

A NAVEGAÇÃO NA BACIA DO PARANÁ E A INTEGRAÇÃO DO ANTIGO SUL DE MATO GROSSO AO MERCADO NACIONAL

Paulo Roberto Cimó Queiroz (UFMS/Dourados)

RESUMO: Este trabalho trata da navegação comercial efetuada na bacia do Alto Paraná, em território do antigo sul de Mato Grosso (que corresponde atualmente ao Estado de Mato Grosso do Sul), durante a 1ª metade do século XX. Abordando-se especialmente a região situada ao sul da linha da E. F. Noroeste do Brasil (caracterizada pelas atividades da pecuária bovina e da extração de erva-mate), procura-se mostrar que nessa região, dada a ausência de outras ferrovias e a imprestabilidade das estradas de rodagem, a navegação fluvial desempenhou, por algum tempo, um papel econômico relativamente importante. Ela constituiu, por um lado, parte do esforço de expansão do capital sediado no pólo paulista, facilitando o abastecimento da região com gêneros de consumo, aí incluídos produtos tanto da indústria como da agricultura paulista. Por outro lado, ela permitiu a exportação de erva-mate, tanto via São Paulo como, principalmente, via Baixo Paraná, em direção ao Prata. Mostra-se enfim que em todo esse contexto foi muito destacada a articulação entre a navegação e as ferrovias paulistas, sobretudo a Sorocabana.

PALAVRAS-CHAVE: Navegação fluvial – Alto Paraná – Mato Grosso – mercado interno.

Delimitado, a leste e a oeste, por dois volumosos caudais, o território sul-mato-grossense¹, desde a época em que aí começaram a chegar os conquistadores europeus, tem sua história marcada pela navegação fluvial. Inicialmente se destaca o rio que viria a ser denominado *Paraguai*, por onde subiram, ainda na primeira metade do século XVI, diversos exploradores espanhóis. Mas logo seria objeto de navegação também o Alto Paraná² (inicialmente chamado *rio Grande*), o qual, com seu afluente Tietê, seria utilizado, nos séculos XVI e XVII, na ligação entre o planalto paulista e a província espanhola do Paraguai.

Os dois grandes rios, com seus afluentes, constituíram depois o caminho das *monções*, com destacado papel na exploração do ouro descoberto em 1718 em Cuiabá. Ainda no século XVIII, o Alto Paraná serviu aos desígnios das autoridades coloniais no

¹ Como se sabe, a porção meridional do antigo Estado de Mato Grosso daria origem, em 1977, ao Estado de Mato Grosso do Sul. Neste trabalho, contudo, essa porção é sempre designada ainda como *sul de Mato Grosso*, ou simplesmente SMT.

² Designamos como Alto Paraná o segmento entre o início do rio Paraná propriamente dito (a junção entre o atual rio Grande e o Paranaíba, na altura do paralelo 20) e o antigo Salto das Sete Quedas, ou Guaíra (depois submergido, como se sabe, pelo lago de Itaipu). Nesse segmento, tem-se como principais afluentes no SMT, do norte para o sul, os rios *Sucuriú*, *Pardo* (que tem como principal formador o *Anhanduí*), *Ivinhema* (com seus formadores *Vacaria*, *Brilhante* e *Dourados*), *Amambai* e *Iguatemi*.

Brasil, que ordenaram a fundação, em 1767, do primeiro estabelecimento expressamente destinado a garantir as pretensões territoriais dos portugueses nessas partes: o chamado *Forte do Iguatemi*, situado às margens desse afluente do Paraná. Na mesma época, contudo, e para os mesmos desígnios, teriam maior importância o rio Paraguai e seus afluentes, com a fundação do Forte Coimbra (1775) e outras povoações, como Corumbá (1778) e Miranda (1797).

No século XIX cresceria muito a importância política e econômica do vale do rio Paraguai, para os interesses do Império brasileiro – sendo mesmo a discussão acerca da liberdade de navegação pelo citado rio, como se sabe, um importante fator da Guerra da Tríplice Aliança (1864-1870). Depois dessa guerra, garantida a livre navegação, o rio Paraguai veio a constituir-se, por muito tempo, na principal “porta de entrada” para Mato Grosso, via estuário do Prata, ensejando o florescimento do comércio, o desenvolvimento da produção regional, o afluxo de povoadores não-índios e a fortuna de diversos núcleos urbanos, dentre os quais se destacaria o porto de Corumbá.

Ainda no século XIX, registra-se também certa atenção ao Alto Paraná. Interesses estratégicos do governo imperial levaram por exemplo, em meados desse século, a tentativas de reanimação ou estabelecimento de ligações fluviais entre Mato Grosso e as províncias de São Paulo e Paraná, do que resultou o estabelecimento da povoação de Nioaque (SMT) e das colônias militares de *Avanhandava* e *Itapura*, no rio Tietê, e *Brilhante* e *Dourados*, nas cabeceiras dos rios sul-mato-grossenses de mesmo nome. Os rios da bacia do Alto Paraná tiveram também certo papel no encaminhamento, para o SMT, de correntes comerciais e de povoamento não-índio – destacando-se o percurso pelos rios Tibagi, Paranapanema e Ivinhema desde a então colônia de Jataí (situada às margens do Tibagi, na província do Paraná). Contudo, o papel dessa navegação parece haver sido consideravelmente menor que o de sua congênere, efetuada na bacia do rio Paraguai, que servia aos principais núcleos urbanos da província de Mato Grosso e principalmente a sua capital, Cuiabá.

Assim, a maior importância econômica e política da navegação na bacia do Paraguai tem justificado o particular destaque a ela dado pela historiografia brasileira, e mato-grossense em particular, de tal modo que sua história é hoje razoavelmente conhecida (cf., p. ex., CORRÊA FILHO, 1946; CORRÊA, 1980 e 1999; BRANDÃO, 1991; SILVA, 1999; REYNALDO, 2000). Já com relação à bacia do Paraná, embora se encontrem bons trabalhos, a navegação tem sido abordada, no mais das vezes, de modo tangencial (v., p. ex., ANDRADE, 1941; Sá CARVALHO, 1942; AZEVEDO, 1948; ABREU, 1976; WISSENBACH, 1994; GARDIN, 2002). Visando a contribuir para o preenchimento

dessa lacuna, temos dirigido nossas pesquisas para esse fascinante tema. No presente trabalho (limitado ao período correspondente à primeira metade do século XX), apresentamos parte dos resultados iniciais de tais pesquisas, buscando mais delinear algumas questões importantes que oferecer respostas conclusivas.

Ainda na primeira década do século XX, a navegação exercida nos afluentes sul-mato-grossenses do Alto Paraná, como meio de ligação com os vizinhos Estados de São Paulo e Paraná, constituía-se de atividades mais ou menos irregulares e precárias³ – tanto assim que ela sequer é registrada por um trabalho que procurou na época fazer o inventário da navegação fluvial no Brasil (REGO, 1909)⁴. A partir dessa época, pode ser notado o início de uma navegação mais regular, a qual se faria, fundamentalmente, sob a égide de duas empresas: a *Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso* e a *Companhia Mate Laranjeira* – ambas depois substituídas nesse mister, no todo ou em parte, pela autarquia federal denominada *Serviço de Navegação da Bacia do Prata* (SNBP), criada em 1943.

Para falar da primeira dessas empresas, é preciso inicialmente lembrar que, desde a primeira metade do século XIX, a pecuária bovina se transformara no principal ramo da economia sul-mato-grossense, sendo praticada tanto na planície inundável conhecida como Pantanal (pertencente à bacia do Paraguai) quanto no planalto que constitui a porção oriental do SMT, pertencente já à bacia do Paraná. Esse gado, sobretudo o do planalto, era exportado principalmente para os mercados do sudeste, representados pelo Rio de Janeiro e em seguida, crescentemente, por São Paulo. Tal comércio fazia-se invariavelmente pelo território de Minas Gerais, sendo que, desde muito cedo, uma *estrada boiadeira* ligava a região conhecida como *Vacaria*, na borda sudoeste do planalto sul-mato-grossense (uma das principais zonas de criação de gado do SMT) à zona de Santana do Paranaíba, de onde o gado, depois de transpor o rio Paranaíba (um dos formadores do Paraná), seguia para a engorda nas invernações mineiras ou paulistas e daí para os mercados consumidores.

Em tal contexto, como notou Dióres Abreu, logo se manifestaria a “necessidade de se encurtar a distância percorrida pelas boiadas mato-grossenses, para alcançarem o mercado representado pelo Estado de São Paulo” – cuja capital, em rápido crescimento

³ Ao contrário, aliás, do que ocorria na bacia do Paraguai, onde a navegação tinha então grande importância – a qual seria mantida a despeito das modificações ocorridas após a Grande Guerra e a conclusão, em 1914, do segmento inicial da estrada de ferro Noroeste do Brasil (NOB), ligando Bauru (SP) às margens do rio Paraguai, em Porto Esperança.

⁴ As referidas atividades, contudo, são mencionadas, ainda que de passagem, por inúmeros outros autores: v., por exemplo, RELATÓRIO da comissão... (1907); GRAVATÁ (1909, p. 9); SAINT MARTIN (1914, p. 155).

no início do século XX, mostrava “um consumo crescente de carne” (ABREU, 1976, p. 191). Contudo, uma conexão mais direta entre os mercados do SMT e de São Paulo requereria uma via situada bastante ao sul daquela acima mencionada – podendo portanto notar-se que o Alto Paraná constituiria então mais um *obstáculo* que um meio de ligação entre os dois Estados. De fato, o gado podia transportar-se a si próprio, em longos trajetos terrestres, mas o rio Paraná, pelo seu porte, não poderia ser simplesmente vadeado ou rapidamente atravessado como outros cursos d’água de menores proporções. Assim, não é de estranhar-se que, no contexto descrito, se tenham inicialmente destacado, no âmbito da navegação comercial no Alto Paraná, os serviços de *travessia* de gado sobre o rio, como complemento das vias abertas no “sertão” para permitir a passagem dos animais.

