

**A relação entre as vias de comunicação e o Planejamento Urbano
Pombalino na cidade de Cáceres – MT**

Thais Lara Pinto de Arruda

Mestranda, UNIVAG, Brasil
thais.laraarruda@gmail.com

Gisele Carignani

Professora Doutora, UNIVAG, Brasil.
gisele.carignani@univag.edu.br

Rosana Lia Ravache

Professora Doutora, UNIVAG, Brasil.
rosana@univag.edu.br

Submissão: 03/11/2024

Aceite: 10/12/2024

ARRUDA , Thais Lara Pinto de; CARIGNANI , Gisele; RAVACHE, Rosana Lia. A relação entre as vias de comunicação e o Planejamento Urbano Pombalino na cidade de Cáceres – MT . **Revista Nacional de Gerenciamento de Cidades** , [S. l.], v. 12, n. 87, 2024. DOI: [10.17271/23188472128720245472](https://doi.org/10.17271/23188472128720245472). Disponível em: https://publicacoes.amigosdanatureza.org.br/index.php/gerenciamento_de_cidades/article/view/5472

Licença de Atribuição CC BY do Creative Commons

<https://creativecommons.org/licenses/by/4.0/>

A relação entre as vias de comunicação e o Planejamento Urbano Pombalino na cidade de Cáceres – MT

RESUMO

Este artigo investiga a influência das vias fluviais no desenvolvimento urbano de Cáceres-MT, durante o período Pombalino, analisando o rio como elemento central no planejamento territorial promovido pela coroa Portuguesa. Com enfoque no papel estratégico do Rio Paraguai, analisamos como essa via de comunicação influenciou o traçado urbano da então Vila Maria do Paraguai, delineado segundo os princípios de planejamento urbano do Marquês de Pombal. O objetivo central é investigar a relação entre o Rio Paraguai e a organização espacial de Cáceres, contextualizando o urbanismo Pombalino e seu impacto na formação da cidade. A metodologia fundamenta-se em revisão bibliográfica e análise documental, incluindo mapas históricos e registros arquitetônicos, o que possibilita uma comparação entre os princípios teóricos do urbanismo e sua aplicação prática em Cáceres. Conclui-se que o planejamento urbano de Cáceres foi estruturado em torno das vias fluviais, refletindo interesses políticos e econômicos da Coroa Portuguesa e consolidando a cidade como um ponto estratégico na fronteira oeste do Brasil colonial.

PALAVRAS-CHAVE: Urbanismo Pombalino, Infraestrutura Colonial, História Urbana de Cáceres.

The relationship between communication routes and Pombaline Urban Planning in the city of Cáceres – MT

ABSTRACT

This article investigates the influence of waterways on the urban development of Cáceres-MT, during the Pombalino period, analyzing the river as a central element in the territorial planning promoted by the Portuguese crown. Focusing on the strategic role of the Paraguay River, we analyzed how this communication route influenced the urban layout of the then Vila Maria do Paraguai, outlined according to the urban planning principles of Marquês de Pombal. The central objective is to investigate the relationship between the Paraguay River and the spatial organization of Cáceres, contextualizing Pombalino urbanism and its impact on the formation of the city. The methodology is based on bibliographical review and documentary analysis, including historical maps and architectural records, which allows a comparison between the theoretical principles of urbanism and their practical application in Cáceres. It is concluded that the urban planning of Cáceres was structured around the waterways, reflecting the political and economic interests of the Portuguese Crown and consolidating the city as a strategic point on the western border of colonial Brazil.

KEYWORDS: Pombalino Urbanism, Colonial Infrastructure, Urban History of Cáceres.

La relación entre las vías de comunicación y el Planeamiento Urbanístico Pombalino en la ciudad de Cáceres – MT

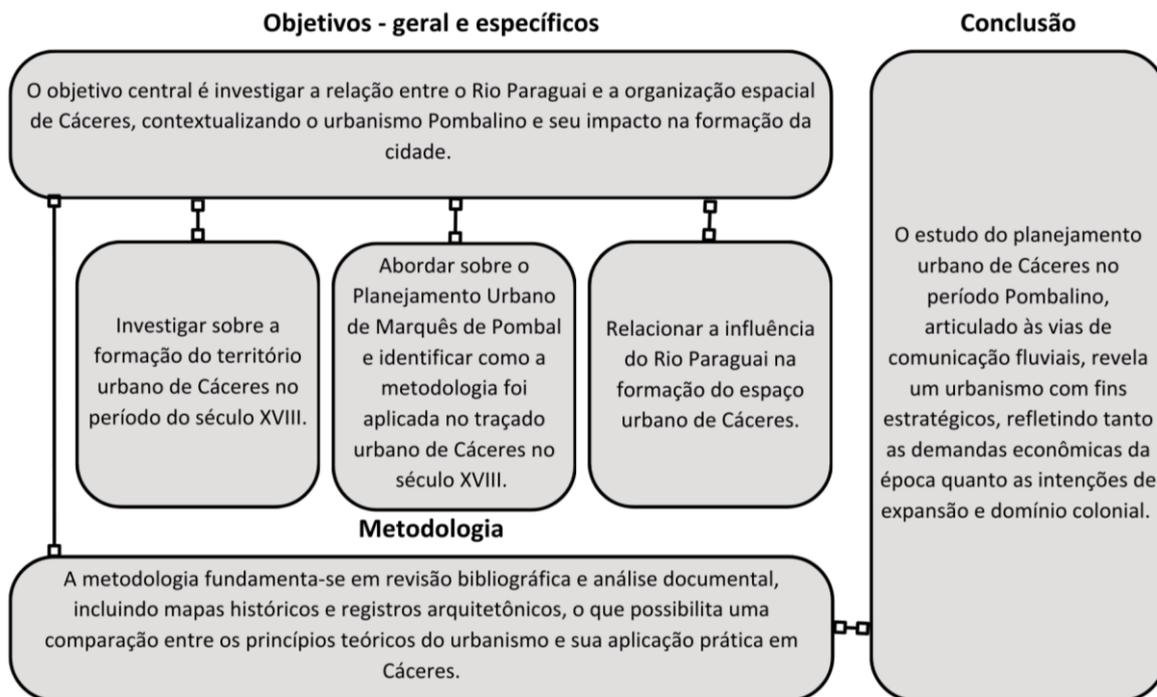
RESUMEN

Este artículo investiga la influencia de los cursos de agua en el desarrollo urbano de Cáceres-MT, durante la época pombalina, analizando el río como elemento central en la ordenación territorial impulsada por la corona portuguesa. Centrándonos en el papel estratégico del río Paraguai, analizamos cómo esta vía de comunicación influyó en el trazado urbano de la entonces Vila Maria do Paraguai, delineado según los principios urbanísticos del Marquês de Pombal. El objetivo central es investigar la relación entre el río Paraguai y la organización espacial de Cáceres, contextualizando el urbanismo pombalino y su impacto en la formación de la ciudad. La metodología se basa en la revisión bibliográfica y el análisis documental, incluyendo mapas históricos y registros arquitectónicos, que permite una comparación entre los principios teóricos del urbanismo y su aplicación práctica en Cáceres. Se concluye que el urbanismo de Cáceres se estructuró en torno a las vías fluviales, reflejando los intereses políticos y económicos de la Corona portuguesa y consolidando la ciudad como un punto estratégico en la frontera occidental del Brasil colonial.

