DO BRAVIO AO PROGRESSO ENERGÉTICO: CONSIDERAÇÕES SOBRE SALTO URUBUPUNGÁ NOS CAMINHOS DA HISTÓRIA

FROM THE WILD TO THE ENERGETIC PROGRESS: CONSIDERATIONS ABOUT URUBUPUNGA WATERFALL IN THE WAYS OF HISTORY

Andrey Minin Martin[1]

RESUMO: Objetiva-se neste trabalho apresentar algumas considerações sobre o Salto de Urubupungá e as transformações apreendidas historicamente sobre o mesmo. Por uma diversidade documental, tal como relatos de viajantes, mapas cartográficos e comissões exploratórias, seus saltos e corredeiras se revelam ao longo de nossa história, a partir do século XVIII, transformando-se em importante elemento para compreensão da exploração do interior do país. Situado em uma região fronteiriça, sua historicidade transborda esta temporalidade, conectando-se historicamente como elemento bravio e indômito e adentrando o tempo presente por meio de novos imperativos técnicos e tecnológicos. Assim, este conjunto de elementos desvelam uma região em constante transformação, apreendida pelos imperativos de cada momento e contribuindo para compreendermos as diferentes práticas e representações associadas à sua história.

Palavra-Chave: Salto Urubupungá; Narrativas; Rio Paraná; Integração.

ABSTRACT: This work aims to present some considerations about Urubupungá Waterfall and historically understood transformations about it. For a variety of documents such as reports of travellers, cartographic maps and exploratory committees, their waterfalls and rapids are revealed throughout our history, from the 18 century, becoming an important element to comprehend the exploration of the hinterland of the country. Situated in a border region, its historicity shows this temporality, connecting it historically as a wild and indomitable element and entering the present time through the new technical and technological imperatives. Thus, this set of elements unfolds a changing region, comprehended by the imperatives of each moment and contributing to understand the different practices and representations associated with its history.

Keywods: Urubupungá Waterfall; Narratives; Paraná River; Integration.

[1] Doutorando em História pelo Programa de Pós-graduação em História da Faculdade de Ciências e Letras de Assis – UNESP – Universidade Estadual Paulista. Bolsista FAPESP. Mestre em História pelo Universidade Estadual de Maringá.

Em grande parte das narrativas apreendidas no processo de penetração para os rincões do Brasil, as representações da natureza, dos sertões e diretamente dos rios, corredeiras e saltos são interpretados sob uma pluralidade de ideias e ideais, alocada a quem e a qual momento se esta narrando. O rio Paraná, projetado como mola propulsora do progresso energético no século XX, desvela-se a partir do século XVII como uma das principais vias de comunicação e acesso ao interior do país. Região fronteiriça do que Holanda denominou de "Extremo Oeste"[2], desvelar sua historicidade é desbravar suas transformações, ampliando nossa compreensão sobre o território e as práticas a ele circunscritas.

Os rios estão constantemente permeando os caminhos da história. Registrados em relatos de viajantes, cartografias ou expedições, apresentam-se como produtores e produto de saberes e práticas, de visões de mundo, de acordo com quem por ele se estabelece. Como azinhagas terrestres, foram narrados junto a expedições bandeirantes, rota do ouro no interior do país e como elo de integração territorial. Tornaram-se caminhos célebres das monções e foram ao longo dos séculos expostos a novos usos e tecnologias.

Como vias diretas para o interior do país, ao longo da história exerceu ponto de confluência para constituição de representações e mitos, que baseados numa pluralidade de relatos existentes, transformaram-se em memória histórica materializada e oficial. Produtora de sentidos, como ressalta Vesentini, articulou-se pelos labirintos da memória como produto e significado e assim, "para um pretenso geral, ele se torna uma das vias da herança, a nós imposta, por um passado instituidor" (1997, p.91).

E a historiografia sobre tais temas continua a produzir uma diversidade de trabalhos que, adentrando diferentes perspectivas, da História Ambiental ao desenvolvimento e ocupação territorial contribuem para trazer novas perspectivas de estudo e demonstrar como tais saltos e corredeiras permeiam nossa memória e história (ARRUDA, 2000; COSTA, 1999; KARPINSKI, 2011; LEONARDI, 1999; QUEIROZ, 2003, 2006; SCHAMA, 1996). De forma mais poética Bachelard chega a ressaltar que há "uma continuidade entre a palavra da água e a palavra humana" (2002, p.17).

E por estes caminhos organizam-se as imagens que nos remetem a um sertão tido comumente como inculto e de rios vazios, mas que foram centrais na ocupação territorial do

[2] Delimita tal terminologia para a região central do Brasil, correspondente do atual estado de Mato Grosso do Sul e meridiano de Mato Grosso. HOLANDA, Sérgio. Buarque de. *O Extremo Oeste*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

estado de São Paulo e Mato Grosso, espaço fronteiriço que permeia este trabalho. Neste percurso, uma gama de rios se destaca em relatos como centrais: partindo de São Paulo, os rios Tietê e Paranapanema despontam até seu afluente, o rio Paraná. A partir deste encontramos o Sucuriú, o Pardo, Rio Verde e Anhanduí como caminhos de entrada no Sul de Mato Grosso[3].

O rio Paraná destaca-se historicamente em diferentes usos e representações, por uma pluralidade de relatos e personagens, que fizeram e fazem de suas águas, desde os tempos coloniais, importante paisagem no desvelar dos sertões. Denominado de Rio Grande em relatos e mapas cartográficos dos séculos XVII e XVIII, "semelhante ao mar", em Tupi, foi descrito por Saint-Adolphe, do *Diccionario geographico histórico e descriptivo do Império do Brazil* como "Grande rio da América Meridional (...) seu curso serve alternativamente de limite as províncias de Goyás, São-Paulo e Mato-Grosso, e aos e Estados do Paraguai e de d'Entre-Rios"[4].