A ligação direta entre o SMT e São Paulo, com vistas ao comércio de gado, aparece nas cogitações dos governos estaduais desde pelo menos o início da década de 1890. Abreu refere a esse respeito a estrada de rodagem aberta, por ordem do governo paulista, por uma comissão chefiada pelo engenheiro Olavo Hummel, entre 1892 e 1894; esse caminho, que partia de São Manoel (então o ponto extremo da estrada de ferro Sorocabana) e atingia a barranca do Paraná junto à barra do rio Santo Anastácio, não chegou, contudo, a ter efeitos práticos, tendo sido “esquecido e reabsorvido pela mata” (ABREU, p. 194-197).

O interesse mato-grossense, por seu turno, aparece em diversos atos legislativos estaduais, os quais, inicialmente, favorecem ainda uma ligação “indireta” com São Paulo, isto é, passando por Santana do Paranaíba. É o que se vê em 1895, quando o Estado concede a um cidadão uma indenização de 8 contos de réis “pela abertura, à sua custa, de uma estrada ligando a cidade de Santana [do Paranaíba] ao lugar denominado Virador, no Estado de S. Paulo, e pela barca que construiu para a travessia do rio Paraná” (Resolução nº 85, de 8.6.1895)⁵. Ainda em 1895, contudo, favorece-se o contato direto, mais ao sul: em julho desse ano o governo mato-grossense era autorizado a contratar com outro cidadão (Octaviano Ferreira Mascarenhas) “a construção, com privilégio para uso e gozo por 20 anos, de uma estrada de rodagem ligando Campo Grande ao Porto 15 de Novembro” (Resolução nº 123, de 27.7.1895).

Desde então o Porto 15 de Novembro (situado à margem direita do rio Paraná, na foz do rio Pardo) torna-se a referência principal nos projetos de ligação entre o SMT e

⁵ A fonte de toda a legislação mato-grossense citada neste trabalho é o *Indicador das leis e decretos do Estado de Matto-Grosso*, que vai referenciado ao final.

São Paulo – ligação que, embora não se tenha concretizado de imediato⁶, continuou nos anos seguintes a ser estimulada pelos governos dos dois Estados. De fato, em fins de 1900 uma lei paulista vinha preconizar a abertura de uma estrada similar à de Hummel – a qual, partindo do rio São Mateus, no município de São José dos Campos Novos, terminaria “à margem esquerda do rio Paraná, em frente ao porto ‘Quinze de Novembro’” (Lei nº 754, de 14.11.1900, *apud* ABREU, nota 27, p. 202-203). É importante notar que, segundo essa lei, o contratante da abertura e conservação dessa estrada deveria ser o cidadão ou empresa que já fosse o “concessionário, no Estado de Mato Grosso”, da estrada que ligaria Campo Grande ao Porto 15 (*id.*, *ibid.*; a mesma lei atribuía ainda ao contratante o “serviço de passagens no rio Paraná”, mediante as “embarcações necessárias”, *id.*, p. 204).

Pouco mais tarde, uma lei mato-grossense autorizava o governo a contratar com o cidadão paulista Francisco Tibiriçá, “com privilégio por 25 anos, a construção e exploração de uma estrada de rodagem que, partindo do porto em que estabelecer a navegação do rio Paraná, conforme concessão do Governo Federal, termine nas margens do rio Vacaria, em ponto equidistante de Campo Grande e Nioaque” (Lei nº 369, de 19.5.1903). Esse contrato foi assinado em abril de 1903 (*cf.* ABREU, nota 35, p. 207), e, embora a lei mato-grossense não se referisse expressamente a uma estrada entre Campo Grande e o Porto 15, conforme preconizava a lei paulista de 1900, Francisco Tibiriçá habilitou-se aos favores dessa última, firmando com o governo do Estado de São Paulo, em outubro de 1904, contrato para a construção da estrada do rio São Mateus ao Paraná (ABREU, p. 202).

Entretanto, um outro interessado se havia adiantado a Tibiriçá, no tocante à abertura de um caminho, do lado mato-grossense, nos exatos termos previstos pela lei paulista. De fato, já em 1902 o Executivo mato-grossense havia sido autorizado a contratar com Manoel da Costa Lima (um criador de gado da região da Vacaria, no município de Campo Grande, também conhecido como *Major Cecílio*) a construção da estrada antes atribuída a Mascarenhas, isto é, aquela que, “partindo da vila de Campo Grande, vá ao Porto 15 de Novembro” (Resolução nº 345, de 16.4.1902)⁷. Segundo Abreu, tal contrato foi assinado em agosto de 1902, sendo que a concessão do *Major*

⁶ De fato, tudo leva a crer que Mascarenhas não chegou a construir sua estrada, ainda que em 1898 um novo ato legislativo tenha prorrogado, por 4 anos, o prazo estipulado para o *início* da obra (Resolução nº 194, de 31.3.1898).

⁷ Vale notar que, em 1901, o governo mato-grossense já havia sido autorizado a contratar, com certa empresa *César de Souza & Irmão*, a construção de uma outra estrada de ligação entre o SMT e São Paulo, a qual partiria da vila de Nioaque e iria até o rio Paraná (Resolução nº 270, de 12.3.1901).

incluía também o direito de exploração, por 20 anos, da travessia de gado entre o Porto 15 e o Estado de São Paulo (ABREU, p. 201).

A “estrada boiadeira” de Costa Lima, com pouco mais de 54 léguas, foi efetivamente aberta em 1903 e os documentos técnicos a ela relativos (mapa e memorial descritivo) foram elaborados por um agrimensor no ano seguinte. Em fins de 1904, o Major adquiriu em Concepción, no Paraguai, o vapor *Carmelita*, destinado a servir como rebocador no serviço de travessia do gado. Esse vapor foi trazido, navegando pela bacia do Paraguai, até a vila de Aquidauana, onde foi parcialmente desmontado; daí, as partes foram transportadas em carretas de bois até o rio Anhanduizinho, já na bacia do Pardo. Novamente montado, o barco começou em fins de maio de 1906 a navegar em direção ao Porto 15. Enfim, devidamente providenciadas as balsas e currais, a travessia foi inaugurada em outubro de 1906 (MACHADO, 1990, p. 95-99; ABREU, p. 199-202).

Nesse meio tempo, segundo Abreu, Francisco Tibiriçá, necessitado de capitais, associou-se a Arthur Diederichsen (“proprietário de grandes fazendas de café em Ribeirão Preto”), do que resultou a empresa *Diederichsen & Tibiriçá*, registrada em dezembro de 1905. Na divisão de tarefas entre os sócios, a abertura da estrada boiadeira do lado paulista tocou a Diederichsen, que passou sua tarefa a Francisco Whitaker, administrador de suas fazendas – o qual por sua vez contratou para esse fim, em Campos Novos, um “chefe político local, conhecedor do sertão e notório matador de índios”, que iniciou os trabalhos no rio São Mateus em maio de 1906 (ABREU, p. 203-204). No ponto final da estrada, na margem esquerda do rio Paraná, Whitaker estabeleceu, no início de 1907, o *Porto Tibiriçá*, situado em frente ao Porto 15 de Novembro (WHITAKER, 1934, p. 453).

Como, por essa época, os trabalhos de Costa Lima já estivessem em pleno andamento, logo se manifestaram disputas entre os dois concessionários. Contudo, “depois de penosas demarches”, segundo Whitaker, firmou-se um acordo pelo qual a firma Diederichsen & Tibiriçá comprava de Costa Lima “a concessão, benfeitorias do Porto 15 de Novembro e a lancha [rebocador] que fazia a travessia do Rio Paraná” – acordo esse formalizado por escritura particular em abril de 1907 (WHITAKER, p. 455; ABREU, p. 206).

Embora, como se vê, os interesses da empresa estivessem concentrados na abertura de caminhos para o gado e na travessia do rio Paraná, eles pareciam incluir também planos mais amplos, concernentes à navegação. Os interesses de Tibiriçá a esse respeito, na verdade, parecem datar pelo menos de 1903, haja vista que a própria Lei mato-grossense nº 369, há pouco citada, mencionava que a estrada a ele concedida

deveria partir “do porto em que estabelecer a navegação do rio Paraná, conforme concessão do Governo Federal”. A disposição para empreender a navegação parece bem clara, de todo modo, em 1907, visto que, em abril desse ano, um texto informa que Diederichsen tinha “já em viagem pelo rio Tietê, dois vapores destinados à travessia e navegação do rio Paraná e seus afluentes, Verde, Sucuriú, Pardo, Ivinheima, Amambai e Iguatemi” (RELATÓRIO da comissão..., p. 20)⁸.

Tais interesses, enfim, seriam patenteados em 1908, quando a primitiva firma evoluiria “para outra razão social, expressando uma nova dimensão comercial”: a *Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso*, constituída em forma de sociedade anônima em junho desse ano (ABREU, p. 206). De fato, os estatutos da nova Companhia consignavam expressamente, entre seus objetivos, “explorar a indústria de navegação e transporte no Rio Paraná e seus afluentes” e “explorar o comércio de gado para criação e para corte e de gêneros alimentícios e outros de primeira necessidade” (*apud* ABREU, p. 209).