PALABRAS CLAVE: Urbanismo Pombalino, Infraestructura Colonial, Historia Urbana de Cáceres.

RESUMO GRÁFICO

A relação entre as vias de comunicação e o Planejamento Urbano Pombalino na cidade de Cáceres – MT



Fonte: Autor, 2024.

1 CONTEXTUALIZAÇÃO

O desenvolvimento urbano e territorial da região de Cáceres, Mato Grosso, está intrinsecamente ligado aos complexos processos históricos, políticos e geográficos que marcaram a colonização portuguesa e espanhola na América do Sul. A partir disso, para compreender a formação do território urbano de Cáceres é essencial examinar o cenário geopolítico da época, onde as disputas territoriais entre Portugal e Espanha moldaram significativamente o planejamento e a ocupação do espaço.

O processo de delimitação das fronteiras brasileiras e a fortificação dos territórios a oeste da colônia, foram estratégias para a consolidação do poder colonial, impulsionadas tanto pelas missões jesuíticas espanholas quanto pelas expedições dos bandeirantes paulistas. Este contexto de rivalidade e expansão territorial culminou na assinatura do Tratado de Madrid em 1750, que redefiniu as fronteiras e promoveu uma intensa política de povoamento, e culminou com a criação de núcleos urbanos na margem direita do rio Paraguai, que se consolidou em 1778 com a criação de Vila Maria do Paraguai, hoje conhecida como Cáceres, a 220 km da capital Cuiabá.

A formação desse núcleo urbano teve como preceito o planejamento promovido por Marquês de Pombal no século XVIII. Pombal, influenciado por ideias iluministas, introduziu no plano urbano ruas largas, quadras retangulares e praças amplas, que davam uma estrutura geométrica às cidades, facilitando o tráfego e promovendo a estética da monumentalidade e ordem (CHAVES; ARRUDA, 2011, p. 16).

A importância estratégica dos rios, especialmente do Rio Paraguai, como vias de comunicação e transporte, desempenhou um papel crucial na ocupação e desenvolvimento econômico da região e revelou como se comportava o planejamento urbano e a geopolítica neste período histórico e como influenciaram a formação e o crescimento das cidades na fronteira oeste do Brasil

2 PROBLEMATIZAÇÃO

A problemática deste estudo consiste em esclarecer como os rios, especialmente o Rio Paraguai, influenciaram na formação das cidades coloniais no Estado de Mato Grosso, com foco para a cidade de Cáceres. Busca-se entender qual era o modelo de planejamento urbano adotado durante o século XVIII período da fundação de novos núcleos urbanos e como esses elementos estruturantes refletiam nas prioridades políticas, econômicas e territoriais da época.

3 JUSTIFICATIVA

Considerando o papel desempenhado pelo Rio Paraguai como elemento estratégico e estruturante no desenvolvimento da cidade de Cáceres, sua importância transcende a função de via essencial de transporte e comunicação. O rio exerceu influência direta tanto sobre o traçado urbano quanto na organização espacial, refletindo as prioridades econômicas, políticas e territoriais da Coroa Portuguesa durante o período colonial. A análise dessa relação permite aprofundar a compreensão do urbanismo estratégico em contextos coloniais, bem como

oferece subsídios para interpretar as transformações socioeconômicas e territoriais ocorridas na região. Além disso, essa abordagem contribui para uma leitura mais detalhada sobre o impacto da infraestrutura hídrica no processo de urbanização no Brasil.

4 OBJETIVO GERAL

Este estudo visa investigar como as vias de comunicação fluviais, em especial o Rio Paraguai, influenciaram na configuração urbana de Cáceres-MT durante o período Pombalino, analisando os seus impactos econômicos, geopolíticos e urbanísticos.

4.1 Objetivos Específicos

- Investigar sobre a formação do território urbano de Cáceres no período do século XVIII.
- Abordar sobre o Planejamento Urbano de Marquês de Pombal e identificar como a metodologia foi aplicada no traçado urbano de Cáceres no século XVIII.
- Relacionar a influência do Rio Paraguai na formação do espaço urbano de Cáceres.

5 METODOLOGIA

A metodologia adotada buscou, por meio de uma pesquisa científica, estudar a relação entre as vias de comunicação hídricas, em específico pelo rio Paraguai e seus córregos que o permearam, justapondo-as ao planejamento urbano da cidade de Cáceres MT, no período pombalino, detalhando os métodos utilizados. Para atender a este objetivo, foi adotado um método de revisão bibliográfica e documental, fundamentais para a compreensão histórica e urbanística do contexto em análise.

A revisão bibliográfica foi conduzida com o objetivo de reunir e analisar trabalhos acadêmicos, livros, artigos e outros materiais relevantes que abordam tanto o planejamento urbano quanto as características das vias de comunicação no período Pombalino em um tipo de levantamento que permite a construção de uma base teórica sólida e fornece o embasamento necessário para entender as diretrizes urbanísticas da época, as influências políticas e econômicas que influenciaram a organização espacial e o impacto das vias de comunicação no desenvolvimento urbano.

Além disso, foram pesquisadas fontes primárias, ferramentas essenciais para o levantamento de informações históricas, assim como documentos oficiais, mapas antigos, registros arquitetônicos e urbanísticos, relatórios governamentais e outros registros que pudessem fornecer evidências diretas do planejamento urbano de Cáceres no período em questão. Esta etapa foi essencial para identificar as intenções e diretrizes que moldaram a organização da cidade, pois permitiram a comparação entre os princípios teóricos do urbanismo pombalino e sua aplicação prática em Cáceres.

A combinação dessas duas abordagens – revisão bibliográfica e busca documental – permitiu uma análise aprofundada do processo de formação urbana de Cáceres, contribuindo para a compreensão da influência das vias de comunicação no seu desenvolvimento. Assim, a

pesquisa foi construída sobre uma base documental sólida, que dialoga com a teoria e oferece uma visão abrangente das interações entre o planejamento urbano e as infraestruturas de comunicação do período pombalino.