Ainda no século XVI esta região fronteiriça encontrava-se em domínios espanhóis, segundo o Tratado de Tordesilhas, mas que, mesmo chegando a ocorrer algumas incursões territoriais hispânicas, foram abandonadas com a gradual penetração de luso-brasileiros para o oeste. Menos estáticas e passivas, como nos ensina Holanda, as fronteiras expressam o movimento, os caminhos para o interior, permeado por tensões e pelo provisório, "entre paisagens, populações, hábitos, instituições, técnicas, até idiomas heterogêneos que aqui se defrontavam" (HOLANDA, 1994, p. 12-13). Através destes caminhos, entre rios e picadas, a historiografia construiu um imaginário sobre a formação territorial nacional, em que, ao lançarmos luzes sobre tais relatos, evidenciamos como os rios apresentam-se nestas narrativas.

Em percursos como de São Paulo a Cuiabá, transpor ou mesmo navegar pelo rio Paraná era condição necessária para adentrar o interior. Partindo de seus afluentes, como Tietê e Paranapanema, no extremo oeste paulista tangia sua fronteira natural, pois "adiante começava um mato espesso, impenetrável em muitas partes, que com intervalos, se alastrava

[3] O Estado de Mato Grosso do Sul somente vem a ser criado em 1977.
[4] E complementa "as margens do Paraná são frequentadas por Índios mais ou menos bravos, e seu leito, semeado d'ilhas de distância em distância (...). Em passando a Ilha-Grande estreita-se o leito do Paraná, e sua corrente adquire progressivamente maior velocidade, entallada entre os rochedos da serra Maracajú, até que enfim o corpo do rio se reparte em sete braços desiguais". In: SAINT_ADOLPHE, J.C.R. Milliet. *Diccionario geographico histórico e descriptivo do Império do Brasil.* Tomo Segundo, Paris, 1845, p, 234-236.

até o Paraná (rio)" (HOLANDA, 1986, p.45). Ultrapassá-lo demarcava novamente o espaço de conquista, o espaço do político, da nova paisagem:

> Só depois de 1748 passará por este rio a fronteira ocidental da Capitania de São Paulo, mas essa fronteira não vai senão corroborar a outra, natural, e nem marcada, separando paisagens geográficas que não se poderiam imaginar mais contrastes. Ali quase abruptamente a floresta para começar o cerrado, desmentindo o próprio nome de mato grosso, aplicando primeiramente, neste caso com justiça, à mancha de selva equatorial que borda o Guaporé, mas que vai avassalar, com o tempo, o sertão do além-Paraná. E como para assinalar melhor contraste, rolam ali as águas numa fratura funda, por isso diziam que o Paraná não tem margem, tem barranco. [5]

Como se cortasse dois mundos, entre castelhanos e lusitanos, as fronteiras encontravam novos liames naturais, e por longínquas terras no oriente luso-português adentravam o Paraná, sendo tal rio, junto a sua malha fluvial "o liame seguidamente utilizado para a aproximação dos dois núcleos, como parece da presença dos espanhóis no Avanhandava"[6].

Porém, não é de um português um dos primeiros relatos produzidos sobre as suas corredeiras. Em 1628, o governador do Paraguai Dom Luiz de Céspedes Xeria, partindo da cidade de São Paulo rumo ao Paraguai, produziu uma representação territorial que seria ao longo dos séculos reproduzida e edificada na identidade paulista. Narrou e mapeou sua passagem pelo interior do Brasil, traçando um roteiro fluvial pelo Tietê ao Paraná, em que "representavam conforme observavam" (CAVENAGUI, 2011, p. 86), mapeando assim sua viagem pelo coração da América. Tendo em mãos ordem que o autorizava a realizar tal travessia:

> A 16 deixava São Paulo rumo a um porto do baixo Tietê. Ali mandou fazer grandes batelões, desceu o rio durante 16 dias, navegou no Paraná e Paranapanema até Loreto onde chegou a 8 de setembro. Afinal empossou-se do seu governo em Ciudad Real. A 8 de novembro de 1628 (...) (TAUNAY, 1975, p. 44).

Era o período das entradas e bandeiras. Atravessando o estado paulista, percorreu picadas, atravessou rios e delimitou saltos, "desde el salto grande de abayandava hasta aquele

[5] Idem, p. 46.

[6] Deve-se ressaltar que, entre as negociações meridionais entre castelhanos e lusitanos, levou-se em conta as relações que se processavam por estas coroas do outro lado do mundo, onde os avanços na América dosavam recuos nas filipinas por parte dos portugueses. TAUNAY, Afonso de E. *História geral das bandeiras paulistas*. Tomo primeiro. São Paulo: Melhoramentos, 1975, p. 16.

de Itapira, todos es grandisimas corrientes y riscos por donde veniamos todos los dias, desnudos, acompanhando las canoas y teniéndolas para que no se hiciesen pedazos, y otras veces echandolas al agua con palancas" (TAUNAY, 1922, p. 114). Descendo o rio Paraná descreveu um dos primeiros relatos sobre o rebojo do Jupiá: "grandisimos remolinos de agua y de mucho peligro pai'a las canoas, donde me desembarque con toda mi gente, siendo por tierra gran pedazo y las canoas por este peligro"[7].

Em grande parte dos relatos aqui analisados, os obstáculos no percurso das navegações eram formados pela grande quantidade de saltos, corredeiras e rebojos, principalmente nos rios Paraná e Tietê. Obrigados a contornarem por terra ou mesmo aliviarem as canoas de seu peso, tais viajantes produziram uma multiplicidade de relatos que evidenciam como entre os séculos XVII e XIX a natureza revelava-se bravia e desconhecida. Neste momento, os rios ainda não configuravam como os principais caminhos irradiadores da colonização, mas possuíam seu peso em determinadas circunstâncias nesta penetração, servindo, por vezes, como refúgio ante o ataque de grupos indígenas. Mesmo não sendo em tempo das bandeiras os caminhos centrais, os rios não deixavam de assinalar sua representação:

> Este rio é tão caudaloso e arrebatado, que navegando-se com tanto trabalho só se pode andar de dia pelas matas e pedras que tem atravessadas, e algumas escondidas, que me topando a canoa nelas, a viram com as mesmas pancadas (sic) as sacodem e lançam fora a gente, e a quem não sabe nadar experimenta maior risco (...) Desta cachoeira foi navegando a tropa pelo Tietê abaixo com grande trabalho e risco, e não menos sustos pela violência das águas e pelas muitas pedras, cachoeiras, sirga, itaipavas, contra-salto e despenhadeiros em que se descarregam as canoas e se arrastam por terra, e lançando-se depois ao rio (TAUNAY, 1975, p. 112-113).