Aparentemente, a constituição da nova empresa ocorreu também em sincronia com os movimentos do Legislativo federal – o qual, precisamente em fins de 1908, decidiu favorecer a navegação no Alto Paraná. De fato, a lei da despesa para 1909 (Lei nº 2.050, de 31.12.1908) autorizava o Presidente da República a contratar “a navegação a vapor no rio Paraná, entre o salto das Sete Quedas e o do Urubupungá e daí até Cachoeira Dourada [...], mediante os favores gerais sobre a navegação” (art. 16, inciso 27, alínea *a*)⁹. A lei da despesa para 1910 (Lei nº 2.221, de 30.12.1909) volta a referir-se ao assunto, de forma um pouco mais detalhada: ela autoriza o governo a contratar a navegação a vapor nos rios Grande, Alto Paraná e Paranaíba e respectivos afluentes, “estendendo a navegação até o porto das Sete Voltas [no Rio Brilhante, no SMT]” (art. 18, inciso 14). Tais disposições seriam revalidadas pelas leis de despesa para 1911 (Lei nº 2.356, de 31.12.1910, art. 49) e 1912 (Lei nº 2.544, de 4.1.1912, art. 38).

Em janeiro de 1912, enfim, segundo se informa, foi aberta concorrência para a navegação do Alto Paraná e seus afluentes (cf. preâmbulo do Decreto federal nº 9.582, de 15.5.1912). Ao que se deduz, tal concorrência foi vencida precisamente pela Companhia de Viação S. Paulo-Mato Grosso, pois é com essa empresa que o mesmo

⁸ Outro autor confirma que o primeiro barco a vapor da empresa veio da Alemanha, desmontado, em 1907, sendo transportado pelo rio Tietê e montado nesse mesmo rio, abaixo do salto de Itapura – sendo que já em abril de 1908 esse barco (aliás significativamente batizado *Rio Brilhante*) “navegava o Alto Paraná, demandando o porto Tibiriçá” (CARVALHO, 1942, p. 98-99).

⁹ A fonte da legislação federal citada neste trabalho é a *Coleção das leis da República dos Estados Unidos do Brasil*, publicada pela Imprensa Nacional.

decreto autoriza o governo a firmar o respectivo contrato (art. único). O decreto traz as cláusulas que deveriam constar no contrato a ser assinado entre a União e a Companhia, pelas quais se nota que a contratante se obrigaria a efetuar mensalmente as seguintes viagens: “a) Linha do Paraná – uma viagem redonda de Jupιά ao salto das Sete Quedas, com escala obrigatória por Tibiriçá e outras que o Governo ulteriormente indicar; b) Linha do rio Pardo e Anhanduí – uma viagem redonda entre o porto Tibiriçá e Porto Alegre, com escalas que o Governo ulteriormente indicar, no rio Anhanduí, em correspondência com a linha do Paraná; c) Linha do Ivinhema e Brilhante – uma viagem redonda entre porto Tibiriçá e porto Iguassu, no rio Brilhante, com escalas que o Governo ulteriormente indicar” (cláusula 1).

O contrato duraria pelo prazo de 20 anos (cláusula 25), devendo notar-se que a empresa ficaria submetida a rígida fiscalização e normatização por parte do governo federal. Em compensação, gozaria das vantagens de costume – excetuada, expressamente, a *subvenção* (federal, pelo menos): “a contratante terá direito, para uso de seus navios, embarcações, oficinas e estaleiros, a todos os favores e regalias de que tem gozado o Lloyd Brasileiro, menos a subvenção” (cláusula 22). A empresa poderia, no entanto, “receber subvenções e favores dos governos dos Estados do Paraná, São Paulo e Mato Grosso” (cláusula 19). Nota-se, finalmente, uma disposição especialmente interessante: “a contratante obrigar-se-á a não comerciar por sua conta ou por conta de outrem nos mercados compreendidos nas linhas de navegação contratadas” (cláusula 24).

Contudo, nem Abreu nem Whitaker se referem a qualquer contrato que a empresa tenha assinado com a União, e, no âmbito da atual pesquisa, tampouco pudemos ainda certificar-nos de que isso tenha efetivamente ocorrido. É certo que, segundo as informações de Sá Carvalho, o vapor *Rio Brilhante* não foi empregado na navegação, propriamente dita, senão a partir de fins de 1912, o que pode sugerir que a empresa aguardasse sua oficialização como contratante desses serviços: o “tráfego” da Companhia, diz esse autor, iniciou-se apenas em 31 de dezembro de 1912, quando seu vapor partiu “carregado de mercadorias para Vacaria, no rio Brilhante” (CARVALHO, p. 99; deve-se assinalar entretanto que, segundo esse autor, o que a empresa aguardava, para “dar início às suas atividades finais”, era “a chegada dos trilhos da Noroeste a Jupιά”)¹⁰.

¹⁰ A NOB chegou à margem paulista do Paraná, na altura do local conhecido como *Jupιά*, em fins de 1910.

Entretanto, o fato de a Companhia haver passado a dedicar-se ativamente ao comércio sugere que o contrato com o governo federal não tenha sido assinado – não, pelo menos, nos termos acima delineados¹¹. Seja como for, a empresa rapidamente multiplicou suas atividades, as quais passariam a incluir “criação de gado, venda de gado magro para engorda e exploração da Estrada Boiadeira, com seus pousos, e passagem de balsa pelo Rio Paraná, das boiadas de particulares; navegação pela bacia do Rio Paraná; comercialização de gêneros em armazéns gerais e colonização de terras” (ABREU, p. 209)¹².

No SMT, a empresa converteu o *Porto Alegre* (rio Anhanduí) em um centro de compra de gado magro, onde as boiadas por ela adquiridas eram reunidas e em seguida encaminhadas para seu centro de engorda e revenda, estabelecido na localidade de *Indiana*, no oeste de São Paulo (WHITAKER, p. 458). Armazéns foram estabelecidos em Indiana e em Porto Tibiriçá, mas Abreu assinala que o “comércio atacadista e varejista” era exercido, “principalmente, no sul de Mato Grosso”, “aproveitando a infra-estrutura viária terrestre e fluvial” montada pela Companhia. Assim, foram aí instaladas duas casas comerciais: uma no referido Porto Alegre e outra em Entre Rios, servida pela navegação do rio Brilhante. Os armazéns da empresa, segundo o autor, “abasteciam a todos que os procurassem, sendo os de Mato Grosso importantes entrepostos comerciais para uma região muito grande e desprovida de recursos” (ABREU, p. 211)¹³.

Também Whitaker confere especial importância às atividades comerciais da empresa no sul de Mato Grosso. “Naquele tempo, em Mato Grosso, a não ser o comércio de gado, qualquer outro ramo era quase impossível, pela carência de transportes”, escreve ele, completando: “Ora, podendo a Companhia de Viação navegar os rios que desciam daquele Estado, esta dificuldade, para ela, não existia. Portanto, qualquer comércio dependente de transporte que ela ali estabelecesse, por muitos anos ainda, seria quase que privilégio seu. Esta foi a razão capital das nossas casas comerciais em Mato Grosso” (WHITAKER, p. 457).

¹¹ Referindo-se às atividades da empresa no ramo da navegação, Abreu fornece aliás outra indicação de que esta não correspondia propriamente àquilo que se poderia esperar de um concessionário de serviços públicos: “A finalidade do serviço de navegação era para [sic] as necessidades da própria Companhia, mas não eram recusados transportes a pessoas e mercadorias dos moradores da região” (p. 211-212).

¹² A Companhia possuía também, tanto em São Paulo como em Mato Grosso, enormes extensões de terras, que se contavam por centenas de milhares de hectares (cf. ABREU, p. 212).

¹³ Esse comércio é confirmado, nessa época, por um autor que menciona “vapores de pequeno calado que fazem a navegação até ao rio Anhanduí, em Campo Grande, transportando mercadorias da praça de São Paulo” (MACHADO, 1914, p. 420).

A ação dessa Companhia, como parte do esforço de expansão do capital sediado em São Paulo, visando a integrar sob seu comando as áreas vizinhas, é mencionada também por outras fontes. É especialmente interessante, aliás, que o engenheiro Joaquim Huet Bacellar (então chefe da Comissão de Prolongamentos e Desenvolvimento da E. F. Sorocabana), ao referir-se aos trabalhos desenvolvidos pela Companhia de Viação, nem sequer mencione o nome dessa empresa: embora escrevendo já em dezembro de 1909, ele se refere apenas à pessoa de Arthur Diederichsen – afirmando, ademais, que a atuação desse último subordinava-se na verdade a desígnios da conhecida empresa *Theodor Wille e Cia.* Bacellar registra expressamente que a “firma Theodor Wille” havia “feito um caminho entre Santa Cruz [do Rio Pardo] e Porto Tibiriçá”, e que a mesma firma, sob a direção de Diederichsen, estava “fazendo instalações de grandes estabelecimentos na margem do rio Paraná”, no Porto Tibiriçá, “adquirindo vapores” etc. (BACELLAR, 1909, p. 3-4)¹⁴.

De modo semelhante, um folheto dedicado à apologia da expansão econômica de São Paulo, publicado em 1914, assinala expressamente o surgimento da navegação comercial no rio Paraná, refere a navegabilidade dos afluentes desse rio em Mato Grosso (com as conseqüentes perspectivas de rápido povoamento e desenvolvimento) e acrescenta:

tanto assim que uma forte e previdente empresa paulista iniciou, ultimamente, a regular navegação a vapor desses afluentes, certa de que o comércio de São Paulo nela encontrará um prestante auxiliar dos seus interesses, atento a que será na capital do grande Estado que se liquidarão os lucros e as comissões dos futuros negócios e empreendimentos que se vão criar na zona de Mato Grosso, geograficamente sujeita à influência progressista da praça de São Paulo (FREIRE, 1914, p. 11).