6 REFERENCIAL TEÓRICO

6.1. A demarcação da Fronteira Oeste do Brasil e a formação do território de Cáceres

Para compreender melhor a formação do território urbano de Cáceres, primeiramente é necessário entender o cenário geopolítico em que a capitania de Mato Grosso se encontrava. A partir disso, foi possível destacar a necessidade de delimitação e fortificação da fronteira entre os vizinhos espanhóis, que se encontravam em um momento de expansão territorial encabeçada pelas missões jesuíticas. Em contrapartida, os portugueses agiam da mesma forma enviando os bandeirantes paulistas rumo aos sertões.

Para as autoridades espanholas, a presença dos jesuítas na Província de Chiquitos era vista com bons olhos porque, além de oferecer segurança aos seus povoados contra os ataques dos índios, também acalentava a ideia de alcançar novas terras e, ao mesmo tempo, atendia aos interesses de defesa do território. Neste sentido, o estabelecimento das missões jesuíticas na Província de Chiquitos, além de ampliar e consolidar este território, também atuavam como barreiras para conter o avanço dos portugueses, considerando que aquele espaço possuía uma notável importância estratégica, considerada ponto-chave para o domínio da bacia do Paraguai e o meio de comunicação de Mato Grosso com o alto Peru e o Amazonas (GARCIA; MICELI, 2014, p. 48-50).

A experiência administrativa portuguesa no Ultramar, entre os séculos XVI e XVIII, certamente teve peso na implantação do aparato político-administrativo do continente sul-americano. Desta forma, a criação de uma rede de povoações desde o litoral até as áreas mais interioranas, permitiu que a Coroa Portuguesa conseguisse impulsionar a expansão colonial, mantendo assim, relativo controle da produção econômica, buscando implantar núcleos urbanos e “civilizar” as populações dos sertões do território da América Portuguesa (ALMEIDA, 1997).

Foi a partir do século XVIII que a Metrópole Portuguesa progrediu na posse mais importante do domínio colonial, resistindo aos conflitos armados que almejavam legitimar os espaços teoricamente pertencentes à coroa espanhola, conforme o antigo Tratado de Tordesilhas de 1492. Segundo Santos (1999), foi nesse período que a coroa portuguesa buscou fomentar a criação de núcleos urbanos e, “apoiada no retorno da exclusividade do privilégio de fundação de novas vilas para as mãos do rei, reafirmou disposições referentes ao traçado regular das povoações instaladas” (CHAVES; ARRUDA, 2011, p. 16).

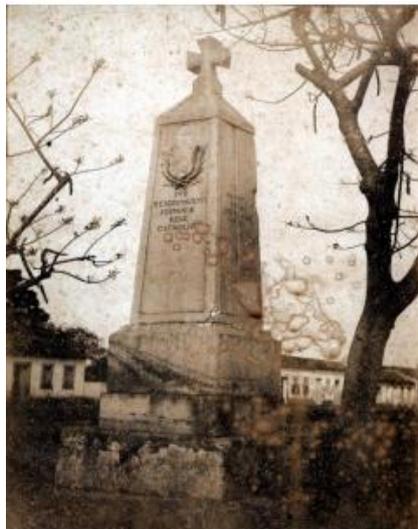
A criação de povoações em diversas partes da América portuguesa foi o resultado da promulgação de um conjunto de leis instituídas pela Coroa, que propunham o controle efetivo das posses das terras do interior do continente sul-americano. A Coroa pretendia por meio da edição dessas leis, manter a fiscalização e a taxação da produção aurífera, assim como, por meio da criação de núcleos urbanos, garantir a segurança das áreas fronteiriças conquistadas a oeste e sul frente aos espanhóis (DELSON, 1990).

A peça-chave para estabelecer a diplomacia entre Portugal e Espanha e assim estender à criação de novas povoações mais para oeste do território americano português, foi a consolidação do Tratado de Madri. Segundo Chaves e Arruda (2011), as cartas escritas pelo diplomata Alexandre de Gusmão ao rei D. João V, expressavam uma visão apurada que considerava as vantagens que os portugueses poderiam obter ao assinar o novo tratado e assim tornar nulo os antigos Tratados de Tordesilhas de 1494 e de Utrech de 1713.

Dentre essas vantagens, outro ponto importante apenso a assinatura do novo acordo, estava o controle dos rios existentes na capitania geral de Cuiabá, Mato Grosso, no vale do Guaporé. Esta região era estratégica, pois possibilitava acesso aos rios amazônicos, assim como ao estado do Grão-Pará e ao estado do Maranhão (COELHO, 2007).

Em 1750, a assinatura do Tratado de Madri despertou uma intensa política de povoamento, fortemente desenvolvida, cujo método pretendia instaurar a coroa portuguesa e fortificar as regiões de fronteira, criando núcleos urbanos para a fixação populacional. Neste sentido, em 1754, a oeste da capitania geral de Cuiabá de Mato Grosso, paralelo ao advento da terceira partida demarcatória, foi fixado próximo a foz do rio Jauru, uma representação tangível que remetia ao período de disputas fronteiriças entre as coroas portuguesa e espanhola. Neste contexto histórico, o Marco do Jauru (Figura 1) enquadra-se como documento que reporta as atividades de demarcação territorial respaldadas pelo Tratado e não como um monumento (GARCIA; MICELI, 2014 p. 99).

Figura 1- Marco do Jauru



Fonte: Acervo Adilson Reis

Mais de duas décadas separam o momento da fixação do Marco do Jauru, da fundação da Vila Maria do Paraguai. Em seu primeiro momento, o nome de “Vila Maria do Paraguay”, homenageou a rainha de Portugal (FERREIRA, 2017).

Cáceres foi fundada em 6 de outubro de 1778 pelo tenente de Dragões Antônio Pinto Rego e Carvalho, por determinação do quarto governador e capitão-general da capitania de Mato Grosso, Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres.

