

Entrevista com Paulo Roberto Cimó Queiroz

Caio Vinicius dos Santos e Vitor Wagner Neto de Oliveira¹

Isso me lembra uma das “máximas” do Barão de Itararé: “Quando o queijo e a goiabada se encontram na mesa do pobre, devemos suspeitar dos três: do queijo, da goiabada e do pobre”. No nosso ofício é mais ou menos assim: “Quando um historiador, seu método e suas fontes se encontram em um trabalho, devemos suspeitar dos três...”. Toda fonte é suspeita, e nenhum historiador se pode dizer 100% objetivo.

O historiador sul-mato-grossense *Paulo Roberto Cimó Queiroz*, docente da Faculdade de Ciências Humanas da UFGD, narra sua trajetória acadêmica, desde a graduação em Licenciatura em História nas Faculdades Unidas Católicas de Mato Grosso (1982), ao mestrado em História na UNESP/Assis (1992) e doutorado em História Econômica pela USP (1999). Na entrevista dada ao PET-História o professor fala da sua produção acadêmica e analisa a historiografia em MT/MS, e sobre ambos os estados.

O Professor inicia a entrevista contando da sua origem familiar do interior de São Paulo, a relação com o Sul de Mato Grosso ainda quando criança, e o gosto pela leitura, adquirido ainda na infância sob influência da família e das primeiras séries escolares.

Paulo Cimó: *Nasci em Bauru, estado de São Paulo, em 7 de agosto de 1957. Meu pai era mecânico de automóveis e minha mãe, antes de se casar, trabalhava como telefonista na vizinha cidade de Lençóis Paulista. Meu pai, Sebastião, aprendeu o ofício de mecânico quando serviu ao Exército (aliás em Campo Grande, então Mato Grosso, em 1948), mas antes disso trabalhou em muitas coisas, até como lavador de carros. Tinha dois sonhos, nenhum concretizado. O primeiro era tornar-se piloto de avião; chegou a trabalhar como radiotelegrafista e teve aulas em um planador. O outro era abrir uma fábrica de colchões em Campo Grande, pois quando estava no Exército havia observado que essa cidade consumia colchões vindos de Bauru (e ele conhecia o ofício porque havia trabalhado também em uma fábrica de colchões). Minha mãe, Francisca, nasceu em 1930 no pequeno povoado de Alfredo Guedes, pertencente ao município de Lençóis Paulista. Depois a família se mudou para a cidade de Lençóis*

¹ Equipe responsável pela entrevista: Grupo PET-História Conexões de Saberes, da UFMS/CPTL. Responsáveis por esta entrevista: Caio Vinicius dos Santos e Vitor Wagner Neto de Oliveira. Entrevista realizada via e-mail.

Paulista, onde minha mãe aprendeu o ofício de telefonista e o exerceu durante vários anos; além disso, ajudava sua mãe no trabalho de costureira. Meu pai e minha mãe se conheceram em 1951 (salvo engano), durante uma temporada em que ele trabalhou como mecânico em Lençóis, e se casaram em 1956. No entanto, meu pai continuava com a ideia de vir para Mato Grosso, agora para abrir uma oficina mecânica. Ele já tinha sua própria oficina em Bauru, em sociedade com um cunhado, mas não estava satisfeito. Minha mãe, por sua vez, não aguentava mais morar ao lado da sogra (os dois terrenos eram contíguos) e concordou em mudar-se para o lado de cá do Paranazão. Meu pai, com mais alguns amigos, efetuou no começo da década de 1960 uma “expedição exploratória”, em um jeep Willys; conheceu Dourados e Rondonópolis, cidades que na época estavam despontando em função da agricultura, e optou pela primeira porque achou o clima mais ameno. Assim, no primeiro semestre de 1962 meu pai veio para Dourados com suas máquinas e ferramentas, e aqui estabeleceu uma pequena oficina; o resto da família (minha mãe e duas crianças) chegou em outubro de 1962.

PET-História: Como foi sua formação no ensino médio, como eram as escolas em que estudou, os professores, e o gosto ou não pela História?