Na mesma época, as alvissareiras perspectivas relacionadas com a navegação do Alto Paraná eram também consideradas, embora de modo mais ponderado, pelos dirigentes da ferrovia Paulista. Em 1916, de fato, Adolfo Augusto Pinto escreve que, a depender das conclusões de uma comissão de engenheiros, recentemente encarregada pela empresa de fazer um “reconhecimento geral” da região entre os rios Peixe e Feio (Aguapeí), no oeste de São Paulo, a Companhia provavelmente empreenderia, “desde logo”, o prolongamento de sua linha em demanda daquela região, prosseguindo depois, “por partes”, até o rio Paraná (PINTO, 1916, p. 75-76). Como explica o autor, as condições que seriam desfrutadas pela Paulista, uma vez atingido esse rio, “lhe

¹⁴ É importante lembrar que por essa época a Sorocabana decidiu alterar o traçado do prolongamento de sua linha-tronco pelo interior de São Paulo, passando a dirigir-se diretamente para a barranca do rio Paraná – aonde chegaria em 1921, estabelecendo sua estação terminal de Presidente Epitácio nas imediações do Porto Tibiriçá (cf. QUEIROZ, 1999, p. 470-472).

garantirão todo o tráfego fluvial da bacia do Paraná, tanto de importação como de exportação” – de modo que talvez a Companhia, diz ele, “complete então o seu sistema de transporte”, “estabelecendo uma rede de viação fluvial” no Alto Paraná e seus afluentes Ivinhema e Brilhante, dando assim, ao SMT e ao norte da República do Paraguai, uma saída pelo porto de Santos (id., p. 78-79).

Contudo, não parece demais assinalar que, a despeito de tais avaliações, está ainda por ser verificado em que medida a Companhia de Viação São Paulo-Mato Grosso logrou ser efetivamente lucrativa. Segundo escreveu Whitaker em 1934, essa empresa, por “motivos de força maior”, “ainda não deu os resultados financeiros que se esperavam e ainda teve de recorrer a capitais estrangeiros para poder continuar a desenvolver as suas possibilidades” (WHITAKER, p. 460). Theóphilo de Andrade, por sua vez, registra que Arthur Diederichsen “se arruinou nessa empresa, apesar de ter sido um dos maiores lavradores de café do Estado de S. Paulo” (ANDRADE, 1941, nota 1, p. 77). De fato, segundo Abreu, a Companhia “passou do controle acionário de Arthur Diederichsen e Francisco Tibiriçá para Heinrich Sloman, capitalista alemão [...], por volta de 1928-1930” (ABREU, p. 213).

De todo modo, a navegação parece haver continuado a representar parte importante das atividades da empresa. Whitaker menciona que, graças aos “grandes capitais” invertidos por Sloman, a firma vinha conseguindo “desenvolver as suas principais possibilidades” – dentre as quais merecia “especial referência” a “navegação do rio Paraná e seus afluentes”. Esse autor insiste em que os novos dirigentes (os quais, embora estrangeiros, agiam, segundo ele, com “patriotismo”) vinham dispensando “especial atenção a esta navegação, para cujo desenvolvimento têm empregado os maiores esforços” (WHITAKER, p. 461-462)¹⁵. De fato, no início da década de 1940 T. Andrade avaliava muito favoravelmente o sistema de navegação da Companhia, que constituía, segundo ele,

um esforço extraordinário, digno de admiração, não somente pela eficiência como pela vasta zona sobre que já se estende. É surpresa agradável para o viajante deparar, em plena selva, perto de Presidente Epitácio, uma pequena cidade de casas de madeira, em franca florescência, que é um centro industrial capaz de emular com muitos que possuímos no litoral. Referimo-nos a Porto Tibiriçá, recanto encantador, de ruas largas e arborizadas, com iluminação elétrica – coisa que Presidente Epitácio não tem – e que possui um estaleiro naval, cuja capacidade pode ser avaliada pelo fato de ter sido ali construído o *Tibiriçá*, o maior navio que faz a navegação no Alto Paraná, elegante e confortável ‘gaiola’ (ANDRADE, 1941, p. 77-78).

¹⁵ Cabe notar que, por volta de 1940, a Companhia foi novamente vendida, agora para “Jan Bata, de origem checa, na família de quem ela ainda hoje se mantém”, segundo escreveu Abreu em 1976 (p. 213).

Na mesma época, também Sá Carvalho registrava expressamente que a porção sul do SMT “teve nos últimos anos o seu desenvolvimento devido à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e às linhas de navegação da Cia. Viação S. Paulo Mato Grosso” (CARVALHO, 1942, p. 37).

Deve-se notar que, diferentemente do que foi há pouco noticiado, Andrade atribui à navegação da Companhia de Viação o caráter de um serviço público, assinalando inclusive que a empresa mantinha convênios de tráfego mútuo com as ferrovias Noroeste e Sorocabana. Ainda segundo Andrade, a Companhia recebia do governo federal uma “pequena subvenção anual”, no valor de 150 contos, pela qual se obrigava a fazer, semanalmente, a linha de Presidente Epitácio a Guaíra. Pelos registros do mesmo autor se percebe que a empresa continuava a desempenhar o papel de ligação entre o SMT e São Paulo, visto que suas embarcações “levam passageiros e mercadorias de consumo e industrializadas, procedentes de S. Paulo e, de volta, transportam passageiros e matéria-prima, gado, erva e outros produtos conquistados à selva e à terra pelos heróicos sertanistas que labutam naquelas paragens” (T. de ANDRADE, p. 78-79).

Embora exercesse a navegação principalmente nos vales do Pardo e do Ivinhema, aos quais servia com regularidade, a Companhia de Viação, segundo o registro de T. Andrade, navegava “ocasionalmente” também o Iguatemi e o Amambai (p. 78). Contudo, nesses afluentes mais meridionais do Alto Paraná a navegação parece haver sido praticada sobretudo por outra empresa, como veremos a seguir.

De fato, nos anos iniciais do século XX voltavam-se também para o Alto Paraná os interesses da grande empresa concessionária da exploração dos ervais nativos do SMT (historicamente conhecida como *Companhia Mate Laranjeira*), estabelecida nesse ramo, no extremo sul da referida região, desde o último quartel do século XIX. Segundo Virgílio Corrêa Filho, essa empresa, que havia iniciado suas atividades na porção mais ocidental do extremo sul do SMT (e que, portanto, efetuava sua exportação pela via do rio Paraguai), viu-se, na primeira década do século, “previda pela necessidade de explorar as matas mais próximas ao rio Paraná, em substituição das mais altas, nas cabeceiras dos seus tributários, cujo rendimento diminuía de ano para ano, em função do corte devastador” (CORRÊA FILHO, 1925, p. 55-56). Desse modo, a empresa solicitou ao governo do Estado de Mato Grosso, em agosto de 1909, “permissão para desviar a sua estrada de exportação, que pretendia fazer passar pelo [rio] Iguatemi, e por este

abaixo, até o porto que abrisse a montante do Salto das Sete Quedas” (id., p. 56-57)¹⁶. Esse requerimento foi prontamente deferido pelo então presidente do Estado, Pedro Celestino Corrêa da Costa, ficando a *Mate* autorizada a abrir um porto na foz do Iguatemi (Decreto nº 232, de 31.8.1909, art. 1º, *apud* CORRÊA FILHO, 1925, p. 56). Pelo decreto, a Companhia deveria estabelecer também “a navegação com rebocadores e chatas nos rios Iguatemi, Amambai, Ivinheima e Alto Paraná, acima e abaixo do Salto das Sete Quedas” (id., art. 2º).

Cabe observar que, por essa época, a posição da Companhia Mate, que praticamente monopolizava os ervais nativos do SMT, era bastante criticada por setores que preferiam *fracionar* esses ervais, os quais seriam assim entregues a maior número de produtores. Inicialmente, contudo, apontava-se, como o maior obstáculo a esse fracionamento, as dificuldades de transporte da produção rumo ao principal e quase único mercado consumidor (a República Argentina) – dificuldades que, segundo se dizia, somente poderiam ser vencidas por uma grande empresa monopolista. Nesse contexto, as possibilidades de aproveitamento dos afluentes sul-mato-grossenses do Alto Paraná (inclusive em articulação com o tráfego da Noroeste) viriam a ser eloqüentemente lembradas também em favor da tese do fracionamento – como se vê, por exemplo, pelas palavras do agora ex-presidente Pedro Celestino, em 1912:

Há três anos apenas, a zona ervateira do Estado, devido à sua posição geográfica, não permitia a expansão dessa indústria [...]. Presentemente, porém, a inacessibilidade daqueles ervais ao seu aproveitamento total está conjurada [...]. A Estrada de Ferro Noroeste trazendo os seus trilhos ao alto Paraná despertou, por assim dizer, essa indústria do estado latente em que jazera até agora [...]. Conseqüente àquela via férrea, abriu-se à navegação o alto Paraná e seus afluentes Ivinhema, Amambai e Iguatemi, [...] que cortam a região dos ervais de oeste a leste proporcionando-lhes fácil, rápido e módico transporte [...]. [...] facilitando o escoamento dos produtos quer pela Noroeste, por Porto Esperança ou por Santos, quer pelo baixo Paraná (in A QUESTÃO do matte, 1912, p. 30-31).

O mesmo era dito, num texto igualmente escrito em 1912, por outro defensor do fracionamento dos ervais. Com a construção da Noroeste, “felizmente, desapareceram as dificuldades para o estabelecimento de boas vias de comunicação mediante pouco dispêndio”, diz o autor, completando: “Por meio da navegação fácil que oferecem os rios Paraná e seus afluentes que sulcam as terras do [planalto do] Amambai, pode-se

¹⁶ Nota-se que os planos a tal respeito datavam já de alguns anos, pois em 1903, recordando fatos da década anterior, quando era um colaborador da *Mate*, Antônio Corrêa da Costa menciona “a idéia de um grande e vasto programa de melhoramento para o Estado”, pelo qual, entre outras coisas, se abriria “à região do planalto da serra de Maracaju, com a navegação do Alto Paraná e seus afluentes, um vasto campo para a colonização e povoamento do Sul do Estado” (*apud* CORRÊA FILHO, 1925, nota 27, p. 28-29). Do mesmo modo, em setembro de 1907 a Companhia já pleiteava do governo do Estado, entre outras coisas, a “concessão de lotes de 3.600 hectares cada um, até o máximo de 15, gratuitamente”, para “abrir os portos no rio Paraná, necessários ao seu movimento” (CORRÊA FILHO, 1925, p. 48).

levar os seus produtos à Noroeste ou ao Baixo Paraná, por intermédio de uma curta linha férrea industrial que contorne o Salto Guaíra” (BRANDÃO JÚNIOR, 1914, p. 428).