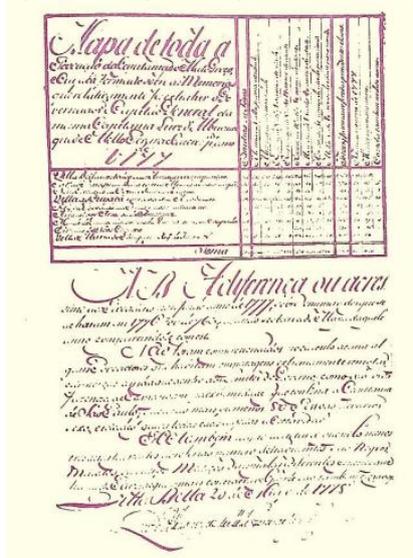
Mendes (2010) afirma que o governador, capitão-general Luiz Albuquerque empossado em 13 de dezembro de 1722, logo percebeu que a distância avançada da capital Vila Bela da Santíssima Trindade, oferecia muito riscos e que era necessário tomar algumas atitudes de

segurança, como forma de mitigação para o problema. Por isso, possibilitou a construção de novas vilas que aproximavam e facilitavam o acesso à cidade.

Tratou Luiz de Albuquerque de prevenir os imprevistos por meio de um dispositivo audacioso. Esse dispositivo consistiu no avanço da ocupação portuguesa para além do Jauru e do Rio Paraguai, em pleno território castelhano. Para garantir esta ocupação temerária e flagrantemente contrária às letras dos Tratados, mandou fundar o Forte de Coimbra (Corumbá) na margem ocidental do Paraguai e Vila Maria (Cáceres) na margem leste do rio, acima do Jauru, a caminho de Cuiabá ambas em terrenos altos e férteis (MELLO, s. d.).

Documentos publicados pelo Núcleo de Documentação e Informação Histórica de Universidade do Estado de Mato Grosso – NDIHR/UFMT provam, por meio da cópia do documento original do mapa de povoação da capitania de Mato Grosso, cujo original se encontra no Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa (Figura 2), que antes da fundação da Vila Maria, já havia naquela área cinquenta fogos ou famílias que totalizavam 650 pessoas. O documento informa também que, pelo menos, três quartos destas pessoas eram negros, mulatos ou se originavam das muitas etnias que havia no país sendo, uma boa parte delas, escravos.

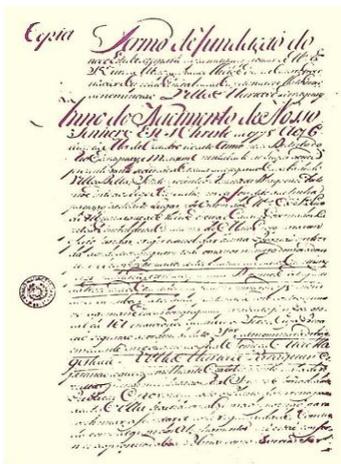
Figura 2 - Mapa da Povoação da Capitania de Mato Grosso - 1777



Fonte: NDIHR/UFMT – Editado pelo autor.

Documentos do mesmo NDIHR/UFMT, relatam que nas cartas enviadas por Albuquerque ao Ministro do Reino, Martinho de Mello e Castro, em 20 de novembro de 1778, consta o Termo de Fundação de Vila Maria (Figura 3), informando que este povoamento era habitado por uma população com mais de 60 índios castelhanos de ambos os sexos, desertados da Missão de São José de Chiquitos.

Figura 3 - Fragmento do Termo de Fundação de Vila Maria do Paraguai - 1778



Fonte: NDIHR/UFMT – Editado pelo autor.

A carta referia-se à povoação como adequada para facilitar a comunicação e o comércio com a vila de Cuiabá. Enaltecia sua abundância em recursos naturais, que possibilitavam as atividades extrativistas, e chamava a atenção para sua posição muito próxima da fronteira com a Bolívia. Da mesma forma, solicitava ao Reino que enviasse um “certo número” de famílias brancas, devido à falta de habitantes para ajudar no povoamento da terra (NDIHR/UFMT. s.d.).

O Termo de Fundação da Vila Maria do Paraguai assinado no dia 6 de outubro de 1778, apresentava as condições em que a vila se erigiu, determinando a sua localização espacial, a margem oriental do Rio Paraguai. Informava que os primeiros moradores eram casais de índios castelhanos que se retiraram da Província de Chiquitos para os domínios portugueses, além de informar que a organização espacial do núcleo urbano estava descrita da seguinte forma:

O suposto plano do terreno para a dita vila se acha com alguma disposição para continuar a fundar-se com regularidade, contudo como alguns dos alinhamentos não estão conforme o projeto da boa Polícia como deveriam ser, determinou ele, o dito Tenente, a todos os moradores em nome de S. Ex.^ª, que deixando de fazer mais um benefício a várias cabanas existentes, só nelas assistissem em quanto se fabricavam casas no novo arruamento que lhe fica prescrito e batizado por ele, Tenente, com marcos sólidos de pau de Ley; sendo obrigados a não excederem e nem diminuir a dita construção na altura de 14 palmos de pé direito na frente de todas as casas que se levantarem, e 24 palmos de altura do cume (NDIHR/UFMT. s.d. p. 28).

O plano inicial da Vila Maria do Paraguai refletia a intenção de promover uma organização urbana regular, embora nem todos os alinhamentos existentes estivessem de acordo com os padrões de ordenação. Por determinação do tenente responsável, os moradores deveriam permanecer provisoriamente em cabanas até a conclusão das construções no novo arruamento, cujos limites foram demarcados com marcos sólidos de madeira. Além disso, foi imposto um padrão arquitetônico às casas, especificando alturas fixas de 14 palmos para o pé-

direito e 24 palmos para o cume, evidenciando um esforço de controle e uniformidade na formação do núcleo urbano.

6.2. Planejamento Urbano de Marquês de Pombal na cidade de Cáceres – MT

Em meados do século XVIII, iniciava a escolha de territórios para a formação de novas vilas com a adoção de sítios elevados, como aconteceu nos primeiros momentos da colonização, por uma questão genuinamente militar. Agora, as povoações que iniciavam, com frequência escolhiam terrenos planos junto às praias dos rios, condicionantes que proporcionavam maiores facilidades de acesso e formação de cidades. A urbanização requeria uma composição mais complexa que um simples aglomerado e se consolidou com a industrialização (REIS FILHO, 2000, p. 127 – 131).

Durante este período, verificava-se entre os centros menores, a propensão à aplicação de formas de traçado relativamente regulares, em consequência do aproveitamento das possibilidades oferecidas pela escolha de sítios planos. Neste contexto, “uma constante na organização desses espaços era a valorização dos pontos considerados mais importantes para as comunidades por meio das praças, onde Casas de Câmara, Igrejas ou Conventos recebiam a preservação em espaços livres para a aglomeração da população” (REIS FILHO, 2000, p. 127 – 131).