Paulo Cimó: *Antes de falar do gosto pela História, quero falar do gosto pela leitura, que aprendi com minha mãe. Embora tivesse estudado “só até a quarta série”, como se dizia na época (era o antigo ensino “primário”), minha mãe gostava de cinema e de romances, os quais comentava com os filhos, e gostava também de ler fotonovelas. E eu comecei com as revistas em quadrinhos. Antes mesmo de aprender a ler, já ficava “olhando as figuras” das revistas do Pimentinha, com aquele colorido exuberante; depois continuei lendo as revistas do Bolinha e principalmente as de Walt Disney; li também muitos gibis do Tarzan, do Super-Homem e do Batman, e, na falta de outra coisa, lia até as fotonovelas da mãe... Em 1968, depois que entrei no chamado “ginásio”, meu pai comprou, de um vendedor ambulante, uma coleção da Enciclopédia Ilustrada Trópico, em 10 volumes, os quais li praticamente inteiros ao longo dos anos seguintes.*

Na verdade, meu gosto pela História começou ainda no que seria o ensino fundamental. Foi na então 1ª série ginásial (o “ginásio”, com 4 séries, vinha logo depois do “primário”, que também tinha 4 séries). No primário, cada turma tinha

apenas um professor ou professora para todas as matérias. No ginásio começava-se a ter professores diferentes, e naquela 1ª série, no ano de 1968, eu tive a sorte de encontrar, como professora de História no então Colégio Estadual Presidente Vargas, a Profª Irene Nogueira Rasslan. Com seu estilo animado e dinâmico, ela conseguia tornar interessante o estudo da História, a despeito do fato de os livros didáticos seguirem sempre aquele padrão convencional, focado na história política, nos “grandes” personagens e eventos e assim por diante. Eu me lembro perfeitamente de haver ficado entusiasmado já no primeiro dia de aula, quando a Profª Irene nos explicou o começo da história de Portugal. Ela falou da presença dos romanos e da fundação do Portus Calus (acho que é isso), de onde acabou saindo o nome do país. Acho que, pela primeira vez, eu percebi claramente o quanto as coisas de hoje são o resultado de outras coisas que aconteceram no passado, e isso teve em mim um efeito poderosíssimo. “Tudo tem uma história”, acho que foi isso que eu compreendi naquele momento; de repente, como se tivesse levado uma pancada, eu adquiri a consciência da historicidade. Eu me lembro de que, ao chegar em casa, de volta da escola, eu queria contar para todo mundo o que tinha aprendido. Fui contar até para o meu pai, com quem eu não tinha lá muita conversa; ele estava lá trabalhando em um caminhão (nós morávamos nos fundos da oficina, no mesmo barracão) mas teve a bondade de me ouvir contar como o Portus Calus se transformou em Portugal...

Eu me considero feliz porque, muitos anos depois, acabei me tornando colega da Profª Irene, por um breve período, na virada da década de 1980 para a de 1990. Nessa época, eu me transferi da UFMS/Aquidauana para a UFMS/Dourados e fiquei no mesmo gabinete, não com uma, aliás, mas com duas ex-professoras: a Profª Irene, que logo se aposentou, e a Profª Marina Wenceslau, que também havia sido minha professora no ginásio (não de História mas de Desenho). E mais feliz ainda porque, muitos anos depois disso, num encontro na própria Universidade (acho que ainda no antigo CEUD), tive a oportunidade de contar à própria Profª Irene o episódio daquele primeiro dia de aula em 1968, e ficamos ambos emocionados...

