	719,2	420	22.7.1927
Luiz Gama [ex-Azaredo]	729,3	476	12.10.1914
Mantena	755,4	385	1.8.1928
Ribas do Rio Pardo	771,4	465	24.7.1914
Bálsamo	796,9	417	12.10.1914
Alegre	818,2	445	12.10.1914
Posto Botas	829,2	454	15.11.1943
Ligação	841,4	460	12.10.1914
Posto Gerivá	853,0	550	15.11.1943
Lagoa Rica	867,0	627	12.10.1914
Campo Grande	893,3	543	6.9.1914
Parada Calógeras	898,8	543	1.6.1929
Mário Dutra	907,0	526	15.4.1953
Indubrasil	913,0	574	1.10.1936
Jaraguá	918,6	546	1.8.1928
Terenos	927,4	433	6.9.1914
Pedro Celestino	945,1	231	12.10.1914
Murtinho	966,9	334	6.9.1914
Cachoeirão	976,8	227	1.2.1925
Pálmeiras [ex-Correntes]	997,3	213	31.12.1912
Piraputanga	1.012,2	193	31.12.1912
Camisão	1.025,2	190	1.6.1931
Aquidauana	1.043,8	181	31.12.1912
Guia Lopes	1.061,2	176	1.11.1930
Taunay	1.083,1	181	31.12.1912
Agachi	1.104,6	185	1.8.1929
Duque Estrada	1.113,8	203	1.1.1938
Miranda	1.121,8	158	31.12.1912

(continua)

(cont.)

Nome	Posição quilométrica	Altitude (m)	Data da inauguração
Salobra	1.136,5	145	31.12.1912
Coronel Juvêncio	1.154,1	166	1.6.1931
Guaicurus	1.172,6	152	31.12.1912
Portocarrero	1.192,5	164	1.1.1948
Bodoquena	1.213,3	144	31.12.1912
Carandazal	1.234,8	110	31.12.1912
Posto Telegráfico	1.267,9	109	15.12.1952
Porto Esperança	1.272,2	107	31.12.1912
Albuquerque	1.291,4	109	15.12.1952
Antônio Maria Coelho	1.309,8	126	15.12.1952
Urucum	1.330,0	164	15.12.1952
Corumbá	1.351,3	173	15.12.1952

Fonte: R53, p. 157-159. As informações do R53 apresentam algumas discrepâncias, na comparação com aquelas prestadas pelo R22.

Estações e postos telegráficos em 1953

RAMAL DE LUSSANVIRA (km 0 em Araçatuba)

Nome	Posição quilométrica	Altitude (m)	Data da inauguração
Engenheiro Taveira	10,6	393	1.3.1931
Córrego Azul	20,3	312	31.12.1908
Aracanguá	41,0	295	1.5.1909
Saint Martin	50,8	296	1.7.1930
Anhangá	59,6	290	1.5.1909
Jacareatinga	65,8	290	20.10.1933
Bacuri	76,0	287	13.5.1910
Nova Nipônia	90,6	296	1.1.1924
Lussanvira	106,1	289	13.5.1910

Fonte: R53, p. 159.

RAMAL DE PONTA PORÃ
(km 0 em Indubrasil)

Nome	Posição quilométrica	Altitude (m)	Data da inauguração
Guavira	21,6	487	19.4.1944
Bolicho	43,3	572	19.4.1944
Sidrolândia	66,9	484	19.4.1944
Piúva	85,8	449	19.4.1944
Piqui	109,5	458	19.4.1944
Brilhante	135,0	398	19.4.1944
Maracaju	153,5	387	19.4.1944
Sete Voltas	177,0	422	18.5.1949
Ministro Pestana	204,0	370	18.5.1949
Itaum	225,0	498	18.5.1949
Presidente Dutra	240,8	435	19.4.1953
General Rondon	258,9	560	19.4.1953
Santa Virginia	281,4	690	19.4.1953
Ponta Porã	303,9	662	19.4.1953

Fonte: R53, p. 159.

