

**Capítulo 1**  
***O longitudinal e o transversal: o sistema  
fluvial Paraná-Paraguai e seus concorrentes  
no acesso ao interior da América do Sul  
(séculos XVI-XX)***

Paulo Roberto Cimó Queiroz

DOI: <http://dx.doi.org/10.18616/transp01>

**SUMÁRIO**

Tanto o rio Paraguai como o Paraná nascem em território brasileiro. O primeiro tem suas fontes no estado de Mato Grosso e segue em seu curso a direção geral Norte-Sul, passando pelas cidades de Cáceres, Corumbá e Porto Murtinho, no Brasil, e Concepción e Asunción, na República do Paraguai. O rio Paraná, por sua vez, surge da confluência dos rios Grande e Paranaíba, na tríplice fronteira entre os estados brasileiros de Minas Gerais, São Paulo e Mato Grosso do Sul. Ele segue também uma direção Norte-Sul (ou, mais propriamente, Nordeste-Sudoeste) até as proximidades das cidades de Encarnación (Paraguai) e Posadas (Argentina), onde toma bruscamente a direção Oeste. Pouco ao Norte da cidade argentina de Corrientes, dá-se o encontro dos dois rios, e o curso d'água resultante – que mantém o nome de Paraná – volta a correr no sentido Norte-Sul até seu estuário no oceano Atlântico, defronte a Buenos Aires (v. Figura 1).

Segundo certas referências, em eras passadas, era o próprio curso d'água, hoje chamado Paraguai, que vinha desaguar no oceano, no referido estuário; em outras palavras, o rio atualmente chamado Paraná não fazia a inflexão para Oeste acima mencionada: “[...] ao chegar mais ou menos no meridiano 56, nas circunvizinhanças onde está Posadas, infletia um pouco mais para o Sul e [...] ocupava o leito do baixo [rio] Uruguai e por esse leito ia despejar-se no Atlântico” (Lobato Filho, 1953, p. 103). Aquela inflexão, causada por transformações na crosta terrestre, não teria ocorrido senão em época geológica relativamente recente; já então, contudo, ao ser capturado pelo antigo Paraguai, o “novo” Paraná apresentava um volume d'água muito maior, motivo pelo qual seu nome prevaleceu no tramo subsequente do rio. Seja como for, parece justa esta observação de Theodoro Sampaio, recolhida por Virgílio Corrêa Filho (1946, p. 1): “[...] pela direção do seu curso e pequena altitude de seu vale [...]”, o rio Paraguai “[...] pode ser considerado como o eixo da bacia do rio da Prata”.

**Figura 1 – Rios da Bacia Platina e ferrovias entre Brasil e Bolívia**



**Fonte:** Los ríos nos unen (1998, p. 180 – adaptada).

No presente capítulo, o foco da atenção é o sistema formado pelo rio Paraguai e o curso inferior do rio Paraná (desde sua junção com o anterior até o estuário platino). Esse sistema praticamente corresponde, nos dias de hoje, à chamada *Hidrovia Paraguai-Paraná*, que se estende do porto de Cáceres, em Mato Grosso (16° de latitude Sul), ao de Nueva Palmira, no Uruguai, a cerca de 34° S. Entre Cáceres e Buenos Aires, essa hidrovia se estende por 3.442 km, sendo 2.202 correspondentes ao rio Paraguai e 1.240 ao rio Paraná (Los ríos [...], 1998, p. 178).

Nesse longo percurso, a navegação não é obstada por nenhum salto ou cachoeira, por menor que seja, embora esteja sujeita, por certo, a limitações próprias das águas fluviais. Referindo-se ao período posterior à conquista europeia, Garavaglia (1983, p. 425) nota que uma das peculiaridades do rio Paraná, desde sua união com o Paraguai, era “[...] *la cantidad impresionante de bancos de arena* [...]”, que “[...] *suelen ‘moverse’ año a año* [...]” e por entre os quais era preciso buscar “[...] *los huidizos canales que posibilitan el paso* [...]”; já o rio Paraguai, nota o mesmo autor (1983, p. 426), “[...] *no tiene los traicioneros bancos de su hermano mayor*”.

Na época contemporânea, sabe-se que a Argentina tem mantido no rio Paraná, desde a confluência com o Paraguai até o estuário, “[...] *un canal navegable de una profundidad mínima de alrededor de 10 pies*” (Los ríos [...], 1998, p. 186). No rio Paraguai, mantém-se a profundidade mínima de 10 pés até a foz do Pilcomayo (Los ríos [...], 1998). Daí para cima, a navegabilidade tende a reduzir-se nas épocas de estiagem; de todo modo, mesmo no trecho inicial do rio, de Cáceres à altura da lagoa Gaíba, podem navegar comboios de barças com um comprimento total de 160 metros e largura de 24 metros (Los ríos [...], 1998, p. 193-194, 204-205).

Graças a essas favoráveis condições, o sistema fluvial Paraguai-Paraná desempenhou, desde muito cedo, um destacado papel no processo de ocupação não indígena do interior da América do Sul. Refiro-me aqui a partes dos territórios correspondentes atualmente às repúblicas da Bolívia e do Paraguai e aos estados brasileiros de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul (região que corresponde, parcialmente, àquela designada por Francis Castelnau,

em meados do século XIX, como o “coração da América do Sul”, cf. Combès, 2015, p. 11).

O reconhecimento do atual estuário do Prata teve lugar já nos primeiros anos da conquista do Novo Mundo. Segundo consta, em 1514, uma esquadra portuguesa comandada por Estêvão Fróis e João de Lisboa encontrou às margens do estuário um machado de prata; em seguida, em 1515-1516, esteve também na região o navegador João Dias de Solis (português a serviço da Espanha), que deu ao estuário o nome de “Mar Doce” (Goes Filho, 2015, p. 157-158; Holanda, 1986, p. 105-106).

Logo os europeus souberam, contudo, que as riquezas minerais não se encontravam no estuário, mas sim terra adentro, a Noroeste: seria a *Serra de Prata*, governada por um *Rei Branco*. Assim, ao longo das décadas seguintes, os atuais rios Paraná e Paraguai foram percorridos por várias expedições espanholas: a busca por “[...] *tierras fabulosas ocultas* [...]”, notou uma autora, foi “[...] *uno de los más poderosos motores de exploración y conquista de Sudamérica* [...]” (Combès, 2011, p. 99). Para compreender como os forasteiros presentes nas costas atlânticas tiveram conhecimento dos segredos guardados na hinterlândia, é preciso lembrar que, antes de serem europeias, as comunicações entre o interior e o litoral, nessa vasta região, foram indígenas:

*En tiempos prehispánicos está registrado un intenso comercio del metal andino hacia el Este, que involucraba toda una cadena de pueblos indígenas desde los últimos estribos andinos hasta el Pantanal, el Chaco boreal y, más allá, el río de La Plata. Tenemos constancia de matrimonios interétnicos, de migraciones, de confederaciones guerreras o de expediciones multiétnicas que tuvieron lugar antes de la llegada de los españoles* (Combès, 2015, p. 11-12).

Assim, desde logo, os saberes indígenas, assim como os seus caminhos, foram apropriados pelos adventícios, que os utilizaram em seu próprio proveito. Percebeu-se que, “[...] navegando o Paraguai desde

Assunção ao arrepio das águas, e inpletindo, em dado momento, para oeste, podia-se chegar ao sopé das montanhas onde jazia a ‘terra rica’” (Holanda, 1986, p. 100-101). Essa foi, portanto, a função atribuída ao sistema fluvial aqui referido: permitir o acesso às regiões andinas (a *Serra de Prata*), a partir do litoral atlântico – sendo a via fluvial, nesse caso, complementada por um longo trecho terrestre.

Ao longo dos anos e séculos seguintes, o sistema fluvial Paraguai-Paraná seria palco de vicissitudes as mais diversas. Sua importância, enquanto meio de acesso ao coração do continente, variou segundo as épocas e suas circunstâncias. Ao mesmo tempo, surgiram vias alternativas e concorrentes. Sua orientação longitudinal foi desafiada, em particular, pelos caminhos que buscaram ligar as regiões centrais ao litoral atlântico no sentido transversal, seguindo os paralelos. Em seu conjunto, todas essas vias foram influenciadas pelas lutas entre os Estados presentes na região e por pressões econômicas as mais variadas.

Aqui reside, portanto, o objeto do presente capítulo: situar os vários modos, os momentos e as circunstâncias em que o sistema Paraná-Paraguai serviu à comunicação entre o litoral atlântico e o coração do continente, inserindo na análise as vias e os meios que surgiram como alternativa a ele ou com ele concorreram. Ao abordar essa via fluvial, não alimento a pretensão de cumprir programa similar ao de Lucien Febvre, que buscou “[...] discernir alguns planos gerais do papel, do valor e, por assim dizer, do significado do Reno nas diversas épocas do passado europeu [...]” – tarefa “singularmente árdua”, como reconheceu o próprio Febvre (2000, p. 65). Na verdade, não tenho sequer a pretensão de trazer informações propriamente originais, pois me baseio na bibliografia já existente e em minhas próprias pesquisas anteriores. Assim, de modo muito mais modesto, o que busco é tão somente esboçar uma visão de conjunto, na longa duração, desse importante tema: as vinculações das regiões centrais da América do Sul com o oceano Atlântico.