Enfim, respondendo à pergunta e falando também do primário: fiz os dois primeiros anos do primário em 1964 e 1965, período vespertino, em uma pequena escola pública chamada Escola Estadual Santa Luzia, de apenas uma sala de aula. Lembro-me de que, nos primeiros dias ou semanas, as aulas ocorreram em uma tosca garagem, na casa da professora Nadir Pires Fonseca (que foi quem me alfabetizou);

depois nos mudamos para as instalações do chamado “Hospital Velho”, em Dourados, a 3 quarteirões de minha casa, onde fui aluno também da professora Pureza de Oliveira Pael. A 3ª e a 4ª séries fiz em 1966 e 1967, no período matutino, no Patronato de Menores, ou Educandário Santo Antônio, mantido pelas irmãs franciscanas ao lado da Catedral. Em seguida fiz o exame de admissão ao ginásio (acho que foi o último ano em que houve esse exame) e, aprovado, comecei a estudar no Presidente Vargas, também no período vespertino. Eram os “anos de chumbo”, mas eu não sabia quase nada disso; lembro-me de haver ficado sabendo das grandes manifestações de 1968 através das revistas de variedades da época (Fatos e Fotos e Manchete), revistas essas que nos eram repassadas pelos nossos vizinhos de cerca; eles nos davam as revistas para serem recortadas, mas eu acabava lendo-as também (aliás, nessa época aprendi com minha mãe a fazer as palavras cruzadas que vinham nas revistas). Enfim, meu tempo de ginásio, de 1968 a 1971, anos tristes para o país, foram anos gloriosos para mim, que estudava bastante, lia bastante e vivia despreocupado; tive muitos bons professores e professoras no Presidente Vargas, e pude aprender bastante de História, Geografia, Inglês, Ciências e até Francês (minha turma teve um ano de Francês, em 1971, com o Irmão Cadoná). Acho que, nessa época, eu era um pouco como a Lisa Simpson, ansioso para as férias acabarem para poder voltar para a escola, com novos livros e novos cadernos...

Mas o final do ginásio trouxe um pouco de tensão: o que fazer agora? Depois do ginásio vinha o Colegial, em três anos, e havia várias opções: o Científico, o Clássico e também um curso profissionalizante (parece-me que em Contabilidade). Lembro-me de que eu preferia o Clássico, porque tinha ouvido dizer que essa modalidade era focada mais no que hoje chamaríamos “humanidades” (História, Literatura, coisas assim). Dizia-se também que o Científico era muito difícil, e eu tinha certo medo de fracassar, especialmente no enfrentamento com a Matemática e a Física... Mas o Clássico parece que estava em “extinção”; havia apenas em uma escola particular: o Colégio Osvaldo Cruz, colégio esse que não tinha uma boa fama naquela época (ao contrário de hoje, naqueles anos as escolas públicas eram consideradas, em geral, melhores que as particulares; no caso do Osvaldo Cruz, não sei se a fama era justa ou não, mas dele se dizia que era “PPP”: “papai pagou passou”...). Além disso, havia um fator que também pesou para mim, naquele momento: o Clássico tinha fama de

ser um curso para mulheres, isto é, os homens tinham que fazer mesmo era o Científico, ou Contabilidade...

Fiz, então, o Científico, também no Presidente Vargas – só que agora no período noturno, porque, tendo completado 14 anos em agosto de 1971, comecei a trabalhar em janeiro de 1972 (trabalhava na própria oficina, isto é, a Irmãos Queiroz, de meu pai e meu tio Deodato, fazendo cobranças, pagamentos, cuidando das anotações e lavando peças e ferramentas).

PET: *Fale em que momento tomou a decisão de fazer Licenciatura em História e quais os motivos que o levaram à escolha desta área das Ciências Humanas, em 1978.*

Paulo Cimó: *No final do Científico, meus pais me estimularam a fazer um curso superior – e teria que ser, claro, um curso que me tornasse um profissional liberal... Por exclusão, acabei optando por Engenharia Civil (já que eu não me interessava por nada ligado à área da saúde e a profissão de advogado era muito malvista em meu meio social daquela época). Fiz o vestibular no início de 1975, na então Universidade Estadual de Mato Grosso (UEMT), em Campo Grande, e, mesmo sem ter feito cursinho, fui aprovado – graças, na verdade, aos acertos nas provas de Conhecimentos Gerais, Português e Inglês...*