Assim, como no relato de Rodrigo César de Meneses, governador da capitania de São Paulo, em sua viagem para Cuiabá em 1726, narrar as incursões pelos rios Tietê e Paraná significava narrar os perigos representados pelos saltos e corredeiras. Transpor estes caminhos era deparar-se "de certo o pior que tem estes sertões", proporcionando "grande susto e trabalho os caldeirões e redemoinhos".[8] Pontos como o Salto Itapura e mesmo o rebojo de Jupiá não passavam despercebidos para quem por estes caminhos circulavam, principalmente

[7] Idem.
[8] Idem.

as corredeiras de Urubupungá, "cujo fracasso se houve a mais de 2 legoas, alevantando uma tal nuvem de vapores que se avista ainda de maior distancia" (SAINT ADOLPHE, 1845, p. 235).

Cada vez mais que adentramos o século XVIII se diversifica o número de relatos. Com a descoberta das minas de ouro de Cuiabá, em 1718, os caminhos fluviais adquirem maiores centralidades na penetração dos sertões. Época das *monções*,[9] partindo em períodos que os rios estavam mais cheios, buscavam realizar, além do encontro das minas, o comércio de armas, alimentos e escravos. Descobertas as minas, por Pascoal Leme, fundando o "Arraial de Cuiabá", prolongam-se as bandeiras com o ciclo das monções, sendo muitas as expedições a seguir este percurso.

Antonio Rolim de Moura Tavares, Conde de Azambuja, viajando de São Paulo a Cuiabá, no ano de 1751, assim descreveu o rebojo Jupiá:

> Há nele (Rio Paraná) um célebre passo, que chama Jupiá, que quer dizer covo, na língua da terra, o qual é um redemoinho, que a água faz nesta figura bastante largo, e fundo e a água corre com bastante violência para parta de tal sorte, que é necessário passar o mais distante daquela parte, que pode ser, e fazendo grande força de remo, porque se chegam a dar ali as canoas infalivelmente as sorve a água[10].

Buscando assegurar um projeto de efetiva ocupação luso-brasileiro da então capitania de Mato Grosso e obstruir assim uma eventual entrada hispânica, ampliam-se o número expedições, conduzidas sob um caráter defensivo, comercial e produtivo. [11] Em uma delas, Teotônio José Juzarte, sargento-mor português a serviço da coroa, partindo de Araritaguaba narra em três meses, percorrendo o Tietê, Paraná até o rio Iguatemi os grandes perigos que estes obstáculos representavam no caminhar:

> Este e o celebre e grande Jupiau, muito perigoso, causado de uma grande laje de pedra, que sobe desde o fundo do rio Grande Paraná ate a superfície da água; cuja e cortada direita a prumo pela parte do Norte o que causa fazer as águas batendo nela um grande rodamoinho da sorte que como a maré enche

[9] De procedência árabe, que define o período propício a navegação, consiste em incursões fluviais para o interior do país, expedições que se projetavam de São Paulo a Mato Grosso por meio dos rios. Segundo Holanda "Era variável o roteiro das primeiras viagens, que se faziam sem ordem e sem época determinada. Desciam então as canos o Tietê até a foz, seguiam o curso do atual Paraná, entravam por um dos seus afluentes da margem direita, em geral o Pardo e, neste caso, subiam depois o Anhanduí-Guaçu, ganhando as contravertentes do rio Paraguai, para atingir este rio através de um dos seus afluentes orientais" (1994, p. 143).

[10] RELAÇÃO da viagem que fez o Conde de Azambuja da cidade de São Paulo para a Vila do Cuiabá no ano de 1751. In: PAIVA, Ana Mesquita Martins de *et al*. (Org.) *D. Antônio Rolim de Moura:* primeiro Conde de Azambuja. (Correspondências). Cuiabá: EdUFMT, 1982. v. 1. p. 10.

[11] Ver: BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial*: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo, 1765-1775. São Paulo: Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1979.

> e vaza, fazendo em grande distancia muitas ondas, causa aos navegantes deste rio Grande susto e medo para que não caiam as embarcações neste perigo (SOUZA e MAKINO, 2000, p. 397).

Com diário em mãos, recebendo ordens de descrever todos os rios e paragens, produziu um total de 65 documentos entre relatos e mapas, que descrevem os trajetos e caracterizações tanto dos sujeitos quando dos espaços percorridos. Entre o curso do Tietê até a foz do rio Paraná a expedição levou vinte e cinco dias, totalizando quarenta e seis corredeiras, dentre elas as de Avanhandava e Itapura, detalhando as dificuldades da travessia. Mas nenhum representava tanto perigo quando o rebojo de jupiá, pois "no centro deste redemoinho, tem como hu sorvedouro que embebendo em sy todas as aguas deste rio por quaze o expasso de meya hora, as toma a vomitar, lansando-as fora", e de uma margem a outra, volvendo suas águas "torna a formar novas ondas tão percépitadas, e com tanta fúria que tornão de repente a crescer as mesmas agoas; e assim continuamente, estão estas agoas nesta paragem á maneira de hu homem que respira" (TAUNAY, 1975, p. 160-161).

Conduzia um total de trinta e seis canoas, com aproximadamente setecentos colonos que, a cada légua percorrida, temiam o risco de contrair enfermidades, devido ao clima doentio descrito por Juzarte. Neste percurso, pelos relatos evidencia-se que, além dos perigos das corredeiras, "suas aguas são pestilentas e vermelhas, seu climen mui doentio e sujeito a cezões dobres e malinas; hé mui triste e estéril de pássaros, abundante de immundicias, bichos e inseptos"[12]. Notadamente, esta situação refere-se diretamente à presença de aves, como Urubus, que se ancoravam nos rochedos do Salto Urubupungá e ali expeliam seus excrementos, dotando de coloração branca todo o salto. Vem desta situação então, sua própria denominação.

Destacam-se então nestes relatos como os caminhos para o interior eram bravios, inóspitos e sofridos, pois eram percorridos durante meses a fio de muitas privações e obstáculos. Não obstante, contrastam com um período de grande entusiasmo, uma vez que estamos percorrendo os caminhos do ouro, das minas de Cuiabá, "de tamanho tesouro, até então ignorado" (CORRÊA FILHO, 1969, p. 202). Mas em seu caminho estão os saltos e jupiás, afamados nos sertões a quem busca a riqueza do ouro:

> Salto é um rochedo excessivamente alto donde se despenha e precipita com tal violência que na parte em que cai, levanta, e exita [sic] tal fumaça do

[12] Idem.