## **A via fluvial e o caminho de Tucumán**

Num primeiro momento, o sistema Paraguai-Paraná efetivamente permitiu o acesso dos espanhóis às riquezas andinas. O objetivo dos exploradores, orientados por seus informantes indígenas, era, como nota Combès (2011, p. 103), “[...] *el piedemonte andino* [...], *con los asentamientos de Samaipata y las minas de Saypurú, fuentes del comercio del metal andino hacia el oriente*”. Assim, tendo subido os rios, em 1537, até um ponto situado no médio Paraguai, Juan de Ayolas tomou o rumo oeste e chegou ao seu destino. Ao regressar, “*con cargas del precioso metal*”, foi morto pelos Payaguá (Combès, 2015, p. 17), mas sua viagem inspirou várias outras tentativas semelhantes, organizadas a partir de Asunción, fundada também em 1537. Assim, em 1548, uma expedição comandada por Domingo Martinez de Irala conseguiu replicar o feito de Ayolas. Já então, contudo, não havia lugar, no Alto Peru, para conquistadores vindos do Paraguai: o domínio do império incaico já fora consumado por Pizarro e seus companheiros, que haviam chegado ao Peru vindos do Norte, após cruzarem o istmo do Panamá.<sup>1</sup>

O fato de os assuncenhos terem sido excluídos do domínio do Peru não significou o abandono dos planos de utilização da rota de Ayolas e Irala para as comunicações das regiões andinas com o Atlântico e a metrópole. Como notou Garavaglia (1983, p. 107), os dirigentes da Asunción do século XVI, apoiados na “[...] *vitalidad demográfica excepcional de su población mestiza* [...]”, lutaram em várias frentes contra seu isolamento geográfico e econômico. Nesse contexto, destaca-se a fundação de Santa Cruz de la Sierra, *la vieja* – a qual, estabelecida em 1561 a leste do ponto onde se localiza atualmente essa cidade, constituía “[...] *una etapa en el camino a la fabulosa tierra rica* [...]”

---

<sup>1</sup> Ainda na primeira metade do século XVI, os espanhóis de Asunción alimentaram, ademais, “sonhos amazônicos”, como notou Sérgio Buarque de Holanda. A esse respeito, o autor refere a viagem do capitão Hernando de Ribera, enviado às regiões setentrionais pelo *adelantado* espanhol Cabeza de Vaca, em 1543, e que, a bordo do bergantim *El Golondrino*, teria subido o rio Paraguai, “[...] segundo se presume com bons fundamentos, à altura, ou quase, do 15º paralelo” (Holanda, 1986, p. 101).

(Combès, 2015, p. 18). Os assuncenhos buscam também chegar ao Alto Peru mediante a navegação do rio Bermejo, afluente do Paraguai (em cujas margens funda-se, em 1585, Concepción del Bermejo) e ainda pela rota do alto Paraguai, apoiada na cidade de Santiago de Xerez, fundada, em fins do século XVII, em território hoje sul-mato-grossense (Garavaglia, 1983, p. 107-108; Holanda, 1986, p. 132). Xerez chegou a manter “esporádicos contatos” com Potosí, mas era um povoado “pobríssimo” e muito isolado (Garavaglia, 1983, p. 115); de Concepción del Bermejo, por outro lado, a viagem ao Peru era feita, na verdade, por terra: não sendo próprio para a navegação, o rio servia apenas para mostrar a direção a seguir (Holanda, 1986, p. 131). Os planos assuncenhos completavam-se com a busca de uma ligação com o estuário, mediante a fundação das cidades de Santa Fé (1573) e Corrientes (1588) e a refundação de Buenos Aires (1580).

Contudo, desde a segunda metade do século XVI, os colonos assuncenhos não mais se encontravam sozinhos na busca de uma ligação entre os Andes e o Atlântico; seus planos deviam agora conviver e competir com projetos elaborados e empreendidos na direção contrária, ou seja, do Peru no rumo do oriente. Como nota Alice Canabrava (1984, p. 51), os “[...] esforços para efetuar a articulação entre o Atlântico e as regiões das minas do Alto Peru foram tentados sucessiva e concomitantemente [...]” também a partir dos “centros governamentais” de Charcas e Tucumán.

De fato, o licenciado Juan de Matienzo, um dos ouvidores da Audiência de Charcas, propôs à coroa espanhola, em 1566, nada menos que quatro rotas – das quais a melhor, em sua opinião, seria um caminho terrestre que, descendo os Andes, cruzaria o território de Tucumán em direção ao estuário (Canabrava, 1984, p. 56-57). Essa foi, como se sabe, a via efetivamente seguida. Estabelecida ao longo da segunda metade do século XVI, mediante providências tomadas pelos governadores de Tucumán, essa rota partia de Potosí, descia a cordilheira pelo passo de Humahuaca e seguia por povoações estabelecidas em pontos estratégicos, a saber: Jujuy, Salta, San Miguel de Tucumán, Santiago del Estero e Córdoba. O remate dessa rota, no estuário platino, era a Buenos Aires refundada pelos assuncenhos.



Ao analisar os fatores que explicam o estabelecimento, na rota entre o Peru e o Atlântico, do “[...] chamado caminho de Tucumán, em detrimento do Paraguai e da Bolívia Oriental [...]”, Eulália Lobo (1960, p. 12) aponta “[...] os constantes ataques dos índios paiaguás que frequentavam o curso médio e baixo do Paraguai [...]”, “[...] as dificuldades de navegar nos períodos de secas [...]” e até mesmo a “agitação política” em Asunción, que não permitia um “esforço continuado” com vistas ao estabelecimento de um porto, às margens do rio Paraguai, “[...] que permitisse, por via terrestre, a ligação com Potosí”. Garavaglia (1983, p. 106-107), por sua vez, destaca o caráter antieconômico das vias que seguiam pelos rios Paraná e Paraguai acima:

*Desde Asunción, efectivamente, era posible llegar hasta los contrafuertes de los Andes, pero ninguna de las vias ensayadas era practicable sino a costa de innumerables esfuerzos. Ello hacia totalmente antieconómica la utilización de la ruta asuncena para acceder directamente al Perú.*

Pôde assim florescer a rota tucumana, pela qual se estruturou um ativo comércio, praticado tanto em escala regional como internacional. Potosí, o *Cerro Rico*, que chegou a ser a maior cidade das Américas no século XVII, era “[...] *una especie de [...] ‘polo de atracción’ para un conjunto muy grande de regiones americanas, que encontraron allí una oportunidad de prosperar, de obtener ganancias, ofreciendo al mercado potosino esa enorme variedad de bienes que necesitaba*” (Barsky; Gelman, 2005, p. 51). “*Cada una de las villas que fueron jalonando la carrera del Perú [...]*”, esclarece Garavaglia (1983, p. 397), “[...] *será cabeza de una región que tendrá una especialización productiva destinada a participar, en grado diverso, del proceso potosino*” (Garavaglia, 1983, p. 397).

Essa rota servia também para o comércio transoceânico estruturado sob o rígido controle das autoridades metropolitanas, pelo qual as mercadorias europeias vindas por Portobelo eram trazidas a Callao, na costa peruana,

“[...] de onde se difundiam por via terrestre nas regiões mais afastadas, como Tucumán e Buenos Aires” (Azcuyl Ameghino; Birocco, 1998, p. 12). Mas é claro que o caminho de Tucumán não havia sido aberto para uma tal finalidade. Ao contrário, desde o princípio, o que se objetivava era que essa rota servisse para o comércio direto com a Espanha: pelo plano de Matienzo, “[...] o porto de Buenos Aires operaria uma captura de tráfego em relação às cidades de Lima, Quito e às do Chile, pois seria mais fácil empreender a viagem ao rio da Prata, para ir à Espanha, do que utilizar a via do Panamá e Nombre de Dios” (Canabrava, 1984, p. 57). De fato, é já bem conhecida a história desse comércio ultramarino via Buenos Aires, pelo qual – seja de modo legal, seja de contrabando – se enviavam mercadorias europeias e escravos africanos ao interior do continente (v., a esse respeito, Canabrava, 1984; Garavaglia, 1983; Beato, 1986).

Para os fins do presente capítulo, é importante notar que, ainda no período colonial, vários *ramais*, por assim dizer, destacaram-se da rota tucumana em direção à região correspondente ao atual Oriente boliviano. Bovi e Conti (2016, p. 4, *acréscimos meus*) mencionam, de fato, as “[...] *relaciones comerciales habituales y en la larga duración [...]*” que “[...] *se mantuvieron, especialmente entre las ciudades de Salta, Jujuy, Tarija y Santa Cruz [de la Sierra], unidas por una red de sendas y caminos*”. Esses caminhos “[...] *iban por zonas bajas, utilizando como vías de comunicación a los ríos y sus orillas o ‘playas’ [...]*”, e articulavam “[...] *una multiplicidad de sendas que unían los poblados, las haciendas y surcaban todo el espacio oriental desde Cochabamba, Tarija o Santa Cruz hasta Salta o Jujuy*” (Bovi; Conti, 2016, p. 4).<sup>2</sup>

A navegação pelo sistema Paraná-Paraguai se tornou, assim, tributária do caminho de Tucumán, viabilizando a participação do Paraguai colonial no comércio com Potosí e o restante do espaço colonial espanhol sul-americano. Restrita ao trecho de Asunción para baixo, a via fluvial não mais

---

<sup>2</sup> Essas ligações do Oriente boliviano com a rota tucumana podem ter tido também, ao menos em parte, o caráter de rotas complementares à, ou alimentadoras da via fluvial longitudinal, na medida em que podiam conectar o referido Oriente não apenas com o estuário, mas também com portos situados no baixo Paraná.

constituía a espinha dorsal das comunicações transcontinentais, como nos tempos de Ayolas e Irala, mas apenas um de seus braços secundários, limitado ao circuito que seria denominado *Carrera del Paraguay* (o qual “[...] *enlazaba Buenos Aires, Santa Fe, Corrientes y Asunción*”, cf. Caballero Campos, 2010, p. 138).

Por meio do *Camino de los Porongos*, que a ligava diretamente a Santiago del Estero, a cidade de Santa Fé veio a participar também da rota tucumana (Garavaglia, 1983, p. 402) e, desde 1580,

*[...] se establecen contactos regulares entre Santa Fe, Asunción del Paraguay y el ‘camino del Pirú’; desde esa época y hasta inicios del siglo XVIII, todo el comercio desde y hacia el Paraguay será virtualmente prisionero de la villa santafesina* (Garavaglia, 1983, p. 398).

Nas décadas iniciais do século XVIII, contudo, a resistência indígena tornou problemáticas as comunicações de Santa Fé com Santiago del Estero – fato “[...] *muy inteligentemente aprovechado por los mercaderes porteños para desviar [...] gran parte del tráfico con el Paraguay hacia la ciudad de Buenos Aires*” (Garavaglia, 1983, p. 400).