Na UEMT, no curso de Engenharia Civil, comecei a ter contato com um ambiente totalmente novo para mim. No primeiro ano, foi muito marcante a influência do colega, também calouro, Gilberto Lopes Siqueira, meu colega de pensionato e depois de república; muito dinâmico e criativo, o Gilberto organizou um grupo de engenheirandos e fomos, de trem, aproveitando o então feriado de 13 de junho de 1975, conhecer as minas do Urucum, em Corumbá. Foi uma epopeia, com barracas para acampar no morro, tralhas para fazer comida e tudo – e é claro que passamos fome, frio (acampamos a meia altura do morro), ficamos extenuados e quase sem dinheiro... Depois, em 1976, o mesmo Gilberto liderou outro grupo para promover em Campo Grande um show com o Toquinho e a Simone, e – ainda na condição de engenheirandos – saímos percorrendo as empreiteiras (sempre elas...) pedindo colaboração financeira em forma de passagens de avião e pagamento de hospedagem para o pessoal do show. E o show saiu, foi um sucesso e tal. Finalmente, já em 1977, acabei entrando para um grupo que tinha o objetivo de criar um Cineclube na UEMT (agora já não estava o Gilberto mas sim o Flávio Teixeira, o Paulo César

Barbosa, o Moacir do Grupo Acaba, o João José de Souza Leite e outros). O Paulo César Barbosa já era do Partido Comunista Brasileiro e, através dele, comecei a participar de um grupo de estudos de materialismo dialético, com o Flávio Teixeira, o Mário Sérgio Maciel Lorenzetto e outros. Na verdade, embora na época eu não soubesse disso, o mentor de todo esse movimento era o engenheiro Fausto Matogrosso, um dos criadores e o primeiro coordenador do curso de Engenharia Civil da UEMT e que havia sido demitido por razões políticas no final de 1974 (lembro-me de ouvir nos corredores, quando cheguei ao curso em fevereiro de 1975, comentários cautelosos a respeito dessa demissão). Com isso, enfim, naquele primeiro semestre de 1977, em plena época do “pacote de abril”, eu já estava no movimento estudantil. No curso de Engenharia, o grupo conseguiu apoio do Diretório Acadêmico para criar um jornalzinho: foi o Pizão, assim batizado pelo Gilberto (oficialmente, a referência era à letra grega “Pi”...). E quando me dei conta, no início de 1978 eu já era membro do então clandestino Partido Comunista Brasileiro.

Enfim, para encurtar a História, comecei a achar que eu estava no curso errado. Eu estava muito entusiasmado com o movimento, estava descobrindo a política, lendo dialética e o jornal Versus, e foi por isso que decidi cursar História – no caso, na então FUCMT, antecessora da atual UCDB. Na época, era um curso de três anos, com aulas à noite e aos sábados à tarde. O fato de o curso ser noturno também era uma vantagem, pois desde 1976 eu já trabalhava para me sustentar. Fiz o vestibular e comecei o curso em 1978.

PET: No mestrado em História, concluído em 1992 com a dissertação *As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)*, publicado pela Editora UFMS em 1997, o seu interesse de pesquisa era a história política e econômica da definição do trajeto da ferrovia Noroeste do Brasil, com ênfase para o início, em 1904, da construção desta ferrovia, que liga atualmente os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul. Como você chegou a este tema de pesquisa?

Paulo Cimó: *Eu havia entrado na UFMS/Aquidauana, no início de 1985, como professor do curso de História, e lá me foi atribuída, desde o início, a disciplina História Regional. Então eu me interessei por esses temas e, inicialmente, pensei em fazer uma pesquisa sobre a divisão do estado de Mato Grosso e a consequente criação de*

