RUFANDO BOMB NEWS Notícias sem rodeios

Sexta-Feira, 20 de Novembro de 2026

# As Hidrovias do passado são as soluções para o presente

**SUELME FERNANDES**

**Suelme Fernandes**

No século XVIII, já existia pelo menos três caminhos de acesso fluvial à Mato Grosso: a rota monçoeira Sul do rio Tietê ao Paraguai -Cuiabá; A norte de Vila Bela, rio Guaporé-Madeira - Belém e o sistema Arinos-Tapajós de Diamantino a Belém.

No entanto, hoje, essas rotas estão abandonadas,

O país investe em modelos logísticos caros e ineficientes.

Por que o Brasil deixou de lado uma solução que já foi tão estratégica no passado?

O livro “As Águas como Caminho - Mato Grosso como destino” de Gilberto Luiz Alves, lançado essa semana em Cuiabá, resgata parte dessa história gloriosa e mostra como as hidrovias e os navios à vapor moldaram o desenvolvimento de Mato Grosso nos séculos XIX.

As hidrovias foram decisivas para o desbravamento desses “sertões” do interior da América do Sul, tornando-se a principal via de acesso e abastecimento de Cuiabá desde sua fundação em 1719 até os anos 1940, quando começaram a aterrissar os primeiros aviões comerciais.

Segundo o autor, Gilberto luiz Alves, o trajeto fluvial para capital da pelo rio Paraguai iniciado em 1857, ficou inviabilizado com a implantação da Ferrovia Noroeste do Brasil, em 1918, que ligava Bauru, em São Paulo a Corumbá-MT.

Nessa mesma época tratada pelo livro, no Séc. XIX, Couto Magalhães, presidente da província de Mato Grosso, em 1815, explorou por 40 dias num navio á vapor chamado Anhambaí o sistema fluvial Araguaia-Tocantins, comprovando sua viabilidade técnica.

O estranho é saber que passados mais de 300 anos, hoje em dia inexiste navegação comercial nesses rios: Paraguai-Paraná, Araguaia- Tocantins e Juruena-Tapajós.

Com a Proclamação da República em 1889, os militares do Exército optaram por outros modais ferrovias e rodovias, e as hidrovias foram esquecidas nas gavetas da Marinha.

Talvez seja uma retaliação porque a Marinha se opôs ao golpe militar de Mal. Deodoro, tendo ficado do lado da Monarquia.

Atualmente países como os EUA e a China investem pesado nesses modais de alto custo e o Brasil parece caminhar na direção oposta.

O lobby comercial dos portos como o de Santos-SP e de ferrovias como a Norte Sul e a falta de políticas públicas federais para revitalizar as hidrovias contribuem para esse cenário.

Enquanto isso, o custo ambiental pela emissão de poluentes dos combustiveis fósseis dos caminhões e os acidentes só aumentam.

E os custos financeiros do transporte rodoviário também, encarecendo a logística e o preço final dos produtos.

É hora de olhar para o passado a partir da provocação desse livro lançado e aprender com ele.

As hidrovias não são apenas relíquias históricas, mas soluções viáveis para os desafios logísticos e ambientais do presente.

Como disse Fernando Pessoa, “Navegar é preciso”.

Tenho esperança de que o Brasil e Mato Grosso voltem a discutir esse tema e naveguem em direção a um futuro mais sustentável.

**Suelme Fernandes é** *mestre em História e membro do IHGMT*