Outros elementos importantes que incorporam o traçado urbano, são as ruas e praças, referências básicas dentro do meio urbano, por serem os espaços mais aparentes e de uso comum. As praças, sempre mais importantes que as ruas, eram tidas como locais de instalação de sedes do poder. A partir disso, uma das maiores preocupações foi a composição arquitetônica desses locais, onde o cuidado com a aparência acarretou a formação de espaços com dimensões que permitissem maior visibilidade e, para tal, foi utilizado o apelo estético para configurar esses lugares em locais emblemáticos. Assim, já no final do século XVII era possível reconhecer o progresso dos grandes proprietários urbanos, pela aparência de suas casas (REIS FILHO, 2000, p. 132-133).

Os procedimentos utilizados para a ocupação do território consistiam na transferência e na submissão das aldeias indígenas, na remodelação e reordenação dos núcleos existentes e nos projetos de construção de novos núcleos e fortalezas. A aplicação desses projetos vai desencadear dois tipos de assentamentos: os núcleos irregulares, que são posteriormente remodelados por completo, a exemplo da cidade de Cuiabá, e núcleos planejados que obedeciam estritamente às diretrizes urbanas da época, cujo exemplo emblemático é a cidade de Vila Bela da Santíssima Trindade (DELSON, 1997).

Este contexto é imediatamente direcionado ao traçado urbano hipodâmico idealizado para a Vila Maria do Paraguai, obtido em projetos com ruas e quadras geometricamente traçadas como um tabuleiro de xadrez, tendo a igreja voltada para o poente, não distante das margens do Rio Paraguai (CHAVES; ARRUDA, 2011, p. 16).

Com este viés, as ruas e o traçado urbano foram descritos no Termo de Fundação da seguinte maneira:

As larguras de 60 palmos de ruas que estão assinada por ele, Tenente, cujas atualmente demarcadas e balizadas, terão os seguintes nomes, a saber a primeira contando do norte = Rua de Mello; as quais ambas vão desembocar na praça e cada uma delas faz face a mesma do norte e sul; assim como também as travessas de 30 palmos que dividem os quartéis das ditas ruas, e se denominarão estas travessas, a primeira contando do poente para a nascente = Travessa de Pinto, e a que se segue contando também para a nascente = Travessa do Prego, e no alto da praça, da mesma banda do nascente cuja a frente fica riscada entre as ruas e travessas, com 360 palmos cujo o número tem também as demais quadras, poderão os moradores erigir a sua igreja por ficar a porta principal dela para o poente como determinam os rituais, e o mais terreno desta frente da praça por agora se não ocuparão em casas, deixando-o livre para o conselho e cadeia, quando se deverem fabricar (NDIHR/UFMT, s.d, p. 29).

Os diferentes registros da formação do espaço urbano na povoação de Vila Maria, datados do final do século XVIII, expressavam a aplicação de uma política de planejamento urbano no desenvolvimento do seu traçado, que eram parâmetros característicos das novas urbes lusitanas construídas naquele momento. Ao discutir a diversidade morfológica das cidades do império português daquele período, Araújo, Carta e Rossa (2002, p. 13) dizem que:

[...] todos os núcleos urbanos diferem muito entre si. Apresentam, no entanto, características comuns: a sobrevalorização do espaço público, as relações perspectivas de escala urbana e territorial, a diversidade topográfica de implantação, a linguagem formal/arquitetônica unificada, a relação com a paisagem de água, concentrada na grande interface urbana que era o porto etc (ARAÚJO; CARTA; ROSSA, 2002, p. 13).

A planta urbana de Vila Maria (Figura 4) certifica que o pequeno povoado trazia em sua espacialidade, as formas já planejadas de organização espacial presentes nos demais centros urbanos do império português, considerando que eles eram compostos, basicamente, por uma grande praça, cujo entorno se articula em duas filas de casas em lados opostos, sendo a parte situada a leste da praça destinada a uma pequena igreja e a parte a oeste aberta para a margem esquerda do Rio Paraguai (GARCIA; MICELI, 2014, p. 71).

Figura 4 - Planta de Vila Maria do Paraguai (1784)



Fonte: História e Fronteira, 2014.

A partir da Figura 5, é possível interpretar a ilustração da perspectiva do espaço urbano da Vila Maria, cujos desenhos foram feitos por integrantes da Viagem Filosófica de Alexandre Rodrigues Ferreira, que percorreu a região entre os anos de 1783 e 1792. A expedição possuía um grande valor estratégico e organizada pela coroa portuguesa para ampliar os conhecimentos sobre o território situado ao norte da fronteira oeste da colônia americana. A jornada teve duração de nove anos e durante este tempo foram efetuados muitos registros da flora, fauna, minerais e grupos étnicos, da vida cotidiana e da arquitetura das diversas povoações pelas quais percorreram (GARCIA; MICELI, 2014, p. 71; COSTA, 200, p. 993-1.014).

Figura 5 - Vila Maria (1790) - Expedição Alexandre Rodrigues Ferreira.



Fonte: História e Fronteira, 2014

A organização do espaço urbano da nova povoação estava incorporada às novas perspectivas que o reformismo do período pombalino abriu para Portugal em seu vasto império colonial na segunda metade do século XVIII. Os métodos, sempre buscavam reforçar a racionalização do espaço, expressadas nos alinhamentos das vias, edificações e nos traçados ordenados (GARCIA; MICELI, 2014, p. 73).

Dentro desse plano, eram demarcadas, em primeiro lugar, as praças com a previsão de localização da igreja e, a partir disso, eram dispostas a casa de câmara, a cadeia e outras edificações públicas, e só então ordenados os lotes individuais que seriam concedidos para a construção de residências (SCHÜRMAN, 1999, p. 51-53).

Anos depois, com o Brasil vivendo o seu processo de independência, muitos viajantes, na maioria provenientes da Europa, passaram a percorrer o interior do país.

O desenhista Hercules Florence, integrante de uma das expedições científicas, descreveu Vila Maria da seguinte forma:

Do mesmo modo que os outros povoados de Mato Grosso, não merece este a qualificação de vila. Um renque de casas em mau estado, de cada lado de uma grande praça, uma igreja sob a invocação de São Luiz de França, muros de separação por trás das casas, eis tudo. Mas o grande rio aí está, cercando a O. A praça e a povoação, seis ou sete homens brancos, trezentos Caburés descendentes de índios aldeados no tempo de D. Maria I, mulatos e negros, eis toda a população da vila. Muitos homens e mulheres andam nus da cintura para cima. Vila Maria, sita à margem do Paraguai e no caminho de Cuiabá a Vila Bela, está destinada a tornar-se um ponto importante para o comércio (GARCIA; MICELI, 2014, p. 73; FLORENCE, 1977, p. 199-200).