Mato Grosso do Sul. Comecei a ler e a levantar materiais, recortes de jornal etc. e acabei me interessando pelo tema das políticas territoriais do Estado brasileiro, já que a divisão do estado costumava ser relacionada a objetivos de natureza geopolítica. A essa altura me lembrei de um livro que havia lido ainda na época de estudante de História: Fronteiras: viagem ao Brasil desconhecido, escrito pelos jornalistas Cláudio Bojunga e Fernando Portela (Ed. Alfa Ômega, 1978); nesse livro, ao tratarem do sul de Mato Grosso, os autores registravam que a ferrovia Noroeste do Brasil havia sido construída com objetivos estratégicos. Na mesma época, eu lia o célebre artigo do Prof. Gilberto Luiz Alves sobre a história econômica de Mato Grosso, publicado no Boletim Paulista de Geografia em 1984 – e nesse artigo o Prof. Gilberto contestava expressamente a ideia de um sentido estratégico para a Noroeste, atribuindo-lhe um sentido exclusivamente econômico. Ocorre que, em minha experiência no interior do PCB, eu havia aprendido que o marxismo não era um “determinismo econômico”, ou seja, que era preciso tomar cuidado com a ideia de que a economia explica qualquer coisa no interior das sociedades humanas. Foi nessas circunstâncias que decidi eleger como tema, para o mestrado, a origem da Noroeste do Brasil: o que preponderava, o sentido econômico ou o político?

PET: Na sua dissertação de mestrado você apresenta os fatores (políticos e econômicos) que levaram à definição do trajeto final da estrada de ferro NOB, enquanto na tese de doutorado *Uma ferrovia entre dois mundos: a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na construção histórica de Mato Grosso (1918-1956)*, defendida em 1999 e publicada pela EDUSC em 2004, trabalha com outro momento da NOB, o da operação. Quais outros fatores e avanços, além do período diferenciado, são apresentados em sua tese em relação a dissertação de mestrado?

Paulo Cimó: *Acho que o grande tema da minha tese, ou seja, a “tese principal”, tem a ver com os efeitos da NOB em Mato Grosso. Esse era, de fato, o problema que me interessava. No mestrado eu me havia limitado a examinar as razões da criação da ferrovia, e agora seria a hora de avaliar o que havia resultado dela. Esse interesse foi ainda mais aguçado quando, ao fazer os créditos do doutorado, acabei lendo o famoso livro do historiador estadunidense Robert Fogel intitulado *Railroads and American economic growth (1964)*; embora usando um pesado método econométrico, Fogel submete a crítica a historiografia “ufanista”, por assim dizer, que tendia a afirmar a “indispensabilidade” das ferrovias para o crescimento econômico dos EUA no século*

XIX. E foi, de certa forma, o que tentei fazer: confrontar nossa historiografia “ufanista” com os dados objetivos, colhidos principalmente nos censos. A tese, a rigor, poderia ter-se limitado a esse objetivo principal; no entanto, por pura insegurança, achei que isso não era suficiente e que seria preciso também avaliar as condições de operação da NOB, isto é, seu desempenho econômico-financeiro, uma vez que esse desempenho poderia ter influência nos efeitos trazidos pela ferrovia; e esse tema acabou virando uma segunda tese, uma “tese secundária”...

PET: Ainda em relação à tese, você analisou relatórios anuais apresentados, em geral, ao ministro da viação e obras públicas, de 1911 a 1957, entre outros relatórios e mensagens que eram destinados às autoridades políticas e que se configuram em fontes seriadas. Houve algum tipo de dificuldade para o trabalho com tais fontes? Qual a metodologia adotada para a interpretação dessas fontes? E qual a sua relevância para a escrita da história?

Paulo Cimó: *Essa pergunta toca nos problemas essenciais do nosso ofício de historiadores. Isso me lembra uma das “máximas” do Barão de Itararé: “Quando o queijo e a goiabada se encontram na mesa do pobre, devemos suspeitar dos três: do queijo, da goiabada e do pobre”. No nosso ofício é mais ou menos assim: “Quando um historiador, seu método e suas fontes se encontram em um trabalho, devemos suspeitar dos três...”. Toda fonte é suspeita, e nenhum historiador se pode dizer 100% objetivo. Por outro lado, eu acredito na possibilidade de encontrarmos a verdade – não, por certo, uma verdade completa e definitiva, mas sempre uma verdade parcial. Em resumo, entendo que a realidade, toda realidade, é contraditória (no sentido da contradição dialética). Quer dizer, as fontes, ao mesmo tempo, mostram e encobrem a verdade; o historiador é, ao mesmo tempo, sujeito e objeto do conhecimento... Então, o que nos resta é agarrar-nos a nossa ética profissional, ou seja, nosso compromisso de buscar a verdade, de confrontar umas fontes com as outras, interrogá-las com dureza e perspicácia – sempre buscando, como diz Hobsbawm, separar o que é realidade e o que é ficção (e sempre, claro, ressaltando a natureza incompleta e parcial do conhecimento produzido – o qual, de todo modo, mesmo sendo incompleto e parcial sempre pode ser útil, conforme nos ensina Marc Bloch).*