Ainda no período colonial, contudo, a via longitudinal teve uma chance de reabilitar-se. Refiro-me a uma interessantíssima proposta de ligação entre o Paraguai e o Alto Peru, surgida, em fins do século XVII, como um projeto inteiramente jesuítico, ou seja, sem a participação – e, na verdade, enfrentando a oposição – dos dirigentes laicos. Tendo iniciada, nessa época, a fundação de reduções na região de Chiquitos (situada na bacia do rio Paraguai, no leste da atual Bolívia), missionários jesuítas conceberam o plano de estabelecer, pelo rio Paraguai, uma ligação com as missões dos Guarani, ao Sul – plano que revelava, segundo Eulália Lobo (1960, p. 27), uma compreensão da “[...] importância estratégica de Chiquitos, situada no divisor das águas, região-chave para a comunicação de Quito, Alto Peru e Paraguai, entre si e o Atlântico, através das bacias do Amazonas e do Alto Paraguai”. Entre os

objetivos dos jesuítas se encontrava a exportação, para Potosí, da erva-mate elaborada nas missões entre os Guaraní (Lobo, 1960, p. 30, 44). Pelo plano, deveria ser fundado “[...] um porto à margem direita do Paraguai, na altura de Chiquitos, região da atual Corumbá” (Lobo, 1960, p. 30). Realizaram-se, para tanto, várias tentativas, sendo a primeira nos anos iniciais da década de 1690 (Lobo, 1960, p. 24). Novos ensaios ocorreram em 1702-1703 e 1704-1705 (Lobo, 1960, p. 34 e ss.), mas algum êxito foi alcançado apenas em 1715-1716; nessa ocasião, um religioso jesuíta efetivamente viajou de Asunción a Chiquitos, subindo o rio Paraguai até a altura da lagoa Mandioré e depois uma trilha terrestre até a missão de San Rafael (Lobo, 1960, p. 47-49).

Entretanto, conforme assinala Lobo (1960, p. 27), “[...] nem na própria Companhia de Jesus, nem em Assunção ou em Santa Cruz de la Sierra [...]” encontraram os padres “[...] compreensão para os seus planos grandiosos [...]”; ao contrário, levantou-se contra o projeto “[...] uma série de conveniências locais”. Os cruzenhos, que haviam estabelecido com as missões de Chiquitos um modesto, porém lucrativo comércio, receavam que, com o novo caminho, esse intercâmbio passasse a se dar com o Paraguai; desse modo, por “[...] determinação régia [...]”, em resposta a uma solicitação do *cabildo* de Santa Cruz, o caminho dos jesuítas foi fechado já em 1717 (Lobo, 1960, p. 50-52).

Assim, no que concerne à busca de uma ligação terrestre do Oriente boliviano com o alto Paraguai, com o habitual caráter de um trecho *complementar* à via Paraguai-Paraná (ou, visto de outra maneira, como *alimentador* dessa mesma via), será preciso esperar pela formação da república independente da Bolívia no século seguinte.

### ***Os caminhos transversais nos séculos XVI e XVII***

Garavaglia (1983, p. 106) notou que Asunción havia sido fundada “[...] *en lo que se creyó era una buena puerta hacia el Perú* [...]”, ou melhor, “[...] *hacia los metales que no estaban aún identificados con el Perú*”. Nessa

mesma época, contudo, uma alternativa já era conhecida: as trilhas ancestrais indígenas denominadas “caminho do Peabiru”, uma rota transversal que, ligando o litoral sul do atual Brasil ao coração do continente, foi utilizada, já na década de 1530, pelo português Aleixo Garcia – a indicar, portanto, que “[...] não é o estuário a única porta de entrada para aqueles tesouros” (Holanda, 1986, p. 108). Referindo-se ao Peabiru, assim se expressa um autor:

A extensão total do caminho é calculada [...] em cerca de três mil quilômetros. Suas trilhas passavam pelos atuais estados brasileiros de São Paulo, Santa Catarina, Paraná e Mato Grosso do Sul e pelos atuais países sul-americanos Paraguai, Bolívia e Peru. Ele seria dividido em cinco rotas, sendo a mais importante a que se estendia entre São Vicente e Assunção, passando pelos rios Tibagi e Piquiri no atual estado do Paraná (Cavalcante, 2008, p. 82).

Sabe-se que, já nas primeiras décadas do século XVI, enquanto expedições espanholas começavam a reconhecer o estuário e o sistema Paraguai-Paraná, súditos peninsulares aglomeravam-se em três diferentes pontos terminais litorâneos do caminho do Peabiru (São Vicente, Cananéia e a ilha de Santa Catarina), onde eram precisas e intensas as notícias sobre a existência, no interior, dos metais avidamente buscados.

Náufrago acolhido, com outros companheiros, pelos Guarani do litoral do atual estado brasileiro de Santa Catarina, Aleixo Garcia viajou ao interior na companhia de cerca de 2.000 indígenas, “[...] *encontrando muchas riquezas en el oeste antes de ser matado por los indígenas a su regreso*” (Combès, 2015, p. 17). Ainda que Garcia possa ter utilizado em seu percurso a navegação do rio Paraguai, sua rota *nega*, por assim dizer, o sistema Paraná-Paraguai, ao negar precisamente aquela circunstância que caracteriza esse sistema como uma via longitudinal: a comunicação com o Atlântico pela via do estuário.

Alguns anos depois, as trilhas do Peabiru foram também utilizadas pelo espanhol Alvar Núñez Cabeza de Vaca, *adelantado* das conquistas espanholas na bacia platina. Entre os lusitanos, registra-se, em 1531, a expedição

de Pero Lobo, que partiu de Cananéia para o interior com a vã expectativa de, “[...] no fim de dez meses [...]”, retornar com “[...] quatrocentos escravos carregados de prata” (Abreu, 1998, p. 43).

Por essas trilhas, enfim, foram intensos e constantes os contatos entre os luso-brasileiros da capitania de São Vicente e os hispano-americanos do interior do continente. Para os vicentinos, essas relações chegaram a ser “[...] mais intensas do que [aquelas] com a zona pernambucana ou mesmo com a Metrópole [...]”; Cananéia era “a porta do Paraguai” e ali se encontravam “[...] elementos espanhóis em número relativamente elevado, fixados ou de passagem” (Sodré, 1976, p. 112, acréscimo meu). Pelo caminho de São Vicente a Asunción, diz Holanda (1986, p. 120), espanhóis e portugueses “[...] faziam negócios de muito proveito para ambas as partes”. Em meados do século XVI, eram mesmo seriamente discutidas, na distante corte de Lisboa, possíveis comunicações diretas entre o Brasil e o Peru; um súdito português, que alegava haver estado no Peru, afiançava que dali, ou mais especificamente da “[...] província de Maxifaro, junto às cabeceiras do Amazonas [...]”, “[...] se podia vir com muita facilidade ao Brasil, navegando pelo Amazonas ao sabor da correnteza. E também era possível fazer outro tanto através da Capitania de S. Vicente, mas caminhando, neste caso, por terra firme” (Holanda, 1986, p. 122-123).

Por outro lado, nessa mesma época, os próprios assuncenhos, visando romper seu isolamento, lançam-se em uma rota transversal que busca diretamente o Atlântico. Nessa direção, registra-se a fundação de povoações na região então chamada de Guairá, situada em território do atual estado do Paraná: Ontiveros (1554), Ciudad Real del Guayrá (1557, substituindo Ontiveros) e Villa Rica del Espíritu Santo (1570). O plano assuncenho, observa Holanda (1986, p. 130), era “[...] fazer rematar a rota guairenha no litoral catarinense [...]”, mediante o estabelecimento de um porto no local correspondente, atualmente, a São Francisco do Sul. No terreno das ideias, o projeto dessa rota guairenha era parte de “[...] um plano muito mais vasto, que se completaria com um caminho entre Assunção, Santa Cruz de la Sierra e o Peru” (Holanda, 1986, p. 130); tal era, de fato, a proposta apresentada pelo

governador Hernandarias de Saavedra em 1607, assim reportada por Holanda (1986, p. 130):

Por essa via, se Sua Majestade fosse servido ordenar que a empregassem na condução da prata de Potosí, se poupariam grandes gastos, por se tratar de caminho onde [...] podiam rodar carretas. Levada a prata a Santa Catarina, a viagem por mar até a Europa seria igualmente breve, e menos tormentosa do que a tradicional, de Puerto Bello a Sevilha (Holanda, 1986, p. 130; a mesma ideia seria repetida por volta de 1631, id., p. 132).

Pelo lado português, sabe-se que, já na década de 1550, as autoridades haviam preferido firmar sua ocupação nas regiões litorâneas, voltando as costas, oficialmente, ao interior; assim, no início dessa década, o governador-geral do Brasil mandou “[...] cegar o caminho entre São Vicente e Assunção” (Holanda, 1986, p. 120). Contudo, o fato é que, independentemente de planos ou proibições oficiais, rotas transversais, ligando o Atlântico ao Peru, eram efetivamente praticadas. Referindo-se às “[...] *varias rutas que unían a Potosí con el Atlántico Sur* [...]”, Beato (1986, p. 141) assim se expressa:

*Una era la que partía de la costa brasileña, en línea recta atravesaba el Paraguay, tocando Asunción y desde allí continuaba hacia el Oeste, siguiendo el curso de los ríos hasta que, ya en la zona montañosa, seguía rumbo a Potosí. Esta ruta clandestina fue utilizada por los contrabandistas para trasladar la plata potosina, introducir negros, etcétera* (Beato, 1986, p. 141).<sup>3</sup>

---

<sup>3</sup> Como se vê, também essa rota poderia incluir um trecho fluvial, a menos que a expressão “*siguiendo el curso de los ríos*” queira significar – o que é mais provável – que os viajantes utilizavam tais cursos simplesmente como indicadores do rumo a seguir, tal como apontado por Holanda com relação à rota do rio Bermejo.