Vale notar que Brandão Jr. defende enfaticamente o papel que, na hipótese do fracionamento, seria exercido pelos comerciantes, tanto na exportação da erva como no abastecimento dos novos produtores: “exportadores não faltam, desde que se trata duma mercadoria de consumo certo, como acontece com o nosso mate”, diz ele, acrescentando: “A exportação compete ao comércio, a quem incumbe o papel de intermediário entre o produtor e o consumidor. E no caso do mate, o comércio, certo, não se deixará preterir, porque ninguém poderá preencher esta função com mais vantagem que ele” (op. cit., p. 429)¹⁷. Assim, pode-se deduzir que tenderia a crescer, nessa perspectiva, a vinculação entre a zona ervateira e os mercados fornecedores paulistas: em casos como o do mate, segundo Brandão Jr., “o comércio limita-se, quase sempre, a um lucro muito insignificante, acontecendo muita vez *não pretender outra recompensa além do fornecimento de mercadorias de consumo aos vendedores de produtos a exportar*” (id., ibid.; grifos nossos).

Sabe-se que, a partir de 1915, começaria efetivamente a desgastar-se o monopólio da *Mate*: a legislação mato-grossense passa a garantir, aos posseiros estabelecidos na área das antigas concessões da Companhia, a “preferência para aquisição” dos respectivos terrenos (CORRÊA FILHO, 1925, p. 83-86), tornando a exploração ervateira efetivamente mais acessível a produtores independentes. Contudo, a empresa manteria ainda, nas três décadas seguintes, uma posição francamente dominante, no âmbito da economia ervateira do SMT – de modo que, ao que tudo indica, o aproveitamento da navegação pela bacia do Alto Paraná seria largamente concentrado pela própria *Mate*.

A Companhia, de fato, logo fez uso de sua autorização de 1909 – embora seu porto principal não tenha sido localizado exatamente na foz do Iguatemi mas um pouco a jusante, e já na margem esquerda do Paraná: seria o porto *Mojoli*, depois chamado *Guaíra*, estabelecido em 1910 pouco acima das Sete Quedas. Assim, já em 1914 registrava-se:

o mate é levado em carretas, puxadas a bois, dos ranchos para diferentes portos nos rios Amambai e Iguatemi, [sendo] nesses portos carregados em chalanas que são rebocadas por pequenas lanchas a vapor até o Mojoli, situado à margem esquerda do rio Paraná, já no Estado do mesmo nome. Nessa localidade transporta-se o mate para pequenos vagonetes que são levados numa via Decauville de 50 km de extensão até

¹⁷ Vê-se que tal perspectiva parece apoiar a tese de Gilberto Luiz Alves (1984), segundo a qual seriam os comerciantes mato-grossenses os principais adversários da posição monopolista da *Mate* (a qual, pelo seu porte, prescindia de terceiros em suas atividades de exportação e abastecimento).

um porto no Baixo-Paraná, onde os vapores o recebem para conduzi-lo a Buenos Aires (A INDUSTRIA..., p. 255).

A via férrea acima mencionada, destinada a contornar as grandes quedas que separavam o Alto Paraná do curso inferior do rio, é aquela preconizada por Brandão Jr. – a qual foi, no entanto, construída pela própria *Mate*, para seu uso particular. Essa via chegaria a ter mais de 60 km de extensão, percorrendo o território paranaense de Guaíra até o chamado Porto Mendes, abaixo das quedas. No SMT, a navegação expandiu-se para inúmeros rios, mesmo secundários, sempre convergindo para o porto de Guaíra. O memorialista Hélio Serejo nota que a Companhia lançava mão de todos os meios de transporte fluvial, como “batelões, canoas, rebocadores, chatas, barcos movidos a lenha, óleo, gasolina e vapores mistos”. Tais embarcações “penetravam os rios com condição aceitável de navegabilidade para, logo depois, entrarem em um afluente onde, cada curva e a galhada debruçada sobre as águas, significavam verdadeiro tormento” (SEREJO, 1986, p. 66). A empresa teria mesmo promovido estudos com vistas a delinear os tipos mais apropriados de embarcações: “Técnicos, de Buenos Aires, ouvindo os *práticos* da região, desenhavam os mais variados tipos de embarcação”. Mesmo assim, em trechos de navegação mais difícil, pela pouca profundidade dos rios, era preciso lançar mão do *molinete*, “um guincho cujo cabo de aço era amarrado em árvore resistente” e que, posto em funcionamento, “ia enrolando o cabo de aço, com o que arrastava a embarcação”, num “trabalho duríssimo” (id., p. 79-81).

Os produtores independentes, por seu turno, parecem haver-se utilizado em grande medida dos transportes terrestres, em carretas e depois caminhões, pelos quais (num notável exemplo de articulação intermodal) sua erva era levada até a NOB, em Campo Grande ou Aquidauana, de onde seguia para Porto Esperança e daí, pelo rio Paraguai, para a Argentina (cf. QUEIROZ, 1999, p. 407-410). Tal solução, que configura uma flagrante negação das esperanças previsões de 1912, parece explicar-se pelo monopólio exercido pela *Mate* no serviço de transposição das Sete Quedas: para aqueles que não desejassem submeter-se a esse monopólio, a utilização da bacia do Alto Paraná como meio de exportação da erva implicaria em um périplo ainda mais desgastante que o trânsito pela NOB e rio Paraguai. Theóphilo de Andrade, por exemplo, assim se referia em 1941 aos ervateiros “que trabalham nas margens do Iguatemi e do Amambai e que desejam enviar e enviam o seu produto, diretamente, ao mercado do Prata”: “Para lá chegar, porém, têm que ‘fazer a volta ao mundo’. O mate é remetido para Presidente Epitácio, realizando um percurso de 300 e mais quilômetros, rio acima. Dali, segue [...] para Santos [...]. De Santos, é levado, então, por via marítima [...], a Buenos Aires. São, ao todo, 3.700 quilômetros” (op. cit., p. 104).

Mesmo assim, tal via era utilizada: “passam anualmente por Presidente Epitácio 600.000 quilos de mate”, registra Andrade (p. 105). Para esse mister utilizavam-se, além das embarcações da Companhia de Viação, outras pertencentes a “particulares”. De fato, é importante registrar aqui a permanência, no período considerado, de uma navegação “irregular” – herança, pelo menos em parte, das antigas atividades, preexistentes ao advento das empresas capitalistas. Assim, Andrade claramente distingue no Alto Paraná, além dos “sistemas” da Companhia de Viação e da *Mate*, um terceiro sistema, “particular”:

Como sistema particular, classificamos a navegação feita em pirogas, igarités, batelões e lanchas, mantidos por pessoas isoladas. Estas, ora são simples pescadores ou caçadores [...] que levantam os seus ranchos miseráveis e nômades nas barrancas da corrente e levam para os “portos” [...] os poucos produtos do seu trabalho; ora os raros posseiros, que tentam a agricultura nas terras marginais; ora os “habilitados”¹⁸, que extraem mate por conta própria nos ervais nativos; ora, enfim, os transportadores de gado, que exploram balsas, em que trazem rebanhos de Mato Grosso para S. Paulo e Paraná, seja para engorda, nas invernadas, seja para entrega imediata aos açougues dos pontos já penetrados, à margem esquerda do grande rio (ANDRADE, p. 76-77).

Segundo o autor, tratava-se aí de “uma navegação ainda primitiva, sem regularidade e segurança” – a qual, “se prestou serviços nas épocas da penetração [...], hoje não mais oferece grandes possibilidades de desenvolvimento à região. Apenas auxilia a navegação regular” (id., p. 77).

Se a vinculação com a economia paulista, provida pela navegação, chegou a servir até mesmo à exportação da erva-mate, parece certo, no entanto, que essa vinculação foi efetiva sobretudo no abastecimento das regiões ervateiras com gêneros de consumo. A esse respeito, nota-se aliás que a própria Companhia Mate efetuou um *giro* em direção a São Paulo. De fato, se essa empresa inicialmente abastecia seus vastos domínios com gêneros manufaturados e alimentos importados pela via do estuário platino, ela mais tarde passaria a suprir-se, pelo menos em parte, em Presidente Epitácio, ponta dos trilhos da Sorocabana.

Não parece claro o momento a partir de quando se verifica tal *giro*. Nota-se, de todo modo, que já em 1929 os documentos da empresa mencionavam, segundo Bianchini, o “pessoal dos escritórios de São Paulo e Presidente Epitácio” (BIANCHINI, p. 138). Serejo também se refere ao “transporte de cargas e passageiros” entre Guaíra e Porto Epitácio (op. cit., p. 79), e outro autor escreve mesmo que a empresa chegou a

¹⁸ Ao que parece, o autor usa aqui de modo impróprio essa expressão, haja vista que os “habilitados” não eram produtores independentes da Companhia Mate, proprietários de seus próprios ervais – sendo, ao contrário, empreiteiros da empresa, freqüentemente por ela financiados, e que deviam entregar a ela sua produção (cf., p. ex., SEREJO, 1986, p. 163, 188-189).

estabelecer em Epitácio um estaleiro (FIGUEIREDO, 1968, p. 38). Em 1947, enfim, Nelson W. Sodré, depois de notar que a navegação da bacia do Paraná servia à empresa para a exportação da erva-mate, acrescenta: “e, o que é mais importante, serve ao provimento da Companhia de toda espécie de recursos, carreados através da estrada de ferro Sorocabana até Porto Epitácio” (SODRÉ, 1947, p. 74)¹⁹.