PET: Em determinada parte da sua tese (capítulo quatro), você apresenta o desenvolvimento da navegação fluvial no Alto Paraná e o “papel” que as estradas de

rodagem cumpriam complementar à ferrovia. Há destaque para a Estrada de Ferro Sorocabana, pelas facilidades que os outros dois meios de transporte proporcionavam a ela, fazendo com que houvesse a inversão dos valores nessa relação, ou seja, a estrada de ferro passou a perder seu espaço para os outros meios de transporte. Podemos dizer que os problemas financeiros da estrada de ferro Noroeste do Brasil têm início numa relação similar a essa?

Paulo Cimó: *A concorrência efetuada pelos transportes rodoviários representou um sério desafio às ferrovias em todas as partes do mundo, nos meados do século XX. Era o choque não simplesmente de dois meios de transporte mas sim de dois “padrões civilizatórios”, se assim podemos dizer. Os caminhões, ônibus e automóveis eram o novo: um meio de transporte ágil, flexível e mesmo sedutor, pela liberdade de movimentos que podia oferecer aos seus usuários. Antes, você precisava carregar suas mercadorias em uma carroça ou em lombo de mula e levá-las até uma estação ferroviária, para que o trem a transportasse até uma outra estação – onde outra carroça apanharia as mercadorias para levá-las até o destino final. Agora, bastava carregar o caminhão aqui e descarregá-lo acolá – sem transbordos, sem demoras, sem burocracias... Então, eu insisto sempre em dizer: nessa concorrência não houve tramas, complôs, conluios contra a ferrovia; nas circunstâncias dadas, os transportes rodoviários eram, em grande medida, realmente superiores, mais rápidos, mais eficientes, mais práticos e relativamente mais baratos que o transporte ferroviário. Então, o que faltou às ferrovias? A meu ver, o problema foi que as ferrovias demoraram a adaptar-se a essas novas realidades. As estradas de ferro tinham totais condições de vencer os caminhões quando se tratava do transporte de grandes volumes a grandes distâncias; nessas condições, o transporte ferroviário tende a ser sempre mais eficiente que o rodoviário. O problema é que, enquanto os meios rodoviários eram o novo, isto é, estavam nascendo limpos e leves, o transporte ferroviário trazia consigo o peso da vetustez. Em outras palavras, ao longo das suas muitas décadas de domínio, as ferrovias foram sendo sobrecarregadas de obrigações, regulamentos, costumes etc. Um exemplo, talvez o principal, era uma medida que, em sua origem, havia sido estabelecida em defesa dos usuários, quer dizer, para evitar que as empresas ferroviárias fizessem distinção entre os usuários: refiro-me à obrigação de aceitar qualquer despacho, isto é, qualquer gênero, em qualquer quantidade e para qualquer destino. Em outras palavras, se alguém queria despachar*

um pacotinho aqui para desembarcar na próxima estação, a ferrovia era obrigada a aceitar; ela também precisava parar em todas as estações, mesmo que fosse para embarcar ou desembarcar apenas um passageiro. E lá iam os trens, parando a cada 15 ou 20 km... E as viagens ficando cada vez mais lentas, na comparação com os ônibus e automóveis; os passageiros e as cargas fugiam cada vez mais, e, para tentar recuperá-los, as ferrovias baixavam as tarifas – e aí se afundavam cada vez mais nos déficit, perdendo sua capacidade de investimento... Criou-se, assim, um círculo vicioso muito prejudicial às estradas de ferro, que foram se deteriorando, perdendo cargas, se deteriorando mais, perdendo mais cargas e assim por diante. Em países que já possuíam uma rede ferroviária mais antiga e melhor estruturada, as ferrovias conseguiram resistir melhor à concorrência; mas em países como o nosso, sem uma rede efetivamente articulada, o desfecho foi bem mais sombrio.