Holanda (1986, p. 154-155) igualmente nota que, em começos do século XVII, “não faltam testemunhos”, tanto castelhanos como luso-brasileiros, da “existência e prestância” de caminhos terrestres entre São Paulo e o Peru. A esse respeito, o autor refere o caso do “peruleiro” português Antônio Castanho da Silva, que, tendo vivido no planalto paulista, seguiu para o Peru por volta de 1613, vindo a falecer em Potosí em 1622 (Holanda, 1986, p. 154-155). A fonte citada por Holanda nota que Castanho havia “passado ao Peru”, seguindo o caminho dos “antigos paulistas”, os quais, “[...] penetrando o sertão do Paraguai [...], por inumeráveis nações de gentios bárbaros chegavam ao Peru, d’onde traziam a prata de que foi muito abundante a cidade de São Paulo” (*apud* Holanda, 1986, p. 156). Sérgio Buarque de Holanda (1986, p. 156) ressalva, contudo, que esse caminho “[...] servia para o trânsito de passageiros [...]”, mas “[...] muito menos para o comércio, ainda que sorrateiro, devido às suas asperezas e ao perigo de índios bravios que o infestavam”; para o contrabando, reafirma, “[...] a via ordinariamente utilizada é a de Buenos Aires [...]”, ou seja, a via tucumana: as rotas do Paraguai “[...] são caminhos para aventureiros, não são caminhos para mercadores” (Holanda, 1986, p. 163).<sup>4</sup>

A rota dos “antigos paulistas” correspondia aos caminhos reconhecidos e trilhados pelos bandeirantes em sua faina de apresamento de escravos indígenas – caminhos que os levavam do planalto paulista até o atual Oriente boliviano, cruzando territórios antes ocupados por espanhóis como o Guairá e os “campos de Xerez”. Holanda (1986, p. 55, *acrécimo meu*) indica o raio de ação dos bandeirantes no século XVII, no rumo oeste: quando não encontravam “presa fácil” entre os Guarani do sudoeste do atual Mato Grosso do Sul, dirigiam-se “[...] ao norte, para além da lagoa do Mandioré [...]”, indo “[...] topar com os pareci [...]” ou, “[...] atravessando o [rio] Paraguai, saíam às comarcas dos chiquito [...]”; outros, “[...] infletindo para o poente, davam nas terras dos chiriguano, já ao sopé dos Andes, perto de Santa Cruz de la Sierra”. Nesse século, os paulistas chegaram mesmo a estabelecer, na região da antiga Xerez, “[...] um núcleo mais ou menos fixo de moradores [...]”, uma “base

<sup>4</sup> Também Garavaglia (1983, p. 125) aponta a insignificância de tais caminhos, no que diz respeito ao comércio.



provisória”, a partir da qual podiam alcançar áreas mais distantes (Holanda, 1986, p. 48).<sup>5</sup> Em suas incursões, os bandeirantes preferiam as marchas a pé, ou seja, trilhas terrestres; não deixavam, contudo, de utilizar, acessoriamente, a navegação do alto Paraná e do alto Paraguai e seus afluentes, como os rios Paranapanema, Tietê, Pardo, Anhanduí-Guaçu, Aquidauana e Miranda, entre outros.

### **A “estrada líquida”, suas alternativas e concorrentes no século XVIII**

Em 1718, um evento fortuito viria a constituir um decisivo marco na história de toda essa região central da América do Sul e, em particular, da via longitudinal aqui enfocada: a casual descoberta, por bandeirantes paulistas, de ricas jazidas auríferas na região atualmente correspondente à cidade de Cuiabá, no vale do alto Paraguai – do que decorreu a imediata fixação, nessa região, de numeroso contingente luso-brasileiro. De fato, embora os territórios correspondentes aos atuais estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul estivessem sendo percorridos por bandeirantes desde o século XVII, foi somente depois desses achados auríferos que a administração colonial portuguesa se interessou em estender seu domínio sobre tais áreas (Queiroz, 2015).

A exploração aurífera promoveu a definitiva integração desses espaços aos circuitos econômicos da América Portuguesa e levou, portanto, ao estabelecimento de vias regulares de transporte e comunicação entre o coração do continente e o litoral atlântico. A primeira de tais vias transversais, inteiramente fluvial e consagrada ainda na década de 1720, foi aquela seguida

---

<sup>5</sup> Vale notar que, para uma parte da historiografia hispano-americana, e mesmo para um autor português como Jaime Cortesão, as ações bandeirantes corresponderiam a um plano supostamente traçado pelo Conselho Ultramarino de Lisboa (criado em 1643), com vistas a ocupar territórios que pertenceriam por direito à coroa espanhola. Tal suposição, contudo, é fantasiosa, sendo ridicularizada por Holanda (1986, p. 89 e ss.) e criticada também por autores como Sodré (1976, p. 116), Goes Filho (2015, p. 146-149) e Ricupero (2017, p. 50-51), entre outros.

pelas *monções*, comboios de canoas que percorriam o alto curso dos rios Paraná e Paraguai e afluentes como o Tietê, o Pardo e o Taquari.<sup>6</sup> Pouco depois, por meio do rio Paraguai e seu afluente Jauru, as comunicações fluviais foram estendidas até o vale do Guaporé, já na bacia amazônica, onde os luso-brasileiros encontraram, em 1734, outras importantes jazidas de ouro.<sup>7</sup> Enfim, ainda na primeira metade do século XVIII, abriu-se um caminho terrestre ligando Cuiabá às minas auríferas de Goiás, as quais já dispunham de comunicações igualmente terrestres para Minas Gerais e São Paulo; assim como ocorria com as comunicações fluviais, esse caminho se prolongava também de Cuiabá às minas do Guaporé.

Desse conjunto de circunstâncias, destacam-se duas notáveis e duradouras consequências. A primeira é que o curso do rio Paraguai ficaria, desde então, irremediavelmente cindido em duas partes, cada uma sob o controle de um dos rivais ibéricos. De fato, no complexo processo pelo qual Espanha e Portugal tentaram traçar os limites entre suas possessões sul-americanas, o rio Paraguai foi sempre uma das principais referências, e em suas margens fundaram-se vários estabelecimentos: Concepción (1773) e Forte Borbón (1792, depois chamado Olimpo), pelos hispano-americanos; Forte Coimbra (1775), Albuquerque (1778, depois chamada Corumbá) e Vila Maria do Paraguai, atualmente chamada Cáceres (1778), pelos luso-brasileiros. Desse modo, o rio Paraguai ficou com suas duas margens controladas pelos lusos até Coimbra e pelos espanhóis de Borbón para baixo.

A outra consequência é que, já em meados do século XVIII, encontrava-se aberta e em tráfego regular uma rota terrestre que se estendia

---

<sup>6</sup>Utilizando grandes canoas monóxilas, construídas à moda indígena, essa navegação enfrentava grandes obstáculos, dentre os quais se destacava a enorme quantidade de corredeiras, cachoeiras e saltos existentes nos rios Tietê, Pardo e Coxim. No rio Paraguai e principalmente no Paraná, os inconvenientes eram as grandes ondas, responsáveis por eventuais naufrágios. Os viajantes enfrentaram também a resistência indígena por parte dos Kayapó e, sobretudo, dos Payaguá e Guaikuru (Holanda, 1990).

<sup>7</sup>Note-se que tais rotas fluviais incluíam pequenos trechos terrestres, denominados *varadouros*, necessários para a transposição dos divisores de águas entre as bacias do Paraná e do Paraguai e, depois, do Paraguai e do Guaporé.

do litoral atlântico aos limites do atual Oriente boliviano, passando por Goiás e Cuiabá – rota que era a mais extensa, a mais setentrional e a mais caracteristicamente transversal de todas aquelas já mencionadas neste capítulo e muito diferente, a esse respeito, da rota monçoeira (que, ao fim e ao cabo, fazia uso de um extenso trecho do rio Paraguai).

Cabe mencionar que, ainda no século XVIII, também os rios amazônicos se convertem em concorrentes do sistema fluvial Paraguai-Paraná. Abstenho-me, contudo, de abordar aqui esse tema, o que levaria a um demasiado alongamento do texto. Assim, noto apenas que, nesse particular, a rota mais efetiva e célebre foi aquela que, partindo de Vila Bela da Santíssima Trindade (capital da capitania de Mato Grosso, fundada em 1751 às margens do Guaporé), seguia por esse rio, pelo Madeira e pelo Amazonas, a sair em Belém. Foram também trafegados, embora em caráter eventual, o rio Tapajós e seus formadores, ligando Mato Grosso a Santarém, já no rio Amazonas.

## **Século XIX**

Nesse século, as comunicações aqui estudadas sofreram, em particular, os efeitos do conflituoso processo de formação dos Estados nacionais na região platina. Já seccionada entre luso-brasileiros e hispano-americanos, a rota longitudinal sofreria desde logo nova cisão, derivada do rechaço dos dirigentes assuncenhos à proposta de integração do Paraguai às Províncias Unidas do Rio da Prata. Hostil à independência paraguaia, a “[...] burguesia mercantil de Buenos Aires [...], controlando a navegação do Rio da Prata [...], embargou em 1813 o comércio exterior de Assunção” (Doratioto, 1998, p. 175). Nessa circunstância, acrescida pelo “[...] *accionar de los corsarios españoles, artiguistas y entrerrianos* [...]”, não restou aos paraguaios “[...] *otra alternativa que cerrar casi completamente su comercio*” (Garavaglia, 1983, p. 421). Assim, o governo de Asunción ordenou, em 1822, “[...] *el cierre definitivo de los puertos paraguayos [...] y de las fronteras con el Imperio del Brasil y con las provincias del río de la Plata*” (Areces, 2010, p. 164).

Nas décadas subsequentes, os direitos de navegação pelos rios platinos se converteram em uma das mais importantes questões da política internacional no Cone Sul da América do Sul – envolvendo, além dos interesses propriamente regionais, aqueles de potências estrangeiras como a Inglaterra, a França e os Estados Unidos. Como notou Medrano (1989, p. 3; v. tb. Fifer, 1972, p. 178), “[...] a aplicação do princípio da livre navegação aos rios da Bacia do Prata foi uma manifestação do liberalismo econômico que dominou a região platina no século XIX”. A mesma autora aponta a importância, nesse contexto, dos interesses específicos das províncias do próprio litoral argentino, favoráveis à livre navegação dos rios, enquanto o governo de Juan Manuel de Rosas buscava impedi-la (Medrano, 1989, p. 18). Os entraves à navegação impostos por Rosas prejudicavam ainda a república do Paraguai – que, na década de 1840, abandonou a antiga política de isolamento (Areces, 2010, p. 180; Doratioto, 1998, p. 186). Em termos regionais, contudo, o ator mais saliente na defesa da livre navegação tenha sido, talvez, o império do Brasil,<sup>8</sup> preocupado em evitar a secessão das “excêntricas” províncias de Rio Grande do Sul e Mato Grosso e em estabelecer, com esta última, comunicações mais cômodas e práticas – as quais, na primeira metade do século XIX, somente poderiam ser oferecidas pelo sistema Paraguai-Paraná.