A esse respeito, cabe observar que está ainda pendente de verificação a medida em que a Companhia Mate chegou a constituir, no SMT, um autêntico enclave (sendo sabido, por exemplo, que essa empresa utilizava pessoal majoritariamente estrangeiro e destinava ao exterior sua produção). Em outras palavras, estão por ser melhor conhecidas as eventuais relações entre a empresa e produtores independentes de gêneros alimentícios e outros, estabelecidos no extremo sul do SMT, bem como o eventual fornecimento, a terceiros (comerciantes ou consumidores finais), de gêneros de consumo importados pela Companhia.

É certo que, de acordo com T. Andrade, a navegação exercida pela *Mate*, ao contrário daquela efetuada pela Companhia de Viação, não se caracterizava como um serviço público: “É particular. Serve ao transporte do produto que a empresa explora e ao do seu pessoal. Atende também ao tráfego público, mas sem obrigação contratual, perante o Estado” (ANDRADE, 1941, p. 79). Contudo, parece haver indicações de que as atividades de navegação da Companhia, no concernente ao transporte de gêneros de consumo a partir de Presidente Epitácio, atendiam a um número relativamente elevado de pessoas, ligadas ou não, direta ou indiretamente, aos trabalhos da erva.

Serejo, por exemplo, referindo-se à influência política da *Mate* em Mato Grosso, comenta que ela não teve dificuldade em “formar um eleitorado obediente e disciplinado”, precisamente pelo fato de que “*comerciava*, desta ou daquela forma, com uma legião imensa de sulinos, fazendeiros, comerciantes, ervateiros proprietários de ervais, vendedores de *costo*, pequenos industriais e agricultores” (SEREJO, 1986, p. 37; grifos do original). Também o “difícil *avanço fluvial*” realizado pela Companhia teria produzido “até certo ponto resultados benéficos”, proporcionando “ao homem do erval, ao afazendado, ao pequeno criador, ao aventureiro que chegava, e ao mascate parlador, um meio de se comunicarem com outros da região de escassa densidade demográfica” (id., p. 66-67; grifos do original). Enfim, o mesmo autor registra que, na década de 1930, a Companhia contava, além de seus “18 mil trabalhadores”, com “10

¹⁹ Theóphilo de Andrade traz ainda um outro indício da vinculação entre a área ervateira e o Estado de São Paulo: a Companhia Mate presta ao seu pessoal, escreve ele, assistência médica e hospitalar, sendo que, quando necessário, “os doentes são transferidos, dos hospitais de Guaíra ou Campanário, para os de Presidente Prudente” (op. cit., p. 125).

mil pessoas ‘dependentes’, por razões comerciais” (id., p. 95). Do mesmo modo, José de Melo e Silva registrava em 1948 que as embarcações da *Mate*, ao voltarem de Guaíra, “em qualquer altura do [rio] Paraná, recebem por meio de baldeação, de outras embarcações que vêm de Porto Epitácio, as mercadorias ali trazidas pelos trilhos da Sorocabana. Os barcos penetram novamente no sombrio das águas dos afluentes e vão distribuí-las por todos os portos dos citados rios, arroios e igarapés” (SILVA, 1948, p. 64).

Embora pareça inegável a importância (não só econômica) do conjunto das atividades de navegação até aqui mencionadas, convém que se cuide de evitar uma superestimação do vulto de tais atividades. De fato, em 1934 assinalava-se que a navegação do rio Paraná, na parte que interessava ao sul de Mato Grosso, estava apenas “iniciada” (A. ANDRADE, 1934, p. 157). Em 1936, uma autora registrava que era deficitária a linha “S. Paulo-Guaíra”, mantida pela Companhia de Viação – de modo que a subvenção governamental, a que já nos referimos, destinava-se a evitar que se interrompesse “a ligação com este ponto longínquo do país”. Segundo a autora, o navio da Companhia corria aí regularmente duas vezes por mês, mas tratava-se de “um transporte de tal maneira diminuto, quer em passageiros quer em cargas, que o Governo achou conveniente subvencioná-la a fim de que a companhia não retirasse a linha” (SOUZA, 1936, p. 33-34). Do mesmo modo, referindo-se à área de atuação da Companhia Mate, Souza escreve: “Além do mate nenhum outro produto agrícola ou manufaturado saiu desta zona de Mato Grosso. A importação também é muito diminuta. Além da gasolina e de alguns produtos alimentícios a agência fiscal de Mato Grosso não registrou passagem de mais nada” (op. cit., p. 38). Mais tarde, enfim, Nelson W. Sodré – referindo-se, ao que parece, a toda a navegação e não apenas à da Companhia Mate – avaliava que o “estado atual da tonelagem de transporte” deixava “muito a desejar”: “as poucas centenas de toneladas totais de capacidade de carga da frota em uso são uma quantidade mínima e não correspondem ao que podem oferecer o Paraná e seus afluentes como via de comunicações” (SODRÉ, 1947, p. 74).

Assim, parece significativo o fato de que, a partir de 1943, os serviços de navegação do Alto Paraná tenham sido estatizados, por meio do já referido SNBP²⁰. Sabe-se que uma das principais razões alegadas para a criação do SNBP foi o fato de ser praticamente inexistente a navegação brasileira no Médio Paraná, isto é, o trecho abaixo das Sete Quedas – onde, para desprestígio e prejuízo dos interesses nacionais

²⁰ Esse órgão assumiu também as linhas do *Lloyd Brasileiro* entre o Rio de Janeiro e Mato Grosso, via estuário platino, tanto que sua sede foi estabelecida na cidade de Corumbá.

brasileiros, segundo os analistas da época, imperava a navegação de bandeira argentina. Assim, foram encampados (mediante indenização) e transferidos ao SNBP os bens da Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso, bem como a ferrovia Guaíra-Porto Mendes, da Companhia Mate Laranjeira (sendo considerados pela legislação, como parte dessa ferrovia, “além de todo o material e instalações fixas, as instalações portuárias e todas as instalações e materiais flutuantes”, *apud* REZENDE, 2001, p. 20). Desse modo, o SNBP deveria ficar habilitado a promover a navegação brasileira no Médio Paraná e integrá-la àquela já praticada no alto curso do rio.

Assim ressalvado o risco da superestimação, cabe assinalar que a navegação dos afluentes sul-mato-grossenses do Alto Paraná manteve, contudo, certa importância até a década de 1960, como parte do processo de avanço das *frentes pioneiras* pelo SMT, sobretudo no extremo sul dessa região (isto é, a área historicamente correspondente à economia ervateira).

Na verdade, já em 1936 Souza assinalava que “o aspecto econômico do rio Paraná entre Urubupungá e Guaíra, apesar de seu estado latente, faz sentir bem nitidamente a penetração paulista, que já alcançou suas margens”. Assim, embora referindo-se essencialmente ao lado paulista – onde uma “grande Companhia” já estava “repartindo as terras em pequenos lotes, vendendo-as a emigrantes das regiões em crise econômica de S. Paulo, de Minas e outros Estados” – a autora registra que “o rio, neste caso, é o ponto de apoio do movimento expansionista” (*op. cit.*, p. 32). Nessa época, também a Companhia de Viação (que, como vimos, era uma grande proprietária de terras) estava dedicando-se ao assentamento de colonos (*id.*, p. 34). Alvanir de Figueiredo, por exemplo, refere-se aos “grandes loteamentos” formados, no SMT, por essa Companhia – embora restringindo tais iniciativas, ao que parece, ao período em que a empresa já havia passado para o controle de Jan Bata: “É da década de 1930 o início da ação do grupo Bata, que fundou Bataguaçu [no SMT] em 1941” (FIGUEIREDO, 1968, p. 242 e p. 246, nota).

Petrone, que excursionou pelo rio Paraná em 1953, relata por sua vez que Porto Rico, situado na margem paranaense do rio Paraná, recebia “paus-de-arara” com migrantes nordestinos, os quais, daí, atingiam “a zona pioneira do Sul de Mato Grosso por intermédio do Paraná e de seu afluente Ivinheima” (PETRONE, 1957, p. 81). Essa entrada de nordestinos no SMT, acrescenta o autor, “faz-se também pelo Porto Luiza, no rio Amambai [...], como ainda através do rio Iguatemi e do Porto Morumbi, no rio Paraná” (*id.*, nota 17, p. 81).

Mas é principalmente Figueiredo quem destaca o papel da navegação pelo Alto Paraná e seus afluentes sul-mato-grossenses no avanço da frente pioneira pelo SMT. Referindo-se especialmente ao extremo sul da região, Figueiredo escreve que “a chegada continuada de imigrantes, rio-grandenses e mineiros inicialmente e a seguir de várias áreas do Brasil, foi preparando a região para a marcha pioneira para Oeste, que se processa até nossos dias”. E prossegue: “Não tendo a estrada de ferro para seguir pelos espigões, como no caso da vertente paulista, a navegação fluvial nos primeiros tempos, e a rodovia, tiveram papel importante no estabelecimento de uma colonização efetiva” (FIGUEIREDO, 1968, p. 228). Ao evidenciar a ligação entre a “área pioneira mato-grossense” e o oeste paulista, o mesmo autor menciona mais uma vez a navegação, “principalmente transportando gado, madeira e cereais”. No SMT, “os rios serviram de meios de viação muito mais freqüentemente que na vertente paulista ou paranaense”, diz Figueiredo, acrescentando: “Ainda hoje, apesar da tão reafirmada pouca vocação dos rios brasileiros de planalto para a navegação, há aproveitamento do transporte fluvial no curso do rio Paraná e afluentes mato-grossenses entre Sete Quedas, a jusante, e Jupia, a montante” (id., p. 244-245). Escreve, enfim:

O escoamento de toda a produção regional em Amambai e Ponta Porã é feito por mais de uma rota. A maior parte segue para Campo Grande e São Paulo, aproveitando-se da ferrovia. O restante, em escala menor, aproveita a via fluvial, descendo o Iguatemi, o Ivinheima e o Amambai, principalmente, alcançando o rio Paraná. O crescente contacto com o Oeste paranaense e o espigão da Alta Sorocabana são visíveis. Principalmente a madeira e o arroz aproveitam bastante a navegabilidade fluvial dos médios e baixos cursos dos afluentes mato-grossenses do rio Paraná (id., p. 294).