PET: Em suas pesquisas, especialmente no mestrado, você destaca os motivos políticos e econômicos que determinaram as alterações do trajeto inicial de uma ligação ferroviária entre São Paulo e Mato Grosso, até a definição da estrada de ferro Noroeste do Brasil, bem como o desenvolvimento de cidades no entorno da ferrovia. É possível traçar alguma comparação com as mudanças que tem sofrido a linha férrea, neste início de século XXI, nos centros urbanos como Campo Grande e Três Lagoas? Como você vê a relação aparentemente conflituosa entre esses centros urbanos e a linha férrea que parece ter se tornado um “estorvo” para as cidades?

Paulo Cimó: *Eu acho normal, perfeitamente compreensível, a construção de contornos ferroviários nas cidades. Hoje em dia, as travessias urbanas são uma das principais fontes de ineficiência do transporte ferroviário no Brasil. Essas travessias não são boas para ninguém, nem para as cidades, obviamente, nem para os trens, pois esses precisam reduzir muito a velocidade e em alguns casos só podem trafegar em horários bem estreitos (o grande exemplo é a região metropolitana de São Paulo, que os trens precisam cruzar para chegar ao porto de Santos). O que me deixa frequentemente chocado é a falta de respeito com o patrimônio histórico ferroviário. Quer dizer, o mundo muda, e todos nós precisamos mudar com ele. Mas para isso não precisamos deixar em abandono os testemunhos do passado, não podemos privar as novas gerações do acesso a esse patrimônio. E esse cuidado seria ainda mais necessário no caso de cidades que devem ao trem o seu desenvolvimento, como Campo Grande, e até mesmo sua própria existência, como é o caso de Três Lagoas.*

PET: Quais assuntos relacionados à NOB não foram abordados pela historiografia até o momento? Quais as suas sugestões de pesquisa quanto a este tema?

Paulo Cimó: *Acho que poderiam ser feitos ainda muitos estudos monográficos, por assim dizer: análises específicas sobre as relações entre a ferrovia e cada cidade ou povoado ao longo de sua linha – abordando, claro, os mais diversos aspectos (econômicos, culturais, políticos, sociais...). Do mesmo modo, embora já tenham saído boas pesquisas sobre os trabalhadores da ferrovia, ainda há, evidentemente, muito a ser pesquisado nesse campo. O próprio patrimônio da ferrovia (o que ainda resiste) pode inspirar excelentes trabalhos. Enfim, há muitas possibilidades ainda a serem exploradas.*

PET: Nos conte sua experiência na organização e coordenação do Centro de Documentação Regional, em Dourados. Qual o papel deste Centro para a pesquisa em história? Quais fontes estão disponibilizadas para a pesquisa da comunidade acadêmica e externa?

Paulo Cimó: *Essa minha experiência no CDR é, para mim, algo fascinante, uma experiência verdadeiramente única. Venho trabalhando no Centro desde o início do ano de 1990, ou seja, há pouco mais de 25 anos, e, se depender de mim, vou continuar trabalhando mesmo depois de me aposentar... O CDR surgiu de uma iniciativa multidisciplinar, corajosa e sobretudo generosa de um grupo de docentes do então CEUD, em 1983. O que tratamos de fazer é reunir material, seja bibliográfico ou documental, em sentido amplo, apto a permitir a pesquisa de temas ligados a Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e regiões circunvizinhas. E é importante dizer que o Centro atende a pesquisadores de todas as áreas, sobretudo das Ciências Humanas e Sociais, ou seja, não é um laboratório “de História”. Temos uma boa biblioteca especializada em temas regionais, coleções de jornais de Dourados e região, cópias de documentos existentes no Arquivo Nacional (dos fundos do Território Federal de Ponta Porã, do Instituto Nacional do Mate etc.), muitos arquivos pessoais e, enfim, documentos referentes a temas específicos, como os indígenas. E temos uma prática que considero muito importante, que resultou de uma ideia que tive ainda em 1990, depois de ler um texto de Hobsbawm: nós procuramos guardar documentos produzidos nos dias de hoje, já de olho na importância que eles vão ter no futuro. Assim, nós guardamos materiais “simples”, que nos caem nas mãos todos os dias,*