R/
(kg)

Sobre o Livro

Formato 16x23 cm
Tipologia Meridien Roman (texto)
Minion (títulos)
Papel Reciclato 70 g/m² (miolo)
Cartão Supremo 250g/m² (capa)
Impressão Sob demanda
Acabamento Costurado e colado
 Tiragem 1.000

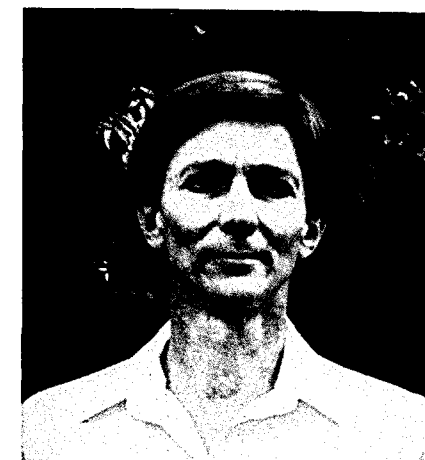
Equipe de Realização

Produção Gráfica Renato Valderramas
Edição de Texto Fernanda Godoy Tarcinalli
Assistentes de Edição de Texto Ana Flávia Caserta
Beatriz Rodrigues de Lima
Júlia Carolina de Lucca
Valéria Biondo
Parecer Técnico Francisco Foot Hardman
Revisão Júlia Carolina de Lucca
Projeto Gráfico Cássia Letícia Carrara Dominicano
Criação da Capa Carlos Fendel
Catálogo e Referências Bibliográficas Eliane de Jesus Charret
Diagramação Carlos Fendel
Carolina de Freitas Roveda
Karina Mie Mogui
Ronald Baptista da Silva Filho

Impressão e Acabamento

BANDEIRANTES
ON DEMAND

Gráfica Bandeirantes S/A



PAULO ROBERTO CIMÓ QUEIROZ nasceu em Bauçu em 1957. Em 1962 sua família mudou-se para Dourados, no então sul de Mato Grosso (atual Mato Grosso do Sul). É licenciado em História pelas Faculdades Unidas Católicas de Mato Grosso, de Campo Grande (1982), especialista em Metodologia do Ensino Superior pela Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS – câmpus de Campo Grande, 1986), mestre em História pela Unesp/Assis (1992) e doutor em História Econômica pela USP (1999). É professor da UFMS desde 1985, tendo lecionado até 1989 no câmpus de Aquidauana. Em 1990 transferiu-se para o câmpus de Dourados, onde trabalha nos cursos de Graduação, Especialização e Mestrado em História. Publicou *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da E. F. Noroeste do Brasil (1904-1908)* (1997), e sua produção inclui ainda capítulos de livros, trabalhos publicados em anais de congressos e artigos em periódicos científicos nacionais e estrangeiros. Atualmente desenvolve um projeto de pesquisa intitulado *Meios de transporte e comunicação no sul de Mato Grosso: a navegação na bacia do Paraná – séculos XIX e XX*.

“ Ao longo desse período [a primeira metade do século 20], a NOB manteve e mesmo ampliou seu sentido político-estratégico, presente desde o início de sua história e agora reiterado não apenas com o ramal de Ponta Porã mas principalmente com sua chegada a Corumbá e a conseqüente conexão com a ferrovia denominada *Brasil-Bolívia*, dirigida a Santa Cruz de la Sierra. Pode-se mesmo dizer que tais obras de conclusão e ampliação da Noroeste, em território sul-mato-grossense, corresponderam sobretudo aos interesses da política externa do Estado brasileiro – concentrada na idéia de atrair, para a *órbita* brasileira, os vizinhos mediterrâneos.

A NOB manteve, por certo, até mesmo no trecho mato-grossense, um sentido econômico. Na verdade, suas próprias funções político-estratégicas deveriam ser cumpridas mediante a obtenção de determinados efeitos econômicos. Tal sentido, contudo, nada tinha a ver com a idéia de *viabilidade econômica* da Estrada. Ao contrário, os responsáveis pela ferrovia tinham plena consciência de que seu trecho mato-grossense seria, como foi, por muito tempo, deficitário.”



ISBN 85-7633-043-6

ISBN 85-7460-244-2



9 798574 602447