É certo que, enquanto a desejada rota platina permanecia fechada, continuavam, no Brasil, as buscas por melhores rotas transversais, destacando-se, a esse respeito, as iniciativas do barão de Antonina, um ambicioso membro da nobreza brasileira que estabeleceu na década de 1840 uma nova rota fluvial para Cuiabá, utilizando cursos d’água mais meridionais que aqueles da rota monçoeira. Mas é claro que, em vista dos obstáculos naturais, nenhuma das rotas fluviais internas – fosse a das antigas monções, a de Antonina ou qualquer outra – podia constituir senão um pobre substituto para a verdadeira avenida líquida representada pela via Paraguai-Paraná; e assim também o caminho

---

<sup>8</sup> Tratava-se aí, por certo, de uma postura incoerente e meramente circunstancial, visto que, na mesma época, o Império se negava a abrir o rio Amazonas à navegação dos vizinhos situados a montante, como o Peru e a Colômbia.

terrestre por Goiás, que continuava a ser, em grande extensão, uma simples trilha de mulas.

Assim se entende o fato de o governo imperial haver-se batido ardentemente pela liberdade de trânsito nos rios platinos. Essa foi, de fato, uma das razões para o apoio brasileiro à derrubada de Juan Manuel de Rosas (1852), à qual se seguiu a abertura do rio Paraná e seus afluentes à livre navegação internacional.<sup>9</sup> Mais demorada foi a liberação do trânsito brasileiro pelo trecho do rio Paraguai sob domínio da república de mesmo nome, obtida pelo Império apenas em 1856, em um processo que incluiu até mesmo, em 1855, um lance típico de uma “política das canhoneiras” (Queiroz, 1997, p. 63-64).

O acordo de 1856 entre Brasil e Paraguai marca o momento em que, pela primeira vez desde o princípio do século XVIII, o sistema Paraná-Paraguai voltava a ligar diretamente o litoral atlântico ao coração da América do Sul. Desde então, esse sistema somente seria efetivamente perturbado por conflitos internacionais durante a grande tragédia sul-americana, que foi a guerra da Tríplice Aliança (1864-1870), quando o trânsito pelo rio Paraguai, de Corumbá para baixo, ficou sob controle paraguaio desde o início do conflito até a tomada de Asunción, em janeiro de 1869.<sup>10</sup>

Mais complicada foi, durante o século XIX, a questão do acesso da Bolívia à via longitudinal. A velha ideia de “[...] *cruzar el Gran Chaco y llegar al [rio] Paraguay y de ahí al Atlántico [...]*” (Combès, 2021, p. 14, 17) foi retomada pelos dirigentes do novo país, sendo revestida de um profundo significado nacional: “[...] *más allá de encontrar una salida al mar, el objetivo es colonizar el Chaco y afirmar la presencia boliviana a la vez que hacer progresar*

---

<sup>9</sup> Outra razão era, como se sabe, o desejo de assegurar a independência do Uruguai e do Paraguai e assim “[...] impedir a emergência, sob a liderança de Buenos Aires, de uma poderosa reunificação do Vice-Reino do Rio da Prata [...]”, ou seja, evitar a criação de um “polo de poder” que poderia ameaçar a integridade e eventualmente a sobrevivência do Império (Ricupero, 2017, p. 176, 185).

<sup>10</sup> Vale notar que, mesmo após essa guerra, a utilização do rio Paraguai não ficou livre de interdições ditadas pelos jogos de poder, uma vez que o Império proibia a navegação estrangeira acima de Corumbá.

*el país. Civilización y progreso tienen que llegar de la lejana Europa subiendo el curso del río*” (Combès, 2021, p. 14, 17).

Para esse mister, busca-se – embora sem sucesso – atingir o baixo Paraguai por meio da navegação do rio Pilcomayo. Procura-se também alcançar o alto curso do mesmo rio, como se verifica já em 1832, quando se manifesta o interesse boliviano na navegação do rio Otuquís (que se supunha afluente do Paraguai) e no estabelecimento de um porto na Bahia Negra, pouco abaixo do Forte Coimbra (cf. Peña Hasbún, 2020, p. 5-7; Suárez Arana, 2007, p. 54-55). Em defesa dessas ligações, destacavam-se os interesses estabelecidos no Oriente ou, mais especificamente, em Santa Cruz de la Sierra, onde se criou “[...] *una opinión pública convencida de que la prosperidad se alcanzaría con caminos y ferrocarriles hasta el río Paraguay para que, a través del Atlántico, se vinculen con el mundo*” (Peña Hasbún, 2020, p. 2).

No século XIX, conforme indica uma fonte oficial argentina datada de 1892, o sul e o leste da Bolívia continuavam a conectar-se tanto com o estuário platino quanto com o baixo Paraná: “[...] *hay ya establecida una corriente comercial entre el Sur de Bolivia y el puerto del Rosario, y entre Santa Cruz de la Sierra y Buenos Aires, a lo largo de un camino carretero que, en combinación con los vapores fluviales, cruza el Chaco de nacimiento a poniente*” (apud Bovi; Conti, 2016, p. 6-7). No que concerne, contudo, ao alto Paraguai, a situação era bem diferente, uma vez que o acesso soberano da Bolívia ao rio esbarrava nos interesses de seus vizinhos. O Brasil detinha o controle, de fato, das duas margens do rio Paraguai desde as nascentes até, pelo menos, o Forte Coimbra (situado pouco ao norte do paralelo de 20° S). A república do Paraguai, por seu turno, considerava-se senhora das duas margens do mesmo rio, desde sua confluência com o Paraná até o início das “reivindicações brasileiras” (Fifer, 1972, p. 176).<sup>11</sup>

A posição brasileira foi consolidada, a despeito de pequenas concessões, no primeiro tratado de amizade, limites, navegação e comércio assinado com a Bolívia (1867), segundo o qual o rio Paraguai correria

<sup>11</sup> Nas citações de pequenos trechos, preferi, neste capítulo, passar para o Português o texto original de Fifer.

inteiramente em território brasileiro até a Bahia Negra (pouco ao sul do paralelo de 20° Sul). O mesmo tratado admitia, contudo, que a Bolívia tivesse acesso ao rio por meio da navegação das grandes lagoas chamadas Uberaba, Gaíba, Mandioré e Cáceres. Dispostas, uma após a outra, no sentido geral Norte-Sul, aproximadamente entre os paralelos 17°30' S e 19° S, essas lagoas se comunicavam com o rio Paraguai por meio de canais naturais, cuja navegabilidade dependia, no entanto, da época do ano.

Peña Hasbún (2020, p. 10-29) oferece um abrangente panorama das iniciativas bolivianas dirigidas ao alto Paraguai, englobando tentativas de abertura de caminhos tanto pela porção sul do Chaco Boreal, passando pelos banhados de Isoso, como pela área mais ao Norte, cortando a região de Chiquitos. Entre essas iniciativas, destacaram-se, no último quartel do século XIX, aquelas do empresário Miguel Suárez Arana, quem, mediante concessão oficial, promoveu a construção de uma estrada carreteira de Santa Cruz de la Sierra à lagoa de Cáceres<sup>12</sup> e a fundação, nessa lagoa, em fins de 1875, do Puerto Suárez. Mais tarde, o governo ampliou as concessões do empresário, do que resultou a fundação de um porto ao Norte, na lagoa Gaíba, e um outro ao Sul: o Puerto Pacheco, estabelecido em 1885 pouco abaixo da Bahia Negra, e que foi em seguida ligado por terra com os centros povoados do Oriente boliviano (Peña Hasbún, 2020, p. 19 e ss.; Suárez Arana, 2007, *passim*). Já então, contudo, Bolívia e Paraguai estavam em franca disputa pelo Chaco Boreal – disputa essa motivada justamente, como notou Fifer, “[...] pelo desejo ou negação do acesso ao rio Paraguai” (1972, p. 181). Nesse contexto, em 1888, o Puerto Pacheco foi tomado e ocupado por uma força militar paraguaia (Peña Hasbún, 2020, p. 24; Dory *apud* Suárez Arana, 2007, p. 28).<sup>13</sup>

---

<sup>12</sup> Dentre as lagoas da região fronteiriça, Cáceres é a menor e a mais meridional. Situa-se nas proximidades da cidade brasileira de Corumbá e liga-se ao rio Paraguai pelo canal denominado Tamengo.

<sup>13</sup> Nas décadas iniciais do século XX, registram-se também novas tentativas de estabelecimento de portos bolivianos na lagoa Gaíba, cf. Peña Hasbún (2020, p. 28-29) e Fifer (1972, p. 194, 198, 202-204).