6.3. A influência do Rio Paraguai na formação do espaço urbano de Cáceres.

Na história das civilizações, os cursos d'água, de modo geral, faziam parte da construção da paisagem dos sítios atraentes para a fixação dos povoados em determinados lugares, pois possuíam um caráter importante de marco territorial. Para as gerações antigas esses cursos naturais eram dotados de propriedades fundamentais para a subsistência já que, além de servirem como elementos tangíveis para demarcação territorial, ainda desfrutavam da vantagem de serem ricos produtores de alimentos, ainda proporcionavam a circulação de pessoas, produtos comerciais e industriais, e atuavam como corredores naturais para a fauna e a flora abundantes, eram possíveis geradores de energia, produziam espaços livres de contemplação, entre outros (GOSKI, 2010).

Neste sentido, a presença do curso d'água no território, era sinônimo de riqueza e poder. Em certos períodos representava a fúria e a força da natureza devido ao seu potencial destruidor e catastrófico. No entanto, estabelecer suas aldeias ou vilas nas proximidades das águas era a lógica norteadora, dado a razões de cunho funcional, estratégico, cultural e, por conseguinte, patrimonial (GOSKI, 2010).

O Brasil apresenta em seu contexto histórico uma forma de ocupação congênere a este cenário, em virtude de suas características naturais e por ser detentor de uma das mais extensas e ricas redes de rios perenes do mundo. Nesta condição, um dos papéis mais importantes dos rios foi viabilizar a posse de territórios, atuando como um caminho crucial de exploração rumo ao interior, incorporando oficialmente o sertão do brasileiro (CORRÊA, 2006).

A conquista e ocupação de terras mato-grossenses, ocorreram através das vias fluviais, quando os bandeirantes adentraram a região levados em suas embarcações pelos caminhos das águas até o interior do sertão. Dentre os vários rios que participaram desse processo histórico estão os rios São Lourenço, Cuiabá e Paraguai, sendo este último a espinha dorsal de uma das principais bacias hidrográficas da América do Sul limitando-se com o rio do Prata, onde desemboca o rio Paraná, formado pela junção dos rios Grande e Paranaíba (SILVA, 2004, p. 53).

Para que haja uma compreensão mais aprofundada sobre o contexto geográfico do Rio Paraguai, é necessário entender que dentro desse sistema ecológico, o rio é o principal canal de escoamento da região, e considerado como um dos rios de planície mais importantes do País. Junto com seus afluentes, formam uma imensa bacia de recepção de água e sedimentos. As suas nascentes primaciais são encontradas nas bordas do planalto do Parecis e percorrem a depressão do Rio Paraguai, onde recebem as águas de alguns de seus afluentes. Desde sua nascente, o Paraguai corre livre em direção ao rio Paraná, até se juntar ao rio do Prata e daí segue para o Oceano Atlântico. O rio principal e seus afluentes cursam grandes extensões em planícies mato-grossenses, no qual contribuem para a manutenção das características locais do Pantanal (SOUZA, et al, p. 13. 2012; BRASIL, 1997).

A partir disso, é possível compreender por que as vias fluviais assumiram um papel fundamental na facilitação do acesso e construção de novos núcleos urbanos. No caso de Mato Grosso, as vias fluviais foram os meios que possibilitaram a exploração iniciada por parte das duas coroas ibéricas. Os bandeirantes, por exemplo, atingiram o rio Coxipó, por intermédio de pequenas embarcações que percorreram a imensa rede hidroviária que drena o centro do continente. A partir disso, passaram a estabelecer arraiais, onde foram construídas casas, igrejas

navegar pelo rio Paraguai até alcançar São Paulo e o Rio de Janeiro através do Oceano Atlântico (SIQUEIRA, 2002, p.94).

Foi assim que o trajeto foi alterado e

Um trajeto fluvial pelo rio Paraguai, que não oferecia acidentes no seu curso, passou a ser visto como um roteiro mais fácil e seguro para se estabelecer a comunicação mais rápida entre Mato Grosso e o litoral, e daí com o resto do mundo (SILVA, 2004, p. 56)

Entretanto, a questão da abertura da navegação pelo rio Paraguai e o livre acesso à província de Mato Grosso eram dificultados por questões mais complexas, identificadas pelas relações diplomáticas entre o Império Brasileiro e a República do Paraguai, que só foram regularizadas em meados do século XIX, com a abertura da navegação pelo rio Paraguai, cedida com base na assinatura de um Tratado de Amizade, Navegação e Comércio. Contudo, com a Guerra da Tríplice Aliança, essa rota fluvial foi interrompida, e só foi retomada em 1870, após o término do conflito (OLIVEIRA, 2005, p.21-22).

Assim, a remodelação da fronteira no pós-guerra, em consequência da expansão territorial da área brasileira na direção sudoeste da província mato-grossense, entrou para a história do estado como um divisor de águas, ao impor a internacionalização do Rio Paraguai, que possibilitou o desenvolvimento comercial e a ligação com os portos do Cone Sul: Assunção, Buenos Aires e Montevideú (OLIVEIRA, 2005, p.21-22).

Os rios foram transformados em caminhos que proporcionavam o ir e vir a todos aqueles que, em busca de riquezas ou mesmo de construir um lar, durante muitos anos usaram essa via de comunicação entre esta província e a capital do Império (SILVA, 2004, p. 58).

Franqueada a navegação pelo Rio Paraguai, a província mato-grossense foi beneficiada com a comunicação fluvial com outros portos comerciais, tornando mais fácil a comunicação com os países do Cone Sul, com o litoral brasileiro e até com a Europa. Sendo assim, de 1870 a 1930, essa navegação foi ininterrupta e possibilitou não só o acesso de muitas mercadorias, como também de novos moradores, estrangeiros e novas ideias que adentraram o território de Mato Grosso. Desta forma, as embarcações faziam a rota: Rio de Janeiro, Cone Sul, Corumbá, Cuiabá e Cáceres (SIQUEIRA, 2002, p.100).

Para Mato Grosso, a abertura desta rota representou a redefinição da sua economia, visto que, por essa hidrovia poderia ser exportada a produção regional e, em contrapartida, haveria a possibilidade de importar produtos estrangeiros advindos da Europa, América do Norte, Argentina, Uruguai e das cidades litorâneas, apoiando-se na articulação da navegação marítima e fluvial. Neste cenário econômico, os portos mais importantes para a província foram: Corumbá, um porto de médio porte e capaz de receber navios de médio calado e os portos de Cuiabá e Cáceres, de menor porte, com capacidade para acolher embarcações de pequeno calado, como chatas, lanchas e vapores (SIQUEIRA, 2002, p. 95).