> mesmo e de vapores cor de enxofre que realmente parece terem ali o seu assento os demônios, o estouro é tão horroroso que se ouve de léguas causa porque é mais arriscado o passado, pois se chega a ele vem um homem já sem vida (TAUNAY, 1981, p. 171).

Ao mesmo tempo, como bem nos lembra Galleti (2000), se os percalços da viagem contrastam com as riquezas da busca aurífera, este período também produziu narrativas que positivamente realçam a natureza e as próprias corredeiras.[13] A imprevisibilidade dos caminhos contrasta com uma natureza feroz, mas também exuberante, como nos relata Francisco Almeida, em sua missão demarcadora de Belém a São Paulo em 1780:

> A meia legoa de distancia ouve-e a bulha da queda d'agua despenhada. É este um salto digno de ver-se, não só pela belleza da configuração, e posição das pedras, e canaes, por onde se despenha a agoa, como pela galantaria da luta dos peixes com a agoa (...)a experiência d'esta viagem me tem mostrado, que quanto mais revolta está a agoa nos saltos e cachoeiras, onde há peixes, melhor pescaria se faz[14].

Ainda no início do século XIX, Hércules Florence, integrando a expedição do cônsul Langsdorff, saiu de Porto Feliz em 1826 e "depois de 53 dias, a monção, a 18 de agosto, sulcou águas do Paraná", momento em que seus membros puderam "contemplar o salto de Urubupungá, tão falado naqueles lugares" (FLORENCE, 2007, p. 35). Espaço de descanso e celebração, para os tripulantes "aquele momento foi de verdadeira festa. Além do prazer que sentíamos em descansar os olhos sobre a superfície desse grande e novo rio ao sair do penoso Tietê, na grata alegria de nossos camaradas tínhamos novos motivos de satisfação" (FLORENCE, 2007, p. 89).

Mesmo em águas paulistas, a visão representativa destas corredeiras, bem diferentes das analisadas até o momento, revela uma viagem calma, em que "entre as grandes e belas cenas da natureza, um salto como o de Itapura ou Avanhandava oferece tanta magnitude como outras, sem contudo incutir n'alma nenhum sentimento de terror", pois cerceado de belas paisagens, entre os todos os percalços "fica-se preso de admiração, dominado pelo tumulto,

[13] GALETTI, L. S. G. *Nos confins da civilização:* sertão, fronteiras e modernidade nas representações sobre o Mato Grosso. Tese, USP, 2000.
[14] ALMEIDA, Francisco J. de Larcerda. *Diario da viagem do Dr. Francisco Jose de Lacerda e Almeida pelas capitanias do Para, Rio Negro, Matto-Grosso, Cuyaba, e S. Paulo, nos annos de 1780 a 1790*. São Paulo: Typ. de Costa Silveira, 1841, p. 80.

pelo estrondo e a agitação; os abismos se abrem a cada instante, mas não nos inspiram medo nem horror"[15].

Mas no final, o sertão ecoa como uma zona de fronteira, distante da civilização para estes que o relatam, que descrevem em forma de "aventura" seus percalços, emaranhados na fascinação com a natureza, com o desconhecido, culturalmente estranho a esta maioria de viajantes europeus que por aqui adentraram. E assim destaca Florence em suas impressões:

> O sentimento que experimentei, ao contemplar tão vasta extensão d'água e a riba distante, lembrou-me o abalo que recebe o viajante quando divisa, mar alto, as costas que demanda. Se essa terra é a França, então seu coração estremece jubiloso ao pensar nos gozos já próximos que lhe franqueia aquele belo país, tão adiantado em civilização. Aqui, porém, só podíamos ver selvagens e míseras tocas, espetáculo ainda assim cheio de interesse e novidade para quem quer estudar o homem em seu tipo primitivo[16].

Devemos ter em mente que estes relatos, frutos das circunstâncias e mentalidades de seu tempo, ao passo que nos possibilitam uma experiência de leituras daqueles sertões, também constituem parte de um esboço historiográfico daqueles que, principalmente na primeira metade do século XX, buscaram projetá-lo a partir de seus postulados. Em trabalhos como o de Cavenagui (2001) é destacado como mapas produzidos por Céspedes Xeria, em 1628, descrevendo esta região são utilizados também por Taunay e ressaltados como elementos da memória paulista ao longo do século XX. Os rios, para autores como Cassiano Ricardo, Alfredo Ellis Júnior, Capistrano de Abreu e mesmo Affonso de Taunay definiam a natureza da marcha bandeirante rumo ao sertão, como se determinassem os caminhos da própria história paulista[17]. Segundo Holanda, desprezando a própria dinamicidade das fronteiras e da formação territorial do Brasil, não levam em consideração o próprio documento histórico, trazendo-o para a contemporaneidade expurgando sujeitos, técnicas e paisagens, emaranhados em ideologias e memórias de seu tempo.

Contrabalanceando tais leituras, analisando as narrativas sobre as vias fluviais, transparece a visão das dificuldades que estas rotas proporcionavam, com suas quedas d'águas e outros declives, que impossibilitavam o continuar da navegação em alguns pontos,

---

[15] Ibidem, p. 88.
[16] Ibidem, p. 89.
[17] Destacava Taunay: "A São Paulo apertado pela Serra Marítima alargaria o Sertão onde os grandes caudais, nascidos a pequena distância do mar, indicavam a marcha para as terras ocidentais" ou "Como que o curso do Tietê constituiu uma haste de lança cuja conto era o Caminho do Mar, lança enristada contra o meridiano de Tordesilhas forçando-o a recuar para oeste mais de quinze graus, do litoral atlântico às margens do madeira" (TAUNAY, 1975, p. 16-290).

necessitando ir pelas margens para continuar. Os denominados "maus passos" levavam a uma mescla de rios e terra no trajeto de monçoeiros e demais viajantes do oeste, até seu findar ainda na primeira metade do século XIX[18].