## **O século XX e os impactos da era ferroviária**

No século XX, a Bolívia pôde, enfim, desfrutar da navegação do sistema Paraguai-Paraná – aproveitando, para tanto, a faculdade, garantida pelo Tratado de Petrópolis (1903), de “manter agentes aduaneiros” junto a várias alfândegas brasileiras, entre as quais a de Corumbá, “[...] para o despacho em trânsito de artigos de importação e exportação” (*apud* Queiroz, 2018, p. 13). Nesse contexto, os interesses bolivianos acabaram por concentrar-se no velho Puerto Suárez, e foi por meio dessa modesta localidade que se vieram finalmente a efetivar comunicações regulares entre o Oriente boliviano e o sistema Paraguai-Paraná:

*A pier was built in 1910 which could unload small vessels running a local shuttle service for about six months of the year to and from the major navigation head at Corumbá. A number of German trading houses had established offices in Puerto Suárez to handle the import of European manufactured goods arriving via Buenos Aires and Montevideo, and regular wagon trains left this small Bolivian port bound for Santa Cruz (Fifer, 1972, p. 197).*

Em breve, no entanto, como veremos adiante, as comunicações via Puerto Suárez tenderiam a orientar-se para a ferrovia brasileira que, em 1914, ligou o rio Paraguai ao porto de Santos. No Brasil, a experiência da guerra da Tríplice Aliança havia marcado um importante momento na história das atitudes nacionais em face da via longitudinal aqui estudada. Naquela ocasião, as forças paraguaias puderam manter por vários anos a ocupação da porção meridional da província de Mato Grosso, enquanto as tropas imperiais enviadas para reconquistar esse território se debatiam com todas as velhas e conhecidas deficiências dos caminhos interiores. Desde então, consolida-se entre os dirigentes brasileiros a convicção de que o comércio, os contatos e principalmente a soberania sobre seu vasto Oeste não podiam



depende unicamente do sistema Paraguai-Paraná. É certo que, no pós-guerra, a república do Paraguai, quase completamente destruída, não mais parecia em condições de pôr em risco os interesses brasileiros; a antiga ameaça, contudo, era desde então substituída, nos cenários traçados pelos estrategistas imperiais, pela possibilidade de um conflito com a Argentina (em cujo caso seria fechada ao Brasil a própria entrada pelo estuário). Tratava-se, ainda aqui, da “[...] desconfiança de que os argentinos secretamente trabalhassem pela reconstituição da unidade platina [...]”, o que alimentava a “rivalidade” entre os dois países (Ricupero, 2017, p. 190). Nesse contexto, a política brasileira trata de buscar, entre os vizinhos ditos “menores” (notadamente a Bolívia e o Paraguai), aliados que pudessem estar a seu lado em caso de conflito com a vizinha maior.

Por outro lado, nas décadas finais do século XIX, as considerações sobre a via Paraguai-Paraná, bem como suas possíveis linhas complementares e concorrentes, entram em um novo momento, radicalmente diferente dos anteriores, e isso graças à notável mudança então operada no panorama da tecnologia dos transportes: o advento da ferrovia como uma alternativa a ser seriamente considerada, mesmo em países periféricos. Como notou Kuntz Ficker (2015, p. 19), os anos 1880 marcam “[...] *el inicio de la mayor fase expansiva en la historia de los ferrocarriles latinoamericanos* [...]”, fase que alcançaria sua maior intensidade entre 1890 e 1910. Entre o final do século XIX e as décadas iniciais do seguinte, multiplicam-se, de fato, as construções e principalmente os projetos ferroviários dirigidos ao coração do continente. Tais vias terão, contudo, papéis e significados bem diferentes, dependendo do Estado nacional responsável por dar-lhes impulso: se a Argentina ou o Brasil (v. Figura 2).

No caso da Argentina, os projetos ferroviários se vão caracterizar tanto como alternativas à via fluvial quanto, em parte, alimentadoras dessa via. Para abordar essa questão, lanço mão aqui do excelente bosquejo efetuado por Elena Salerno (2018). “*Los proyectos de una conexión ferroviaria con Bolivia* [...]”, nota a autora, “[...] *surgieron temprano, junto con la construcción de las primeras líneas a cargo del Estado nacional, cuando a fines del gobierno de Mitre (1862-1868) se tomó la iniciativa de construir aquellas líneas que no eran*

*atractivas para el capital privado pero permitirían el fomento de las regiones del centro y norte del país*” (Salerno, 2018, p. 3). Esse foi o caso do Ferrocarril Central Norte (FCCN), que buscava uma conexão com o altiplano boliviano e daí com o Pacífico (Salerno, 2018, p. 4). Foi, entretanto, apenas em 1908 que a ferrovia argentina chegou a La Quiaca, na fronteira com a Bolívia, e somente em meados da década de 1920 ocorreu a efetiva conexão com as ferrovias do altiplano, “[...] *a través de Villazón, desde donde se alcanzaba La Paz y los puertos chilenos del Pacífico*” (Salerno, 2018, p. 4; v. tb. p. 6).

**Figura 2** – Ferrovias no centro-sul da América do Sul (meados do século XX)



Fonte: Elaboração do autor.

Ao colocar o altiplano boliviano em contato não só com Buenos Aires, mas também com Santa Fé e Rosário, a conexão efetuada em La Quiaca podia atuar tanto como alternativa ao sistema Paraguai-Paraná como alimentadora do tráfego na seção inferior dessa via fluvial. Salerno (2018, p. 6) nota que, devido à distância e aos problemas técnicos e ambientais que afetavam a operação ferroviária, essa alternativa “[...] *perdía competitividad frente a los puertos del Pacífico* [...]”; de todo modo, ela parecia ser mais cômoda, ao menos, para o tráfego de passageiros.<sup>14</sup>

Com relação ao Oriente boliviano, o governo argentino comprometeu-se, em 1906, a levar uma linha do FCCN até outro ponto da fronteira, nas vizinhanças de Yacuiba, de onde a via seguiria em direção a Santa Cruz de la Sierra (Salerno, 2018, p. 7). Tal linha, contudo, como veremos, somente seria finalizada nos anos de 1950.

As iniciativas argentinas de vinculação viária com a Bolívia seriam reforçadas com o projeto, aprovado em 1908, dos *Ferrocarriles de Fomento* a serem construídos nos Territórios de Formosa e do Chaco, por meio dos quais se pretendia alcançar também o mercado do Oriente boliviano; tratava-se, no caso, de “[...] *líneas transversales que conectaban el oeste del país con los puertos* [...]”, finalizadas nos anos 1930 (Salerno, 2018, p. 5 e 7). Tais linhas configuravam-se, portanto, como alimentadoras do curso inferior do sistema Paraguai-Paraná, pois o que se visava era “[...] *aprovechar el mayor calado de los ríos en territorio argentino, para atraer el tráfico comercial hacia los puertos de Formosa, Barranqueras o Santa Fe, que competían con ventajas sobre los puertos del curso superior del río Paraguay*” (Salerno, 2018, p. 14).

Pelo lado boliviano, Peña Hasbún (2020, p. 29-30) situa já em 1859 a ideia de uma ferrovia dirigida a um porto na Bahia Negra, de onde uma linha de vapores permitiria a saída ao Atlântico. A mesma autora elenca, ademais,

---

<sup>14</sup>De fato, referindo-se à viagem da delegação brasileira à posse do novo presidente boliviano, em 1917, assim se expressa Auad Sotomayor (2021, p. 14, acréscimos meus): “*El acceso por tren (con transbordo) desde Buenos Aires [a La Paz] era el más directo que la vía marítima hasta el norte chileno (Arica), que también tenía conexión ferroviaria a La Paz*” (o mencionado transbordo ocorria no trecho entre La Quiaca e Atocha, que na época ainda era feito em automóvel, cf. p. 15-16).

várias outras propostas com o mesmo sentido, surgidas no início do século XX, visando à chegada em diferentes pontos do alto Paraguai, como as lagoas Gaíba e Cáceres ou a própria Bahia Negra (Peña Hasbún, 2020, p. 30-32). Peña destaca, nas décadas iniciais do século XX, o forte engajamento da sociedade cruzenha na defesa de ligações ferroviárias, tanto com o alto Paraguai como com o altiplano e a Argentina (Peña Hasbún, 2020, p. 32). Assim, em um memorando elaborado em 1904, intelectuais de Santa Cruz defendiam uma ferrovia, eminentemente transversal, “[...] *de Cochabamba a Santa Cruz de la Sierra y desde allí a un puerto en La Gaíba o en [...] la laguna Cáceres [...]*” – linha que, além de promover a integração nacional, liberaria o País de sua dependência comercial em relação ao Chile e ao Peru (Peña Hasbún, 2020, p. 34).

Vale notar que, ainda nesse momento, o *ferrocarril oriental* era visto como uma linha complementar à via fluvial, pois ofereceria à Bolívia, segundo o referido memorando, “[...] *la ventaja de ponerse en contacto más inmediato con Mato Grosso Brasil, la República del Paraguay, Argentina y Uruguay, sobre todo con la gran metrópoli sudamericana – Buenos Aires – y la muy importante ciudad de Montevideo*” (apud Peña Hasbún, 2020, p. 34). Logo, contudo, o desenvolvimento da era ferroviária nessa região começaria a deixar claro, para bolivianos e brasileiros, que uma via inteiramente transversal poderia ser útil para os interesses dos dois países. Em outras palavras, as rotas existentes em território boliviano, até então alimentadoras do sistema Paraguai-Paraná, poderiam vir a integrar uma extensa rota transversal, estendendo-se do Atlântico ao sopé dos Andes e mesmo ao litoral do Pacífico.

No Brasil, logo após a guerra da Tríplice Aliança, tiveram efetivo início as cogitações relativas à construção de uma ferrovia que, além de constituir a solução definitiva para o problema da ligação direta com Mato Grosso, viabilizasse também a aliança com a Bolívia. Assim, projetos de ferrovias, inclusive transcontinentais, começam a aparecer na história das vinculações entre os dois países já na década de 1870. Maria Inês M. Castro registra vários desses projetos, podendo-se notar que, além do interesse político, aparecem também aí considerações econômicas: a construção de

uma ferrovia transcontinental seria “[...] uma forma do Brasil carrear para si grande parte do comércio de países como a Bolívia e o Peru” (Castro, 1993, p. 146 e *passim*).

Foi, entretanto, apenas em 1905 que se iniciou no Brasil a construção da ferrovia que efetivamente chegaria ao Oeste: a assim chamada *Estrada de Ferro Noroeste do Brasil* (NOB). As obras tiveram início na cidade de Bauru, no estado de São Paulo, em direção a Cuiabá, capital de Mato Grosso; entretanto, os estrategistas brasileiros preferiam que a ferrovia seguisse um traçado dirigido diretamente às fronteiras *sulinas* de Mato Grosso, isto é, a região mais suscetível a uma invasão estrangeira e, ao mesmo tempo, aquela que melhor permitiria uma vinculação com a Bolívia. Assim, entre 1907 e 1908, a diretriz da ferrovia foi alterada, sendo seu ponto final transferido precisamente para a fronteira boliviana, em Corumbá.