Do mesmo modo, referindo-se às décadas de 1950 e 1960, outro autor escreve que, à falta de ferrovias e de boas estradas de rodagem, “o Rio Paraná e seus afluentes surgem como grande alternativa para a territorialização do capital que penetra mais intensamente na região [extremo sul do SMT], a partir da expansão pioneira” (FABRINI, 1995, p. 49). “Com o avanço da ‘frente pioneira’”, prossegue, os pequenos portos, inicialmente construídos para o embarque da erva-mate, “tornaram-se as principais portas de entrada na ocupação desta região sul de Mato Grosso do Sul, além de muitos outros [portos] construídos com a intensificação da derrubada das matas”:

A madeira, que no início não foi utilizada em escala comercial, somente passou a ser aproveitada, dessa forma, com a entrada de empresas madeireiras como a Pereira & Gomes, Inconave (Indústria, Comércio e Navegação S. A.) e empreiteiras na derrubada das florestas que passaram a transportar os troncos (toras) através do rio Paraná, rebocados por embarcações a vapor da empresa Serviço de Navegação da Bacia do Prata e também das próprias madeireiras, até o porto de Guaíra (PR), mas principalmente para o porto de Presidente Epitácio (SP), onde estavam localizadas as serrarias. Era transportada também, por este meio, a produção agropecuária (id., p. 52).

Finalmente, deve-se destacar que, ao longo do período analisado, o movimento comercial *transversal* ao Alto Paraná (vale dizer, ao longo de seus afluentes sul-mato-grossenses) parece haver mantido uma importância relativa maior que o movimento *longitudinal*, isto é, ao longo da calha do Paraná propriamente dito (característica essa que, de certa forma, estava presente, como vimos, já no início dessas atividades de navegação – as quais, tendo surgido, em boa medida, sob o impulso do comércio de gado, privilegiavam inicialmente os serviços de travessia do Paraná). Assim, Souza constatava em 1936 um “intenso comércio entre S. Paulo e Mato Grosso e pequeno comércio ao longo do rio”; referindo-se especificamente ao trecho entre Epitácio e a foz do Ivinhema (isto é, a zona de atuação, por excelência, da Companhia de Viação), ela registrava que, nesse segmento, “o tráfego do rio é 75% mais importante (comercialmente falando) no sentido transversal que no sentido longitudinal”: “É a região de Vacaria e seus vastos campos de criação que transborda atividades para os centros industriais e consumidores de S. Paulo” (SOUZA, 1936, p. 32).

A questão é que os espaços diretamente situados sobre o rio não foram logo ocupados por atividades mercantis. Assim, estando tais atividades situadas mais a oeste, no interior do SMT, parece compreensível essa maior importância de um movimento transversal ao rio. No início da década de 1950 a avaliação de Souza seria confirmada por Petrone, embora tal autor já identificasse, então, sinais de alteração nesse padrão. Tendo como referência o trecho por ele percorrido em 1953 (de Porto Epitácio a Guaíra), Petrone aponta “a *importância relativamente pequena* que o rio Paraná teve e, em parte, ainda tem no povoamento de suas áreas marginais”: “Nos últimos decênios, esse trecho teve uma função irrisória, já que sua orientação norte-sul opõe-se à orientação geral leste-oeste das correntes de povoamento que, do litoral, buscam o interior” (PETRONE, p. 91; grifos do original). Ainda então, avaliava o autor, “todas as áreas marginais da seção do rio percorrida constituem uma *região nova*, parcialmente em fase de início de utilização em caráter permanente”; e acrescentava:

Nessa fase de povoamento (1953), dominava ainda o que é efetuado através de uma *orientação transversal* ao rio [...]. Naquele ano, assistimos a uma gradual e lenta transformação no referente ao aspecto citado. A orientação transversal vem sendo substituída por uma *orientação longitudinal*, possibilitada particularmente pela efetiva utilização das terras ao longo do rio (id., p. 90-91; todos os grifos são do original).

Em recente trabalho, dedicado ao tema da expansão do mercado interno, Bueno e Suzigan efetuam algumas considerações que nos parecem especialmente valiosas para uma tentativa de caracterizar certas particularidades da bacia do Alto Paraná no SMT.

Referindo-se à constituição do mercado interno nos Estados Unidos da América, esses autores destacam o elevado efeito multiplicador da renda monetária gerada no setor externo (no caso, o setor algodoeiro) – fenômeno esse possibilitado por um cenário “de renda pouco concentrada e de elevada integração regional”. Eles mencionam, com efeito, o bom padrão de articulação econômica regional estabelecido nos EUA, “induzido pela construção de canais ligando o Oeste e o Nordeste [...], bem como pela inovação da navegação fluvial a vapor, que permitiu integrar o Oeste e o Sul através do rio Mississipi”, e concluem:

Essa malha fluvial, acoplada às estradas de ferro ligando o Nordeste e o Oeste no início da década de 1850, promovia a canalização de boa parte da renda gerada pelas exportações de algodão do Sul para o Oeste e para o Nordeste, que se especializaram respectivamente na produção de alimentos e de manufaturas, exportados em boa parte para os Estados sulistas (BUENO & SUZIGAN, 2002, p. 51).

Passando a referir-se ao caso brasileiro, os mesmos autores assinalam que aqui foi muito menor o efeito multiplicador acima referido – devido, entre outras coisas, à “má distribuição de renda” (motivo pelo qual “a renda ‘vazada’ para a economia interna era pequena”) e à “precariedade da infra-estrutura de transportes”. Com relação a esse último ponto, Bueno e Suzigan registram por exemplo que, embora a malha ferroviária tenha crescido no Brasil, sua maior parcela “foi construída na região do café, o que de certa forma isolou ainda mais o restante do País em relação ao Sudeste cafeeiro” (op. cit., p. 51, 53-54).

Embora tais asserções sejam perfeitamente corretas, em termos gerais, parece-nos interessante observar que a bacia do Alto Paraná no SMT, por sua contigüidade com o território paulista, ao contrário de isolar-se, foi direta ou indiretamente beneficiada pelas ferrovias construídas em São Paulo (sobretudo, como foi visto, a Sorocabana e a Noroeste). Desse modo, pode-se dizer que a “malha fluvial, acoplada às estradas de ferro”, pôde canalizar para o pólo industrial paulista parte da renda produzida no SMT – aí incluídas rendas geradas pelo pequeno setor externo representado pela economia ervateira, que se configurou no extremo sul dessa região a partir de fins do século XIX. Não se pode pretender, evidentemente, exagerar a importância desse setor externo, cujos “efeitos indutores sobre a economia doméstica”, para usar a expressão dos autores citados, foram muito pouco expressivos, dada a pequeníssima significação do mate no comércio internacional²¹. Em compensação, cabe assinalar que não apenas a indústria

²¹ Além disso, embora no SMT a exploração ervateira se tenha tornado, ao longo da primeira metade do século XX, cada vez mais permeável à iniciativa de produtores independentes (o que deve ter atuado em favor de uma certa desconcentração da renda aí produzida), permanecem válidas as observações de Figueiredo, segundo as quais o “papel povoador” da economia ervateira deve ser “encarado com certas

mas também a economia *agrícola* paulista recebeu parte da renda gerada pela economia do SMT, dado que, até meados do século XX, toda essa região foi importadora de alimentos (situação que se iria reverter apenas na fase de avanço das frentes pioneiras)²².

Em síntese, pode-se dizer que a bacia do Alto Paraná no SMT apresentou particularidades que se refletiram numa notável diversificação dos meios e formas de sua integração com o centro dinâmico paulista. Parece bastante claro que a estrada de ferro Noroeste do Brasil não poderia servir convenientemente a toda essa vasta porção territorial, que se estendia, de norte a sul, por mais de cinco graus. A alternativa da construção de outras ferrovias esbarrava, por seu turno, na flagrante desproporção entre os investimentos requeridos e a modesta intensidade das atividades econômicas na região a ser percorrida; essa deve ser, com efeito, a principal razão do malogro de sucessivos projetos de prolongamento da Sorocabana pelo SMT, desde a década de 1920 (cf. QUEIROZ, 1999, p. 470-475). As estradas de rodagem, por seu turno, não poderiam certamente apresentar-se, inicialmente, como alternativas válidas, a não ser para o transporte do gado.

Nesse quadro, a navegação fluvial seria o meio que, por algum tempo, se iria revelar mais adequado às características econômicas dessa porção do SMT situada ao sul da linha da NOB – ocupando, digamos assim, um “nicho”, de breve existência, determinado pela ausência das ferrovias e que durou até o aperfeiçoamento das rodovias, já na década de 1960. Assim, embora tal navegação se tenha limitado, em grande medida, a simplesmente aproveitar os rios como caminhos naturais abertos nas matas²³, ela constituiu bem cedo uma daquelas “pequenas ‘linhas’ de integração” do mercado interno, existentes já antes da crucial década de 1920, às quais se refere Cano (2002, p. 106).

limitações”, haja vista que “as condições de trabalho no mate não estimularam a ocupação a não ser de populações de baixo nível de vida” (FIGUEIREDO, op. cit., p. 23).