Assim, pelo olhar dos viajantes é que as corredeiras do rio Paraná foram representadas em mapas cartográficos, diários de navegação e adentraram a memória nacional em fins do século XIX e XX. Emaranhado às potencialidades de um discurso oficial produzido por espaços como o IHGB, as corredeiras de Urubupungá agora ecoam em novas narrativas, imbuídas em outras preocupações advindas da modernidade, vistas agora como espaço possuidor de riquezas e de suma necessidade de integração com os ditos eixos centrais do país.

Em meio à construção do projeto hidrelétrico, sob o manto de novas representações, estes relatos ainda ecoarão, mas para afirmar a chegada de um novo tempo e destituir da memória sua imagem bravia, até aqui relatada. Os caudalosos saltos e jupiás agora seriam instrumentalizados e dominados a serviço do progresso.

Estes rios, grandes dádivas que abençoaram e condenaram civilizações, carregados de mitos e histórias, não perderam seu poder. A modernidade não condenou estes mitos fluviais, apenas os instrumentalizou, como novos sinônimos, a partir de novas necessidades. Antigas propagandas estadistas que os projetavam como "fita imperial que atava diversas nações" ganharam novos contrastes, novas aspirações (SCHAMA, 1996, p. 365). Os passeios românticos em rios como o Reno e Danúbio, contrastam agora com o turismo industrial, para acompanhar a construção de imponentes barragens, como ocorreu no Salto de Urubupungá.

E para os sertões marchou o progresso.

Rios, fios e trilhos na integração territorial

As representações de um rio permeado pelo desenvolvimento, que iremos encontrar alocados ao rio Paraná ao longo do século XX, remontam marcos que, desde fins do século XIX, produzem a imagem de um "sertão a ser explorado". Técnicas e tecnologias como as empreitas realizadas por Marechal Cândido Rondon, com a introdução do Telégrafo e a

[18] Em seu trabalho "Monções" Holanda evidencia sua diferenciação com tal historiografia e deixa claro que, em relação às bandeiras e monções, "naquelas, os rios constituem efetivamente, obstáculos à marcha, e as embarcações são apenas o recurso ocasional do sertanista", enquanto que nas monções "a navegação, disciplinadora e cerceadora dos movimentos, é que se torna rega greal, e a marcha a pé, ou a cavalo, constituí exceção a essa regra" (HOLANDA, 1945, p. 123).

passagem dos trilhos da Noroeste do Brasil iriam revelar novos sentidos para o interior do país. São enunciados que desvelam uma região integrada aos interesses econômicos e políticos de outras esferas, utilizando-os, neste espaço, como elementos promotores do progresso nos rincões do país.

E sob a égide da modernidade caminhamos para o século XX. Desenvolvimento científico e tecnológico transformou-se em sinônimo de progresso e civilidade. Superar a realidade crua e inóspita era a convicção alicerçada pela ciência, que projetava alcançar, desvelar, mapear e remodelar o mundo, em um espaço onde epopeia e mito confundem-se e impõem-se, entre a dominação e exploração[19].

Do iluminar das incertezas revolucionárias do século XVIII, transbordou um cenário de descobertas, explorações e fascinações tecnológicas do século XIX. Era das revoluções e dentre outras, das invenções e técnicas da engenharia, que anunciavam a nova era das comunicações, transportes e energia. Entre fios, trilhos, carros e luminárias, o progresso era anunciado, relatado pelos periódicos que também viviam uma nova era, de público e publicações, sua multiplicação, entre não letrados e o mundo das letras, em terras europeias e agora se multiplicando em terras tupiniquins. Entre o que se publicava e o que acontecia, intensificava-se uma sociedade calcada no acelerar de produzir e informar, na qual, entre os fios e trilhos, novas necessidades surgiam: produzir energia.

Assim, pensar o desbravamento dos sertões e cada vez mais dos rios, o caminhar de penetração aos rincões do país confunde-se, por vezes, com o processo de estabelecimento de técnicas e tecnologias no avanço para tais regiões. Permeado pela ambiguidade como espaço da barbárie e atraso, mas componente necessário à integração territorial conjuga-se como fronteira a ser avançada, espaço do novo e promissor, limiar da presença do estado e do poder. Depositário de ideias e ideais, como a de nação, ocupou lugar central no avanço da República, alicerçado na introdução de novos mecanismos técnicos e tecnológicos como representante do progresso e civilização.

Convém ressaltar que, como sertão, estamos nos referindo a uma grande porção do território nacional, que se engendra pelo extremo oeste paulista até o oeste do Paraná, todo o Centro- Oeste e até mesmo porções da Amazônia. Segundo Arruda, "no início do século, mais da metade do seu território era considerado 'sertão', desde que considere 'sertão' como oposto a cidade", configurando-se toda uma região sob uma só representação: " inacessível,

[19] DUPAS, Gilberto. *O mito do progresso.* São Paulo: UNESP, 2006.

distante, incivilizado, separado do país" (2000, p.14;189). Assim, às portas da independência, "sertão ou 'certão', usado tanto no singular quanto no plural, constituía no Brasil, noção difundida, carregada de significados" (AMADO, 1995, p. 148).

Sob o manto do desconhecido continuaram a ocorrer movimentos de penetração ao interior do país e, de expedições estrangeiras a projetos governamentais, se formularam os esforços de exploração e mapeamento do país. Ao mesmo tempo, este movimento de penetração acabou por transformar a própria representação destes espaços, projetando novas possibilidades de ocupação e uso de suas riquezas, por meio da instrumentalização da natureza, delineando novos horizontes em fins do século XIX, em que, como observa Hobsbawm (1988) a economia muda de marcha e estabelece as possibilidades que seriam visualizadas nas primeiras décadas do século XX.

Inseridos pela possibilidade de transformar, produzir e civilizar, podemos observar, segundo Arruda, as potencialidades da natureza:

> As selvas eram riquíssimas, os rios, apesar de caudalosos, navegáveis, condição fundamental para transportar mercadorias numa região praticamente sem estradas de ferro, suas potentes cachoeiras poderiam produzir muita energia, suas cataratas eram imensas, os campos, extensos e variados, a permitir uma ampla possibilidade de uso agrícola, além das ricas e valiosas reservas minerais (ARRUDA, 2000, p. 83).