As embarcações que faziam os trajetos Rio de Janeiro/Cuiabá e Rio de Janeiro/Cáceres possuíam desenho e tamanhos distintos, variando conforme a profundidade das águas que cruzavam e a largura dos rios. Eram paquetes, vapores, lanchas, chatas, escumas, sumacas, palhabotes e goletas. Sem contar as canoas, batelões e igaretés de origem indígena. As embarcações movidas a vapor utilizavam como combustível a madeira que era recolhida nas margens dos rios para alimentar suas fornalhas, uma vez que em qualquer ponto do rio Paraguai eram encontradas florestas para abastecê-las (OLIVEIRA, 2005, p.21-22).

Os barcos pertenciam a empresas comerciais que logo procuraram explorar esta via de comunicação. Em 1872 duas empresas de navegação a vapor dividiam as viagens pela província. A Companhia de Navegação do Alto Paraguai, com sede em Montevidéu, que utilizava sete vapores para fazer o trajeto Montevidéu/Cuiabá, e a Leocádia, que tinha sua sede em Cuiabá e servia-se de apenas um vapor para viajar de Cuiabá a Corumbá. (SILVA, 2004, p. 64)

A Tabela 1, permite visualizar o movimento de embarcações nos portos de Corumbá, Cuiabá e Cáceres, no final do século XIX e início do século XX, período este de intenso movimento comercial e de urbanização das cidades (OLIVEIRA, 2005, p.21-22).

Tabela 1 – Tabela de navegações de Corumbá, Cuiabá e Cáceres.

Empresas	Ano	Linha
Cia. Nacional de Navegação a Vapor	1870	Cuiabá – Corumbá – Montevidéu – Rio de Janeiro
Cia. Nacional de Navegação a Vapor	1880	Cáceres – Corumbá - Assunção
Casa Firmo de Mattos & Cia	1880	Cáceres – Corumbá
Antônio Joaquim Malheiros	1880	Cáceres – Corumbá
Cia União Vila Maria	1880	Cáceres – Corumbá
Cavassa Filhos & Cia	1911	Linha Regional
Lloyd Brasileiro	(?)	Corumbá – Assunção – B. Aires - Montevidéu
Lloyd Brasileiro	1906	Cuiabá – Corumbá
Artur Fialho (Hermann Krabb & Cia)	(?)	Corumbá – Montevidéu
Vierci Hnos	(?)	Assunção – Corumbá
Empresa Fluvial Brasil - Uruguai	(?)	Corumbá – Montevidéu
Cia Argentina de Navegação Mihanovich	1913	Buenos Aires – Corumbá
Wanderley Bais & Cia	(?)	Cuiabá – Corumbá – Aquidauana
Wanderley Bais & Cia	(?)	Corumbá – Montevidéu
Stofen, Schnack, Muller & Cia	(?)	Linha Regional
José Dulce & Cia	1890 (?)	Cáceres - Corumbá

Fonte: Vitor Oliveira (2005).

Segundo Silva (2004), o historiador Gabriel Pinto de Arruda descreve minuciosamente sobre o Vapor Etrúria (Figura 7), cuja história está intimamente ligada à população de Cáceres, uma vez que suas chegadas e partidas eram acontecimentos especiais. Durante os mais de cinquenta anos navegados pelas águas do rio Paraguai, suas atracagens no porto de Cáceres eram recebidas como eventos muito importantes para a comunidade local.

Esse vapor era considerado pela sociedade mato-grossense como o meio de transporte mais luxuoso, sofisticado, elegante, rápido e cômodo da região. Media 24,70 metros de comprimento, 4,70 metros de boca e 1,60 metro de pontal. Possuía dois camarotes com quatro camas e cinco com duas, um camarote espaçoso para refeições e corredores amplos. No

primeiro piso estava a cozinha, o espaço dos oficiais de bordo e os aparelhos sanitários. O barco foi adquirido em Gênova, Itália, por Gicazone Rebuá, em 1890, porém, passou a pertencer à Dulce e Cia, em 1898, quando foi adquirido por José Dulce, proprietário da companhia e comerciante com participação ativa na vida social e política de Cáceres e do Estado (SILVA, 2004, p. 66).

Figura 7 - Vapor Etrúria - 1920



Fonte: Edil P. Silva, 2004.

No século XIX, diante do esgotamento do ciclo aurífero no norte da província, já planejava as mudanças de rumo para os investimentos do capital, a partir disso, as atividades econômicas que se disseminaram no território mato-grossense com a pecuária extrativista, a exploração da borracha, dos saladeiros¹, da erva-mate e da poaia para a extração. Nessa rearticulação da economia, as casas comerciais desempenharam papel de destaque, em favor da urbanização, uma vez que eram atividades concentradas nas vilas ou cidades (OLIVEIRA, 2005, p.23).

A navegação via Rio da Prata, trouxe um maior desenvolvimento para o Mato Grosso onde começaram a surgir várias casas comerciais nas cidades, intensificando o comércio e o desenvolvendo, ampliando os portos e criando um elo de desenvolvimento em todo o Estado. Assim, Cáceres, cidade por onde passa o rio Paraguai, teve todo o seu desenvolvimento econômico, político, social e cultural ligado à navegação, possibilitando o contato com pessoas, ideias e produtos das mais diversas origens (SILVA, 2004, p. 81).

O comércio decorrente desse intercâmbio modificou e transformou as cidades portuárias da região. Em Corumbá, Cuiabá e Cáceres, surgiram casas comerciais responsáveis pelas importações e exportações. Novas e modernas ruas foram traçadas, praças foram abertas dando a estas cidades um perfil mais cosmopolita (SILVA, 2004, p. 81).

O incremento no comércio portuário de Mato Grosso percebido nas atividades das casas comerciais, como o ocorrido em Cáceres, concomitante ao crescimento urbano, só pode ser apreendido se for considerado, paralelamente, a importância do rio Paraguai como via de transporte e comunicação para a região, assim como as transformações técnicas da navegação e a inserção do estado na divisão internacional e regional de trabalho (OLIVEIRA, 2005, p.35).