²² Vejam-se a propósito as palavras de A. de Andrade: “de arroz, feijão e café compramos às praças de S. Paulo mais de 6.000 contos de réis. A Companhia Mate [...] alimenta seus 5 mil operários com feijão, arroz, milho, açúcar e trigo de S. Paulo. Na maioria das fazendas compra-se cereais importados, nas diversas cidades” (ANDRADE, 1934, p. 145).

²³ A floresta tropical constituía, de fato, a cobertura original característica da área ao sul do Ivinhema.

OBRAS CITADAS

- ABREU, Dióres S. [1976] Comunicações entre o sul de Mato Grosso e o sudoeste de São Paulo: o comércio de gado. *Revista de História*, São Paulo, v. 53, n. 105, p. 191-214, jan./mar. 1976.
- ALBUM graphico do Estado de Matto-Grosso [1914]. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá, Hamburgo, 1914. 433 + 69 p.
- ALVES, Gilberto Luiz [1984]. Mato Grosso e a história – 1870-1929: ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 61, p. 5-81, 2.sem.1984.
- ANDRADE, Arlindo de [1934]. *Erros da federação*. São Paulo: [s.n.], 1934. 205 p.
- ANDRADE, Theophilo de [1941]. *O Rio Paraná no roteiro da marcha para o oeste*. Rio de Janeiro: Ed. Pongetti, 1941. 165 p.
- AZEVEDO, Fernando de [s.d.]. *Um trem corre para o Oeste: estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*. 2.ed. São Paulo: Melhoramentos, [s.d.]. 222 p.
- BACELLAR, Joaquim Huet [1909]. *Memória justificativa da mudança do traçado da linha do Tibagi [da E. F. Sorocabana] para levá-la às margens do rio Paraná, próximo à foz do rio Santo Anastácio, em ponto conveniente para atravessar aquele rio, em vez de terminar em Água Boa, na margem direita do rio Paranapanema, em frente à foz do rio Tibagi*. São Paulo, 1909. 6 p. Datilografado. [Arquivo Nacional – IT3, maço 108 (1910), nº 3.859].
- BIANCHINI, Odaléa C. Diniz [2000]. *A Companhia Matte Larangeira e a ocupação da terra do sul de Mato Grosso (1880-1940)*. Campo Grande: Ed. UFMS, 2000. 264 p.
- BRANDÃO JÚNIOR, J. B. de Oliveira [1914]. O Planalto do Amambahy. In: ALBUM graphico do Estado de Matto-Grosso. p. 422-429.
- BRANDÃO, Jesus da Silva [1991]. *História da navegação em Mato Grosso*. [Cuiabá]: Ed. Livro Matogrossense, 1991. 167 p.
- BUENO, Newton Paulo; SUZIGAN, Wilson [2002]. Expansão do mercado interno e evolução institucional no processo de industrialização: uma análise comparativa Brasil-Estados Unidos. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 5, n. 1, p. 41-58, 2002.
- CANO, Wilson [2002]. “Crise de 1929”: soberania na política econômica e industrialização. In: _____. *Ensaio sobre a formação econômica regional do Brasil*. Campinas: Ed. Unicamp, 2002. p. 77-115.
- CARVALHO, Luís de Sá [1942]. *Rumando para o Oceano Pacífico*. São Paulo: Ed. Assunção, Teixeira e Cia., 1942. 128 p.
- COLEÇÃO das leis da República dos Estados Unidos do Brasil. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.
- CORRÊA FILHO, Virgílio [1925]. *À sombra dos herveas mattogrossenses*. São Paulo: Ed. S. Paulo, 1925. 105 p.
- CORRÊA FILHO, Virgílio [1946]. *Pantanaís matogrossenses: devassamento e ocupação*. Rio de Janeiro: IBGE, 1946. 169 p.
- CORRÊA, Lúcia Salsa [1980]. *Corumbá - um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso: 1870-1920*. 1980. Dissertação (Mestrado em História) – FFLCH-USP, São Paulo.
- CORRÊA, Lúcia Salsa [1999]. *História e fronteira: o Sul de Mato Grosso, 1870-1920*. Campo Grande: Ed. UCDB, 1999.
- FABRINI, João E. *A posse da terra e o sem-terra no sul de Mato Grosso do Sul: o caso Itaquiraí*. 1995. Dissertação (Mestrado em Geografia) – FCT/UNESP, Presidente Prudente.
- FIGUEIREDO, Alvanir de [1968]. *A presença geoeconômica da atividade ervateira: com destaque da zona ervateira do Estado de Mato Grosso, tomada como referência*. 1968. 436 f. Tese (Doutoramento em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras – Presidente Prudente.
- FREIRE, José Joaquim da Silva [1914]. *Influência da viação férrea na expansão econômica de São Paulo*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1914. 38 p. mapas.

- GARDIN, Cleonice [2002]. *Histórico e avaliação do papel da Comissão Interestadual da Bacia Paraná-Uruguaí no desenvolvimento regional (1951-1972)*: São Paulo e Mato Grosso. 2002. Tese (Doutorado em Geografia) – FFLCH/USP, São Paulo.
- GRAVATÁ, Antônio [1909]. *Conveniência do estudo da navegação em Matto-Grosso*. Cuiabá: Typ. Official, 1909.
- INDICADOR das leis e decretos do Estado de Matto-Grosso (1890 a 1935): organizado por um funcionario do Thesouro do Estado. Cuiabá: Livraria e Papelaria União, [s.d.].
- A INDUSTRIA da herva-matte [1914]. In: ALBUM graphico do Estado de Matto Grosso. p. 254-256.
- MACHADO, Eduardo O. [1914] O município de Sant' Anna do Paranahyba. In: ALBUM graphico do Estado de Matto-Grosso. p. 419-420.
- MACHADO, Paulo Coelho [1990]. *A rua velha*. Campo Grande: Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, 1990. 211 p. (Col. Pelas ruas de Campo Grande, 1).
- PETRONE, Pasquale [1957]. No Rio Paraná, de Porto Epitácio a Guaíra: relatório de viagem. *Boletim Paulista de Geografia*, n. 27, p. 55-94, out. 1957.
- PINTO, Adolfo Augusto [1916]. *As estradas de ferro de São Paulo*: as suas tarifas, os seus serviços, os seus impostos, a sua encampação. São Paulo: Vanorden, 1916. 116 p.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó [1999]. *Uma ferrovia entre dois mundos*: a E. F. Noroeste do Brasil na construção histórica de Mato Grosso (1918-1956). 1999. 559 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – FFLCH/USP, São Paulo.
- A QUESTÃO do matte [1912]. Cuiabá: Avelino de Siqueira, 1912.
- REGO, Fábio Hostílio de Moraes [1909]. Navegação de cabotagem e fluvial. In: O BRASIL – suas riquezas naturais, suas industrias. Org. pelo Centro Industrial do Brasil. Ed. fac-similar do original publicado em 1907-1909. Rio de Janeiro: IBGE, 1986. t. 3, p. 87-138.
- RELATÓRIO da Comissão de que foi incumbido provavelmente o 2º tenente Plínio de Carvalho, de estudar as vias de comunicações estabelecidas entre Nioaque (Mato Grosso) e o Estado de São Paulo. Apresentado em 17 de maio de 1907. Manuscrito. 25 p. [Arquivo Histórico do Itamarati – lata 681, maço 2, pasta II].
- REYNALDO, Ney Iared [2000]. *Comércio e navegação no Rio Paraguai (1870-1940)*. 2000. 209 f. Dissertação (Mestrado em História) – UNESP, Faculdade de Ciências e Letras, Assis.
- REZENDE, Renato Arruda de. *O Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP)*: as circunstâncias e o processo de sua criação (1943-1944). 2001. 24 f. Monografia (Iniciação Científica) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Dourados. Orientador: Paulo Roberto Cimó Queiroz.
- SAINT MARTIN, Sylvio [1914]. Breve histórico sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brazil. In: ALBUM graphico do Estado de Matto-Grosso. Corumbá, Hamburgo, 1914. p. 150-159.
- SEREJO, Hélio [1986]. *Caraí*. In: CICLO da erva-mate em Mato Grosso do Sul: 1883-1947. Campo Grande: Instituto Euvaldo Lodi, 1986. p. 27-193.
- SILVA, J. de Melo e. *Canaã do Oeste*: sul de Mato Grosso. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1948. 184 p.
- SILVA, Maria C. Brazil Gomes da [1999]. *Rio Paraguai – o “mar interno” brasileiro*: uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais. 1999. 321 f. Tese (Doutorado em História Social) – FFLCH/USP, São Paulo.
- SODRÉ, Néelson Werneck [1947]. O Sul Matogrossense. *O Observador Econômico e Financeiro*, n. 132, p. 65-76, jan. 1947.
- SOUZA, Antonieta de Paula [1936]. Impressões de viagem ao longo do rio Paraná. *Geografia*, São Paulo: AGB, ano 2, n. 4, p. 30-41, 1936.
- WHITAKER, Francisco [1934]. Recordações. 2.ed. rev. em 1934. In: ABREU, Dióres S. O desbravamento da Alta Sorocabana por um bandeirante moderno: Capitão Francisco Whitaker. *Revista de História*, São Paulo, n. 62, p. 447-462, abr./jun. 1965.
- WISSENBACH, Maria C. Cortez [1995]. Desbravamento e catequese na constituição da nacionalidade brasileira: as expedições do Barão de Antonina no Brasil meridional. *Revista Brasileira de História*, São Paulo: ANPUH, v. 15, n. 30, p. 137-155, 1995.