Assim, com o advento de novas possibilidades cada vez mais crescentes para aquelas regiões, a ideia de progresso estava intimamente relacionada à "sujeição das forças da natureza ao homem", como salienta Souza (2008, p. 16). Telégrafo, luz elétrica, trilhos e demais engrenagens da industrialização associavam-se a modernização capitalista daqueles espaços. Observando na virada do século cidades como Corumbá, situada às margens do rio Paraguai, civilização e progresso remetiam diretamente à modernização destes núcleos, estabelecendo novos comportamentos disciplinares, hábitos sociais e paisagísticos como necessidades para adentrar no "moderno".

Ao mesmo tempo, devemos ter a percepção, como nos elucida Berman (1992), que as experiências de modernização aqui estabelecidas, principalmente na primeira metade do século XX, não podem ser pensadas somente como práticas importadas, ou seja, absorvidas prontas e acabadas de outros espaços. Na verdade, são práticas provedoras de mecanismos e relações próprias, gestadas a partir das experiências do contexto e momento em que elas se estabelecem.

Traço marcante deste processo histórico, esta percepção espacial, onde o vazio e atraso eram medidos pela falta dos mecanismos do progresso, condicionaram estas regiões a necessidades exteriores a elas, em que as experiências da modernidade reduziram distâncias, mapearam caminhos, mas polarizaram as diferenças como inferioridades. Diferente das leituras que, no passado, fizeram os viajantes, agora, mais do que relatar, foi necessário convencer da necessidade de transformar, de vencer a natureza. E foi no discurso de engenheiros, comissões e institutos que encontramos memórias destes caminhos fluviais, ligados, por vezes, a uma ideia de sertão destinado a exploração de suas potencialidades.

O Alto Paraná[20], região limiar dos sertões, permeada pelo rio de mesmo nome, tornou-se receptáculo destas potencialidades, representando um espaço a ser lapidado pelas intervenções do progresso. Espaço do futuro Complexo Hidrelétrico Urubupungá, tornou-se o fino fio da junção territorial nas palavras de Alfredo Varela: "Muitos dizem que o Paraná separa as costas dos três países, mas, em realidade, ele é o fino líquido que os une" (2008, p. 26). E, para o autor, o Alto Paraná:

> É um reino imenso e imponderável e o sol não se cansa nunca de iluminar tanta beleza e tanta miséria (...). Tem seu idioma próprio, que não é o guarani, nem português, nem castelhano, porque se trata de uma mistura pitoresca e bárbara dos três idiomas. Só cabe um país, uma só terra, uma pátria comum. Este gigantesco paralelogramo, de cinco mil léguas quadradas, que é a pátria de erva-mate: o Alto Paraná"[21].

Euclides da Cunha também expressou suas considerações a respeito deste espaço e, principalmente sobre as corredeiras do rio Paraná, as corredeiras de Urubupungá. Centrado nas relações entre a modernidade, civilização e os sertões, considerou uma vasta região do país como desprovida de elementos modernos, imperfeita e pronta para ser lapidada pelos instrumentos do progresso. Evocado pelo autor como a "esquina dos três estados", referindo-se à São Paulo, Mato Grosso e Minas Gerais, pelas corredeiras do rio Paraná passaria o progresso, pois "a volubilidade do rio contagia o homem" (CUNHA, 1967, p. 23). Porém, considerava que, com toda sua poética, o rio, tal a sua história é revolta, desordenada e

[20] Esta denominação corresponde a um dos cinco trechos em que pode ser dividido o rio Paraná. Região fronteiriça entre os estados de São Paulo e Mato Grosso do Sul, corresponde ao espaço situado entre as junções dos rios Paranaíba e Grande, ao norte até o trecho de Guaíra, antiga localização do Salto das Sete Quedas. Com um total de 619 km de extensão, esta região destaca-se historicamente em estudos, seja pelo gradual processo de penetração para o interior do país como pelo desenvolvimento de complexos hidrelétricos, como no caso estudado.

[21] Ibidem, p. 27.

incompleta e, incorporando aqueles rincões aos instrumentos do progresso, resultaria em seu prognóstico futuro:

> [...] os terrenos compreendidos entre as duas quedas, Urubupungá, no Paraná, e Itapura, no Tietê, distantes uma légua, são a base vindoura do mais importante dos centros industriais da América do Sul, dispondo da energia mecânica incalculável daquelas catadupas, que, somando-se à derivada do salto da Avanhandava e transformando-se em energia elétrica, não só satisfará a todos os misteres da indústria, como à tração das estradas de ferro que por ali passarem[22].

Os prognósticos expressos neste e em outros relatos seriam utilizado novamente nas décadas de 1950 e 1960, para reforçar e afirmar determinadas percepções sobre a necessidade do desenvolvimento energético nas corredeiras de Urubupungá. Serão novos sujeitos, permeados pelos interesses daquele contexto, mas que não deixam de estabelecer referências a um passado instituidor de significados, como marcos que referendam suas ações.

Um rio bruto, inóspito a ser lapidado, eram as primazias que deveriam ser cumpridas pelo trabalho do homem, produzindo o progresso e promovendo caminhos para a ocupação e civilização destes sertões, instrumentalizando a natureza. Símbolo de brasilidade, ela foi desvelando-se como elemento material do desenvolvimento, pelos olhares que cada vez mais adentravam os sertões. Olhares que ganham forte significado com a passagem da Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo. Criada em 1886 representou o mapeamento do interior paulista rumo ao oeste, produzindo rica documentação sobre a geografia, relevo, tipologia de solo e fluvial, estimulados pelas possibilidades de novas vias de comunicação, exploração dos recursos naturais e colonização[23].

Muito próximo aos modelos internacionais de exploração geológica, a comissão realiza seus trabalhos a partir de afluentes diretos do rio Paraná, como o Paranapanema, empreendido por figuras como Teodoro Sampaio[24]. A partir de 1905, a comissão amplia seu segundo período de trabalhos, em meio ao governo de Jorge Tibiriçá e a nomeação do engenheiro João P. Cardoso à frente da comissão. Sob o encargo de nomes como Jorge Scorrar, Guilherme Florence e Coronel Schmidt a comissão efetuou a exploração de rios

[22] Idem, p. 128.
[23] OLIVEIRA, Eduardo Romero de. História de vida às margens do rio Paraná. *Revista de História Regional*. Vol. 13, nº 02. UEPG, 2008.
[24] FIGUEROA, Silvia. *Modernos Bandeirantes:* a Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo e a exploração científica do território paulista (1886-1931). Dissertação. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, 1987.

como o Tietê, Aguapeí, Feio e Paraná, produzindo relatórios, mapas e fotos. Este momento, segundo Queiroz, pode ser caracterizado pela intensificação das necessidades de ocupação econômica dos sertões, impulsionadas tanto pela promoção dos cafeicultores do extremo oeste paulista quando por ações particulares no sul de Mato Grosso[25].