Vista como uma resposta aos planos argentinos de vinculação ferroviária com a Bolívia, a NOB, com seu novo traçado, era considerada parte de uma futura transcontinental, a qual deveria ligar o porto brasileiro de Santos a um porto no Pacífico (no caso, Antofagasta)<sup>15</sup>. O porto de Santos, mais próximo da Europa que o de Buenos Aires, escreveu, em 1908, o destacado intelectual brasileiro Euclides da Cunha, era “[...] o porto natural da Bolívia, no Atlântico [...]”, e à NOB, cujo “destino intercontinental” era “inevitável e extraordinário”, competia a tarefa de “contrapesar”, com relação à Bolívia, o “[...] imperialismo ferroviário argentino [...]” (*apud* Queiroz, 2018, p. 16).

O trecho ferroviário entre Bauru e as margens do rio Paraguai, no Porto Esperança, foi concluído em 1914. Embora incompleta, isto é, sem atingir ainda seu ponto final (Corumbá), a NOB cumpriu plenamente as funções político-econômicas que lhe haviam sido atribuídas – ensejando, pela primeira vez, a configuração de uma eficiente rota transversal, apta a substituir a via longitudinal no acesso ao coração do continente. De fato, mesmo estacionada em Porto Esperança – o que exigia a utilização de um pequeno trecho fluvial para a ligação com Corumbá e Puerto Suárez – a NOB

---

<sup>15</sup> É importante observar que a cidade de Bauru já estava ligada a Santos por via ferroviária.

representou uma alternativa eficaz para as comunicações exteriores da Bolívia e capturou, quase que totalmente, o fluxo do comércio mato-grossense antes realizado via estuário do Prata – mantendo, por outro lado, o importante papel desempenhado pelo porto de Corumbá (embora ele agora se vinculasse, de preferência, não aos circuitos platinos mas à via ferroviária, por meio da estação de Porto Esperança). Em um texto escrito em 1918, um autor brasileiro nota que Corumbá – sendo o “[...] empório do comércio de Mato Grosso, ponto terminal da navegação de todos os rios do alto Paraguai [e] das vias terrestre e férrea de ligação do [rio] Paraguai com o Rio de Janeiro [...]” – era também o “[...] ponto de convergência das vias de comunicação interiores, inclusive das que, do interior da Bolívia, demandam a lagoa de Cáceres” (Lisboa, 1944 [1918], p. 43-44, acréscimos meus).<sup>16</sup>

### ***A consolidação da via transversal Brasil-Bolívia***

No quarto de século que se seguiu à conclusão do trecho Bauru-Porto Esperança, o projeto de vinculação ferroviária Brasil-Bolívia continuou a ser mencionado por dirigentes tanto bolivianos quanto brasileiros – notando-se, da parte dos primeiros, um claro giro, pelo qual se abandonava definitivamente o Norte em favor do Sul. De fato, uma vez que a conclusão da Madeira-Mamoré (1912) coincidiu praticamente com o colapso da economia de extração da borracha na Amazônia, essa ferrovia acabou perdendo sua anterior importância econômica.

Assim, em meados da década de 1920, Brasil e Bolívia decidem concentrar seus esforços de vinculação ferroviária no eixo Santa Cruz-Corumbá. Nesse assunto, contudo, somente se registraria algum avanço

---

<sup>16</sup> Nos anos que precederam a Guerra do Chaco (1932-1935), registrou-se nessa rota o trânsito de suprimentos militares destinados à Bolívia – os quais, em fins da década de 1920, seguiam por ferrovia de Santos a Porto Esperança “[...] e daí por lancha para Corumbá e Puerto Suárez” (Fifer, 1972, p. 209). No decorrer da guerra propriamente dita, enquanto a Argentina estabelecia restrições ao comércio da Bolívia (Basadre, 1948, p. 683), o porto de Corumbá continuou a ser usado para o abastecimento militar boliviano (Fifer, 1972, p. 215).

concreto no período que se seguiu à traumática experiência da Guerra do Chaco, que foi um autêntico divisor de águas na história das vinculações viárias do Brasil e da Argentina com a Bolívia e o Paraguai. Ao que parece, o “[...] ostensivo apoio argentino ao Paraguai, durante a guerra [...]”, estimulou nos dirigentes bolivianos “[...] a busca de uma maior aproximação com o Brasil – embora sem descurar, por certo, as vinculações com a Argentina” (Queiroz, 2004, p. 166).

No Brasil, a década de 1930 marca também uma importante atualização e consolidação de antigas ideias político-estratégicas, com repercussão direta sobre as relações com seus dois vizinhos mediterrâneos. Refiro-me aqui à emergência do conceito de “projeção continental”, no âmbito das formulações do militar brasileiro Mário Travassos (1947). Para esse autor, tal “projeção”, por parte do Brasil (como país detentor de extenso litoral sobre o Atlântico), consistiria em prover a outros países sul-americanos os meios para ligarem-se a esse oceano, com uma vantagem em relação à Argentina: o fato de os portos brasileiros situarem-se em latitudes mais baixas que aquela de Buenos Aires e, portanto, mais próximos das grandes correntes comerciais que circulavam pelo Atlântico. Para tanto, deveria o Brasil oferecer a seus vizinhos ligações terrestres que, “[...] cruzando o território brasileiro no sentido dos paralelos, conectariam o interior da América do Sul aos portos do Sudeste brasileiro, em especial o porto de Santos – contrapondo-se, desse modo, ao papel das vias fluviais e das ferrovias argentinas, que conectavam o interior do continente ao estuário do Prata” (Queiroz, 2003, p. 35).

Nesse contexto, os dirigentes brasileiros ofereceram saídas transversais não só à Bolívia, mas também ao Paraguai – país que, aliás, já no começo do século XX havia dobrado sua vinculação com o estuário platino, agregando à via fluvial uma conexão com a rede ferroviária argentina.<sup>17</sup> Numa evocação das ligações esboçadas na distante época colonial, falava-se agora em ferrovias que ligariam o Paraguai tanto a Santos como a Paranaguá. No pós-guerra do Chaco,

<sup>17</sup> Essa conexão “[...] se concretó en 1913 entre Posadas, en Argentina, y Encarnación, ciudad paraguaya al otro lado del curso superior del río Paraná, que se conectaban a través de un ferry; luego de atravesar las provincias de la Mesopotamia argentina, otro ferry-boat permitía el cruce del curso inferior del río Paraná para alcanzar la ciudad de Buenos Aires” (Salerno, 2018, p. 3).

o governo brasileiro lançou mesmo um ramal da NOB dirigido à fronteira, na cidade de Ponta Porã; essa linha, inaugurada em 1953, deveria prolongar-se pelo território paraguaio até a cidade de Concepción, porém isso não veio a ocorrer.

Muito maior relevo adquiriu, por certo, a questão da vinculação com a Bolívia. No contexto acima citado, volta a ser mencionada com força a ideia de uma ferrovia transcontinental – que seria, agora, uma linha Santos-Arica (Whately, 1944). Para a constituição dessa via faltava “apenas”, na época, o segmento entre Vila Vila (ainda no altiplano, perto de Cochabamba) e Porto Esperança. Assim, o tratado brasileiro-boliviano de vinculação ferroviária, assinado em 1938, previa uma linha que, “[...] de um ponto [...] entre Porto Esperança e Corumbá [...]”, seguisse até Santa Cruz de la Sierra (art. 2º) (Brasil, 1938, p. 2). Ao mesmo tempo, o governo boliviano se comprometia “[...] a prosseguir, oportunamente, com a cooperação do governo brasileiro [...]”, a construção do trecho de Vila Vila a Santa Cruz (art. 5º), enquanto ao governo brasileiro caberia concluir a NOB, mediante a imediata construção do trecho Porto Esperança-Corumbá (art. 7º) (Brasil, 1938, p. 2-3).

A ferrovia Brasil-Bolívia, de Corumbá a Santa Cruz, iniciada no segundo semestre de 1939, foi inaugurada em janeiro de 1955, enquanto o trecho faltante da NOB (aí incluída a grande ponte de concreto sobre o rio Paraguai) foi entregue ao tráfego em 1953.<sup>18</sup> Já a transcontinental Santos-Arica não chegou jamais a constituir-se, visto que resta a construir, ainda hoje, a ligação ferroviária entre Santa Cruz e o altiplano. Mesmo assim, a linha férrea – complementada por uma moderna rodovia de Santa Cruz a Cochabamba, concluída em 1954 – constituiu a mais clara e eficiente de todas as alternativas transversais que se apresentaram ao sistema fluvial Paraguai-Paraná.

A despeito de suas deficiências operacionais, a referida linha efetivamente favoreceu a orientação transversal das comunicações bolivianas, em detrimento do trânsito pela via longitudinal. Escrevendo no início da década de 1970, Fifer (1972, p. 230) observa que, em sua relação com o

<sup>18</sup> Quase ao mesmo tempo era construída e concluída a ferrovia que ligava a rede argentina a Santa Cruz de la Sierra, por Yacuiba. Em meados da década de 1940, os trilhos chegaram à fronteira e teve início a construção em território boliviano, mas a linha chegou a Santa Cruz apenas em 1957 (Salerno, 2018, p. 8-10).



Oriente boliviano, a cidade de Corumbá se caracterizava mais como uma “cidade ferroviária” (“senão um centro rodoviário”),<sup>19</sup> na rota transcontinental a partir de São Paulo e Rio de Janeiro, do que um “porto fluvial” na rota do rio Paraguai, a partir de Buenos Aires e Montevideú; observa ainda que, embora em Corumbá o tráfego fluvial fosse considerável, no “contexto boliviano”, as cargas *ferroviárias* eram “mais significativas” (Fifer, 1972, p. 231, nota 1). Outra autora confirma que, graças à importância assumida pelo intercâmbio ferroviário com a Bolívia, Corumbá “[...] capturou o mercado consumidor boliviano para os produtos brasileiros [...]”, assumindo “[...] a função de principal cidade abastecedora do oriente boliviano” (Ito, 2000, p. 20, 41). Enfim, depois de notar que a Bolívia não vinha fazendo praticamente nenhum uso de seus direitos de livre trânsito pelo rio Paraguai, conclui Fifer (1972, p. 234, acréscimo meu): “[...] a rota pelo [rio] Paraguai deve ser hoje em dia totalmente desconsiderada enquanto via de entrada ou saída para a Bolívia”.

É claro que toda essa situação se modificou consideravelmente nas décadas finais do século XX, quando se recupera a importância da via fluvial longitudinal, materializada na já referida hidrovia Paraguai-Paraná. Essa, contudo, já é outra história...