Em síntese, é possível compreender a partir deste estudo, que os rios desempenharam um papel central no processo de ocupação e desenvolvimento territorial no Brasil,

¹ Este termo, do castelhano, era utilizado comumente pelos mato-grossenses para designar as fazendas de charque ou charqueadas

especialmente em Mato Grosso, devido à sua função estratégica e econômica. O Rio Paraguai destacou-se como eixo de transporte, comunicação e exploração, conectando a província de Mato Grosso aos mercados nacionais e estrangeiros, além de facilitar a urbanização e o comércio nas cidades portuárias de Cáceres, Corumbá e Cuiabá. A navegação fluvial foi essencial não só para o abastecimento de mercadorias, como para a integração econômica e contato cultural. Mesmo enfrentando desafios, como conflitos diplomáticos e limitações logísticas, as hidrovias moldaram a economia, a sociedade e a paisagem urbana do estado, consolidando sua relevância histórica e estratégica.

7 CONCLUSÃO

A conclusão deste estudo sobre a relação entre as vias de comunicação fluviais e o planejamento urbano do período Pombalino na cidade de Cáceres – MT, baseado em revisão bibliográfica e busca documental, permite apontar algumas reflexões relevantes sobre o impacto dessas estruturas no desenvolvimento urbano local. O levantamento histórico e teórico evidenciou que o planejamento urbano Pombalino, com suas características marcadamente racionais e centralizadoras, exerceu forte influência sobre a organização espacial de Cáceres, estabelecendo diretrizes que refletiram as prioridades econômicas e estratégicas da Coroa Portuguesa.

As vias de comunicação fluviais desempenharam um papel essencial nesse processo, servindo como eixos articuladores do espaço urbano e facilitadores da integração da cidade com o restante da capitania. A análise documental permitiu identificar como essas vias estruturaram o crescimento da cidade, direcionando o fluxo de pessoas e mercadorias, além de terem contribuído com a formação de um traçado urbano que visou não apenas a funcionalidade, mas também a reafirmação do controle político e territorial.

Conclui-se, portanto, que o estudo do planejamento urbano de Cáceres no período Pombalino, articulado conforme vias de comunicação fluviais, revela um urbanismo com fins estratégicos, refletindo tanto as demandas econômicas da época quanto as intenções de expansão e domínio colonial. As contribuições deste trabalho ampliam a compreensão das raízes históricas do desenvolvimento urbano em cidades coloniais do interior brasileiro, destacando a importância de integrar análises sobre planejamento e infraestrutura para melhor compreender o processo de urbanização. Este estudo também reforça a relevância de novas investigações que possam aprofundar a relação entre infraestrutura urbana e transformações socioeconômicas em outras regiões do Brasil.

REFERENCIAL BIBLIOGRÁFICO

ALMEIDA, Rita Heloisa de. **O Diretório dos Índios: Um Projeto de “civilização” no Brasil do século XVIII**. Brasília: Editora UNB, 1997.

ARAUJO, Renata Malcher; CARTA, Helder; ROSSA, Walter. **Exposição Universo Urbanístico Português. 1415-1822**. Lisboa: Câmara Municipal de Lisboa, 2002

CHAVES, Otavio Ribeiro; ARRUDA, Elmar Figueiredo de. **História e Memória: Cáceres**. Editora Unemat, 2011. p. 303.

COELHO, Mauro César. 2007. **Do Sertão para o Mar**: Um estudo sobre a experiência portuguesa na América, a partir da Colônia: o caso do Diretório dos Índios (1750-1798). Tese de Doutorado em História. São Paulo. USP, pp. 95-96. Disponível em <<https://www.teses.usp.br/teses>>

CORRÊA, Dora S. **Os Rios na Formação Territorial do Brasil**: Considerações sobre a Historiografia Paulista. III Encontro ANPPAS, p. 1-16. 206. Disponível em <www.anppas.org.br/encontro_anual/encontro3/.../TA563-01032006-162234.DOC>. Acesso em: 22 set. 2024.

DELSON, Roberta Marx. **Novas Vilas para o Brasil-Colônia**: Planejamento Espacial e Social no Século XVIII. Tradução e revisão Fernando de Vasconcelos Pinto. Brasília: Ed. Alva-Ciord, 1999.

FERREIRA, João Carlos V. **História de Cáceres**. In: PORTAL MATO GROSSO, jan. 2017. Disponível em: <<http://portalmatogrosso.com.br/municipios/caceres/historia-de-caceres/442>>. Acesso em: 11 set. 2024.

GARCIA, Domingos S. C; MICELI, Paulo C. **História e Fronteira**. Cáceres. Editora Unemat. 223 p. 2014.

GORSKI, Maria C. B. **Rios e Cidades**: Ruptura e Reconciliação. São Paulo: Editora Senac São Paulo, 2010.

MELLO. Raul Silveira de. **Para além dos bandeirantes**. Biblioteca do Exército. Ed. Coleção Gal Benício. Vol 67. Set, 1968.

MENDES. Natalino F. **História de Cáceres**: Origem, Evolução, Presença da Força Armada. Tomo II. Cáceres: Editora UNEMAT, 2010.

NDIHR/UFMT. **São Luiz de Cáceres**. Editora UFMT. s.d.

OLIVEIRA, Vitor W. N. **Estrada Móvel, Fronteiras Incertas**: Os Trabalhadores do Rio Paraguai (1917-1926). Campo Grande. Ed. UFMS, 2005. 204 p.

REIS FILHO, Nestor Goulart. **Evolução Urbana No Brasil**: 1500/1720. 2. ed. São Paulo: Editora Pini., 2000.

SANTOS, Antônio Cesar de Almeida. **Para viverem juntos em Povoações bem estabelecidas**: um estudo sobre a política urbanista pombalina. Tese de Doutorado em História. Curitiba. UFPR, 1999, p. 68. Disponível em <<http://www.poshistoria.ufpr.br/>>. Acesso em: 24 set. 2024.

SCHÜRMAN, Betina. **Urbanização Colonial na América Latina**: Cidade Planejada Versus Desleixo E Caos. Textos de História, Brasília, v. 7, n. 1-2, jan. 1999. Disponível em: <<http://repositorio.unb.br/handle/10482/11861>>. Acesso em: 02 out. 2024.

SILVA, Edil P. **O Cotidiano dos Viajantes nos Caminhos Fluviais de Mato Grosso –1870– 1930**. Cuiabá. Ed. Entrelinhas, 2004. 128 p.

SIQUEIRA, Elizabeth M. **História de Mato Grosso**: Da Ancestralidade aos Dias Atuais, Cuiabá. Editora Entrelinhas. 272 p. 2002.

SOUZA, Célia A. et al. **Bacia Hidrográfica do Rio Jauru e seus Afluentes**. In: SOUZA, C. A. de; SOUZA, J. B. de; ANDRADE, L. N. P. S. (org.). Bacia Hidrográfica do Rio Jauru – Mato Grosso: Dinâmica espacial e impactos associados. São Carlos: RiMa Editora, 2012. p. 01-28.