por exemplo, cartazes, material de propaganda eleitoral, embalagens, boletins, jornaizinhos, enfim, panfletos os mais diversos... (todos, claro, dentro do conceito de “regional”).

PET: Como você compreende a relação entre Arquivologia e História, a partir de sua experiência no CDR?

Paulo Cimó: *Resumindo em uma frase: são disciplinas irmãs, quase como a História e a Geografia.*

PET: Como formador de professores de História e estudioso da historiografia de MT/MS, qual a sua avaliação do campo da História regional?

Paulo Cimó: *No que diz respeito à pesquisa, o campo é vastíssimo e está totalmente aberto; já existe, como ponto de partida para os novos pesquisadores, uma volumosa bibliografia; além disso, as fontes existem em abundância, bastando saber onde procurá-las. Já no que diz respeito ao ensino, penso que nós estamos devendo: tendo em vista os avanços já realizados nas pesquisas, poderia haver mais e melhores manuais didáticos ou pelo menos paradidáticos.*

PET: Quais temas merecem atenção dos pesquisadores em história do MT/MS?

Paulo Cimó: *São tantos que nem sei por onde começar... A História Econômica, por exemplo, tem sido muito negligenciada: sistemas produtivos, transportes, redes comerciais e assim por diante; do mesmo modo a História Urbana: processos de formação e desenvolvimento de cidades e povoados, patrimônio histórico-cultural etc. Acho que faltam também estudos que integrem a nossa história com a dos países e estados vizinhos. Finalmente, mas não menos importante, há a nossa história colonial, e mesmo do século XIX, que está ainda quase toda por ser feita.*

PET: Qual ou quais livro(s) um estudante que se interessa pela história do MT/MS não pode deixar de ler?

Paulo Cimó: *Os livros de Sérgio Buarque de Holanda, sobretudo Monções e Extremo Oeste; os livros de Virgílio Corrêa Filho, sobretudo Mato Grosso, Pantanais matogrossenses e os vários volumes das “Monographias Cuiabanas” (e mesmo História de Mato Grosso, se o leitor tiver paciência com aquela linguagem tão prolixa...). E, claro, os livros da nossa primeira geração de historiadores acadêmicos: Valmir Batista Corrêa, Lúcia Salsa Corrêa, Joana Neves.*

PET: Professor, muito obrigado pela colaboração. Para encerrar, gostaríamos de saber quais são seus planos para o futuro próximo, projetos e trabalhos a serem publicados, temas de pesquisa aos quais você tem se dedicado atualmente?

Paulo Cimó: *Nos últimos anos tenho me dedicado, em especial, ao estudo do mundo ervateiro sul-mato-grossense. Continuo interessado na história dos transportes e na história empresarial, tanto que tenho escrito alguma coisa sobre a história da Companhia Mate Laranjeira. Meus planos são continuar nessa temática, aprofundando um ou outro tema específico. Um trabalho que me agradaria muito seria examinar o olhar presente do outro lado da fronteira com o Paraguai, ou seja, como é que o “lado de cá”, sobretudo nesse contexto ervateiro, era visto pelo “lado de lá”. Acho que é mais ou menos isso; eu, na verdade, não gosto de fazer planos para prazos muito longos... Sinto que isso me “amarraria”, então prefiro ir explorando as possibilidades que vão surgindo...*

Respondida via e-mail em 8 de outubro de 2015