## **Agradecimentos**

Manifesto aqui meus agradecimentos a Isabelle Combès, da Academia Boliviana de la Historia e do Institut Français d’ Études Andines, em Santa Cruz de la Sierra, por sua atenta leitura de uma versão preliminar deste capítulo, da qual resultaram valiosos apontamentos. Agradeço também a Elena Salerno (Universidad Nacional de Tres de Febrero, Argentina) e a Paula Peña Hasbún (Universidad Autónoma Gabriel René Moreno, Santa Cruz de la Sierra) por me terem gentilmente franqueado o acesso a seus trabalhos ainda inéditos.

---

<sup>19</sup> De fato, nas décadas seguintes à conclusão da via férrea, parte de sua importância comercial foi sendo transferida para a rodovia construída paralelamente aos trilhos, entre Corumbá e Santa Cruz (tendo mesmo os dois países assinado, em 1972, um tratado sobre vinculação rodoviária).

## **Referências bibliográficas**

ABREU, J. C. de. **Capítulos de história colonial (1500-1800)**. Brasília, DF: Senado Federal, 1998.

ARECES, N. R. De la independencia a la Guerra de la Triple Alianza (1811-1870). *En*: TELESCA, I. (coord.). **Historia del Paraguay**. Asunción: Taurus, 2010, p. 149-197.

AUAD SOTOMAYOR, W. **Relaciones Brasil-Bolivia: la construcción de vínculos**. Brasília, DF: Ceres: Plural Editores, 2021.

AZCUY AMEGHINO, E.; BIROCCO, C. M. As colônias do Rio da Prata e o Brasil: geopolítica, poder, economia e sociedade (séculos XVII e XVIII). *In*: CERVO, A. L.; RAPOPORT, M. (org.). **História do Cone Sul**. Rio de Janeiro: Revan; Brasília, DF: Ed. UnB, 1998. p. 11-76.

BARSKY, O.; GELMAN, J. **Historia del agro argentino: desde la conquista hasta fines del siglo XX**. 2. ed. Buenos Aires: Grijalbo-Mondadori, 2005.

BASADRE, J. Chile, Perú y Bolivia independientes. *En*: BALLESTEROS Y BERETTA, A. **Historia de América y de los pueblos americanos**. Barcelona: Salvat, 1948. (t. 25).

BEATO, G. La época colonial entre los años 1600 y 1750. *En*: ASSADOURIAN, C. S.; BEATO, G.; CHIARAMONTE, J. C. **Argentina: de la Conquista a la Independencia**. Buenos Aires: Hyspamérica, 1986. p. 115-277.

BOVI, M. T.; CONTI, V. E. Los orígenes del Ferrocarril Central Norte Argentino al Oriente boliviano. Entretelones de la línea férrea. *En*: JORNADAS DE HISTORIA ECONOMICA, 25., set. 2016, Salta. **Anais [...]**. Salta: AAHE, 2016. Disponível em: [https://www.academia.edu/33787036/Los\\_or%C3%ADgenes\\_del\\_Ferrocarril\\_Central\\_Norte\\_Argentino\\_al\\_Oriente\\_boliviano\\_Entretelones\\_de\\_la\\_l%C3%ADnea\\_f%C3%A9rrea?auto=download](https://www.academia.edu/33787036/Los_or%C3%ADgenes_del_Ferrocarril_Central_Norte_Argentino_al_Oriente_boliviano_Entretelones_de_la_l%C3%ADnea_f%C3%A9rrea?auto=download). Acesso em: 3 ago. 2021.

BRASIL. Senado Federal. Decreto nº 3.130, de 5 de outubro de 1938. Promulga o Tratado sobre ligação ferroviária, entre o Brasil e a Bolívia, firmado no Rio de Janeiro a 25 de fevereiro de 1938. **Diário Oficial da União**, Rio de Janeiro,

08 de outubro de 1938. Seção 1, p. 20319. Disponível em: [www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-3130-5-outubro-1938-349444-publicacaooriginal-1-pe.html](http://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1930-1939/decreto-3130-5-outubro-1938-349444-publicacaooriginal-1-pe.html). Acesso em: 3 ago. 2021.

CABALLERO CAMPOS, H. El Virreinato del Río de la Plata (1776-1810). *En*: TELESCA, I. (coord.). **Historia del Paraguay**. Asunción: Taurus, 2010. p. 135-147.

CANABRAVA, A. P. **O comércio português no Rio da Prata (1580-1640)**. Belo Horizonte: Ed. Itatiaia; São Paulo: Ed. da Universidade de São Paulo, 1984.

CASTRO, M. I. M. **O preço do progresso: a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905-1914)**. 1993. 293 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1993.

CAVALCANTE, T. L. V. **Apropriações e ressignificações do mito de São Tomé na América: a inclusão do índio na cosmologia cristã**. 2008. 219 f. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2008.

COMBÈS, I. Pai Sumé, el Rey Blanco y el Paititi. **Anthropos**, n. 106, p. 99-114, 2011.

COMBÈS, I. **De la una y otra banda del Río Paraguay: historia y etnografía de los itatines (siglos XVI-XVIII)**. Cochabamba: Instituto de Misionología/Itinerarios Editorial, 2015.

COMBÈS, I. **El Chaco invicto: las expediciones bolivianas al Pilcomayo (siglo XIX)**. Santa Cruz de la Sierra: Ed. El País, 2021.

CORREA FILHO, V. **Pantanaís matogrossenses: devassamento e ocupação**. Rio de Janeiro: IBGE, 1946.

DORATIOTO, F. Formação dos Estados nacionais e expansão do capitalismo no século XIX. *In*: CERVO, A. L.; RAPOPORT, M. (org.). **História do Cone Sul**. Rio de Janeiro: Revan; Brasília, DF: Ed. UnB, 1998. p. 167-237.

FEBVRE, L. **O Reno: história, mitos e realidades**. Nova ed. org. e apresentada por Peter Schöttler. Trad. de Eliana Aguiar. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2000.

- FIFER, J. V. **Bolivia: land, location and politics since 1825**. Cambridge: University Press, 1972. 301 p.
- GARAVAGLIA, J. C. **Mercado interno y economía colonial**. México: Grijalbo, 1983.
- GOES FILHO, S. S. **Navegantes, bandeirantes, diplomatas: um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil**. Ed. rev. e atual. Brasília: FUNAG, 2015.
- HOLANDA, S. B. de. **O Extremo Oeste**. São Paulo: Brasiliense: Secretaria da Cultura, 1986.
- HOLANDA, S. B. de. **Monções**. 3. ed. ampliada. São Paulo: Brasiliense, 1990.
- ITO, C. A. **Corumbá: o espaço da cidade através do tempo**. Campo Grande: Ed. UFMS, 2000.
- KUNTZ FICKER, S. La experiencia ferroviaria en América Latina: una introducción. *En*: FICKER, S. K. (coord.). **Historia mínima de la expansión ferroviaria en América Latina**. México: El Colegio de México, 2015. p. 9-62.
- LISBOA, M. A. R. **Relatório preliminar sobre as jazidas de minérios de manganês e ferro de Urucum (Mato Grosso, Brasil)** [elaborado em 1918]. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura. Departamento Nacional da Produção Mineral, 1944. 81 p. (Boletim n. 62).
- LOBATO FILHO [G. J. B.]. **Fronteiras sudoeste**. Rio de Janeiro: Pongetti, 1953.
- LOBO, E. M. L. **Caminho de Chiquitos às missões Guaranis de 1690 a 1718**. São Paulo, 1960. (Coleção da “Revista de História”, 20).
- LOS ríos nos unen: integración fluvial suramericana. Bogotá: Corporación Andina de Fomento, 1998.
- MEDRANO, L. I. Z. de. **A livre navegação dos rios Paraná e Uruguay: uma análise do comércio entre o Império brasileiro e a Argentina (1852-1889)**. 1989. Tese (Doutorado em História) – Universidade de São Paulo, São Paulo, 1989.
- PEÑA HASBÚN, P. **Salir al Atlántico: ideas, caminos y ferrocarriles en Santa Cruz, 1825-1925**. [2020] [Capítulo de livro a ser publicado em Santa Cruz de la Sierra – no prelo].

QUEIROZ, P. R. C. **As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)**. Campo Grande: Ed. UFMS, 1997.

QUEIROZ, P. R. C. O antigo sul de Mato Grosso e o Estado nacional brasileiro. *In: MARIN, J.; VASCONCELOS, C. (org.). História, região e identidades*. Campo Grande: Ed. UFMS, 2003. p. 19-46.

QUEIROZ, P. R. C. **Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20**. Bauru: EDUSC; Campo Grande: Ed. UFMS, 2004.

QUEIROZ, P. R. C. Uma esquina nos confins da América: encontros e desencontros nos processos de povoamento e ocupação do território do atual Mato Grosso do Sul. *In: CHAMORRO, G.; COMBÈS, I. (org.). Povos indígenas em Mato Grosso do Sul: história, cultura e transformações sociais*. Dourados: Ed. da UFGD, 2015. p. 103-125.

QUEIROZ, P. R. C. **Mato Grosso e o Oriente nas relações Bolívia-Brasil: fronteiras, comércio e vinculação ferroviária**. [2018] [Capítulo de livro a ser publicado em Santa Cruz de la Sierra – no prelo].

RICUPERO, R. **A diplomacia na construção do Brasil: 1750-2016**. Rio de Janeiro: Versal, 2017.

SALERNO, E. **El ferrocarril de Yacuiba a Santa Cruz de la Sierra: la conectividad ferroviaria argentina-boliviana tardía**. [2018] [Capítulo de livro a ser publicado em Santa Cruz de la Sierra – no prelo].

SODRÉ, N. W. **Formação histórica do Brasil**. 9. ed. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1976.

SUÁREZ ARANA, C. **Exploraciones**. Introducción y estudios por Daniel Dory. Santa Cruz de la Sierra: Fundación Nova, 2007.

TRAVASSOS, M. **Projeção continental do Brasil**. 4. ed. São Paulo: Ed. Nacional, 1947.

WHATELY, L. A. **A Estrada de Ferro Brasil-Bolívia: parte integrante da transcontinental Arica-Santos**. Rio de Janeiro: [s.n.], 1944.