Buscava-se neste contexto uma aproximação econômica do Sul de Mato Grosso como o estado paulista, em que empresas como a Companhia Mate Laranjeira, a Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso e contando com a promulgação de decretos governamentais (como o de 1905, que criava novas comissões de exploração) estabelecia uma navegação mais regular pelo Alto Paraná. Por estes meandros criavam-se novas rotas de escoamento do Mate e o comércio bovino passou a desempenhar importante elemento para a economia regional, sendo necessária a abertura de novas estradas de rodagem, fazendo de pontos como o Porto 15 de Novembro centrais na ligação entre o Sul de Mato Grosso e São Paulo[26]. Junto a criação destes portos, assistiu-se a ampliação da navegação no Alto Paraná, alicerçada em licitações governamentais, executados, em sua maioria, pela empresa Companhia Viação São Paulo[27].

O Alto Paraná torna-se assim importante centro de relações entre os estados, fortalecendo os laços da região com a economia de São Paulo, vislumbrado em perspectivas de povoamento para a região. Esboça-se assim, junto às barrancas do rio Paraná, seja próximo à passagem dos trilhos da NOB ou junto aos portos, programas de colonização e desenvolvimento comercial, convergido o rio em "ponto de apoio do movimento expansionista" (QUEIROZ, 2003, p. 188). Porém, os saltos e jupiás ainda se configuravam, para tais ações, como obstáculos à navegação.

E neste processo a Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo, ao incumbir-se de promover novas vias de acesso à colonização e exploração, ampliou o conhecimento de rios como o Paraná. Sob a bandeira de "exploração do extremo sertão", realizaram um mapeamento detalhado de sua profundidade, largura, regime e localização dos acidentes, como saltos e corredeiras. O resultado é o compêndio de informações que identificavam todas as características e potenciais naturas deste rio, acentuando que tal região "virá prestar um poderoso auxílio dessa grande zona central, logo que seja estabelecida a navegação desse rio-

[25] QUEIROZ, Paulo R. C. A navegação na Bacia do Paraná e a integração do antigo sul de Mato Grosso ao mercado nacional. In: In: *Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica*. Caxambu (MG). Setembro, 2003.
[26] Idem, p. 170.
[27] Como destaca Queiroz (2003) tal momento marca a multiplicação das atividades da empresa entre os estados, fazendo da mesma importante centro de abastecimento do interior do país.

mar (...) que sente-se atrofiado pela falta de comunicação".[28] Somado aos relatos minuciosos que compõe o conjunto informativo, centrados mais nos rios do que em aspectos do entorno, se destacam um conjunto de mapas e fotos que reforçam o potencial das corredeiras e intensificam a presença do homem em seu meio.

Imagem 01 – Salto de Urubupungá



Fonte: Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo. *Exploração do Rio Paraná*. 2ª ed. São Paulo, 1911, p. 100.

O tom textual triunfalista presente no relatório projeta-se em cada imagem que nos leva a visualização de uma dupla referência: da exuberância natural daquelas longínquas terras e seu potencial para navegação e uso dos recursos naturais. Em mais de 120 fotos, nos convida ao desconhecido, pelo olhar da civilização. Como nos adverte Barthes, "a fotografia não fala (forçosamente) daquilo que não é mais, mas apenas e com certeza daquilo que foi. (...) a essência da fotografia consiste em ratificar o que ela apresenta" e " toda fotografia é um certificado de presença" (BARTHES, 1984, p. 127-129).

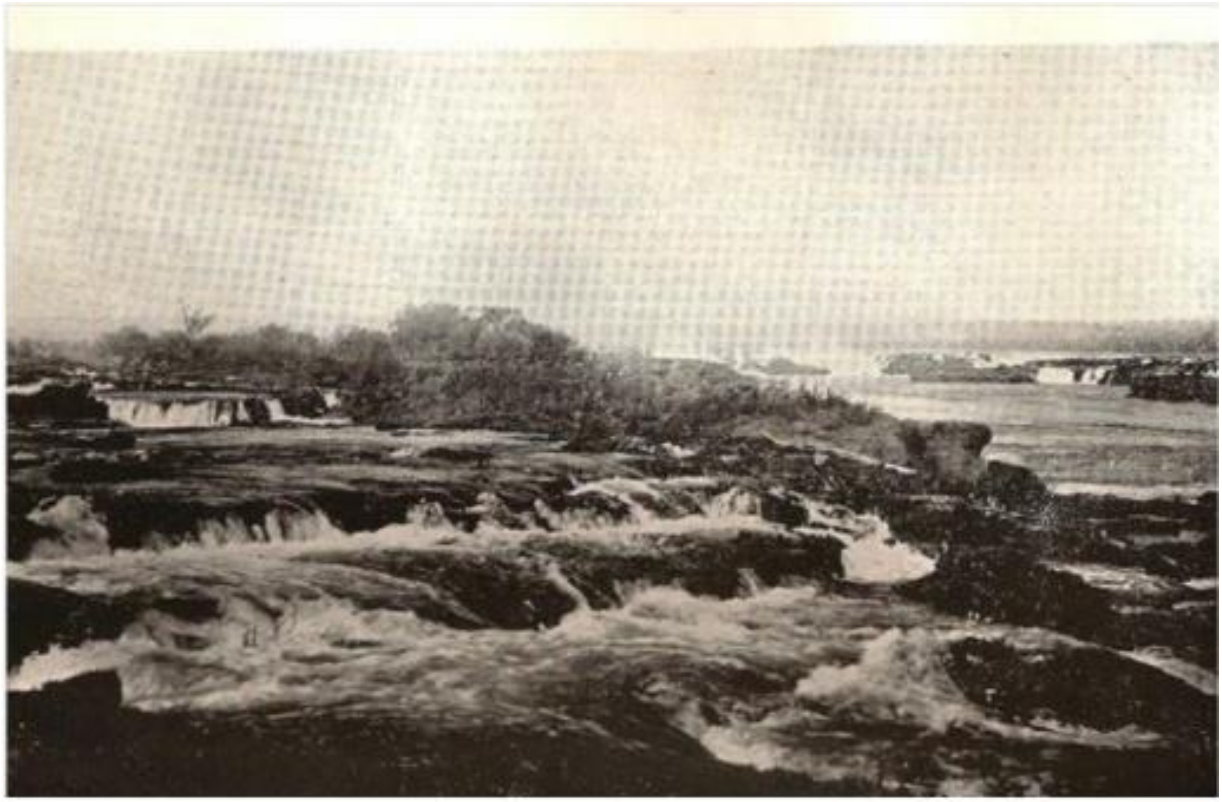
Junto à palavra, realça as potencialidades de um espaço, de uma trajetória, como pontuado por Schmidt, em seu relatório sobre a navegabilidade do rio:

> O rio Paraná é apenas navegável entre o salto de Urubupungá e Sete Quedas e depois da foz do Iguaçu até o rio Paraguai. A grande largura e profundidade do rio no trecho entre os dois saltos mencionados tornam-no, entretanto, apto para a grande navegação nesse trecho, quando houver vida nas suas margens, isto é, quando o sertão dos estados interessados estiver povoado. Então, uma estação de estrada de ferro na margem serviria a esse

[28] CARDOSO, João P. In: *Exploração do Rio Paraná*. 2ª ed. São Paulo: Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo, 1911.

> trecho todo e provocaria e chamaria todas as produções dos estados limítrofes vicinais ao rio e mesmo de parte da república do Paraguai[29].

Imagem 02 – Salto de Urubuúngá



Fonte: Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo. *Exploração do Rio Paraná*. 2ª ed. São Paulo, 1911, p. 42.

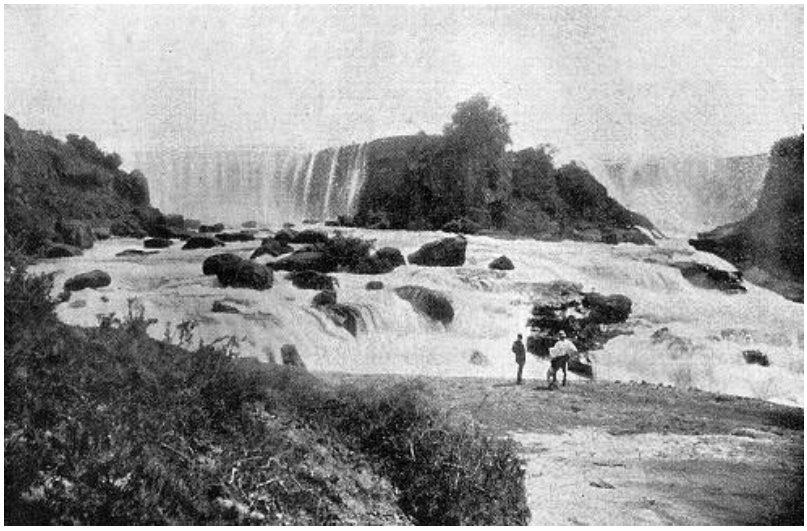
Dos mais variados ângulos, sob outras formas o rio e as corredeiras se apresentaram ao espectador, porém, não mais como eram. Uma nova realidade se estabelece ante a câmera, a partir da ótica da comissão, no qual, sob as lentes da reprodutividade técnica, como expressa Benjamin, "a natureza que fala à câmera não é a mesma que fala ao olhar, é outra, especialmente porque substitui a um espaço trabalhado conscientemente pelo homem, um espaço que ele percorre inconscientemente" (1985, p. 94). Emaranhados a uma nova racionalidade, ligada ao progresso, técnica e civilidade, tais documentos produziram uma nova representação sobre os sertões, de um espaço pródigo e admirável, alçado as idealizações do homem, não somente para o oeste de São Paulo, mas para regiões como o norte do Paraná e Mato Grosso, agora mais próximos pelas conectividades técnicas.

[29] Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo. *Exploração do Rio Paraná*. 2ª ed. São Paulo, 1911, p. 11.

Devemos ressaltar que a construção de imagens como estas visualizadas remetem diretamente a escolhas de determinados segmentos e grupos, pertencentes a um lugar social, como pontua Certeau estando, por vezes, "submetida a pressões, ligada a privilégios, enraizada em uma particularidade" (CERTEAU, 2008. p. 66). Como um destes filtros, encontramos excelente exemplo na (re) produção do *Álbum Gráfico de Mato Grosso*. Vinculado a um grupo de comerciantes de Corumbá, no início do século XX, foi impresso, em 1914, um compêndio composto por imagens, mapas, propagandas e gráficos de vasta região central do país, tendo Corumbá no âmbito central. Possuía como finalidade divulgar as potencialidades do Estado e atrair investidores nacionais e internacionais, apresentando em quinhentos e duas páginas a afirmação de que nos longínquos lugares do país também se fazia o progresso e modernidade.

Por meio desta "peça publicitária", como descreve Lopes (2009), constroem-se imagens encomendadas e afinadas com a ordem governamental, servindo-se da propaganda, alicerçada na modernização fotográfica, de gatilho para ressaltar que Mato Grosso "poderia ser longínquo, mas não era incivilizado, poderia ser despovoado, mas não era desconhecido. Se ainda não entrara na almejada era do progresso, tinha tudo para fazê-lo em breve. Sua natureza anunciava um futuro promissor" (ARRUDA, 2000, p. 84).

Imagem 03 – Salto da Laja



Fonte: AYALA, Cardoso; SIMON, Feliciano. Álbum Graphico de Matto Grosso (EEUU do Brasil). Corumbá; Hamburgo: Ayalas & Simon Editores, 1914.

Por meio desta imagem, sem a apresentação de legenda, poderíamos estar novamente nos remetendo às considerações produzidas pela CGGSP, porém, tal como esta, mas alicerçado em outros propósitos, o Álbum Gráfico revela a natureza ente exuberância e a conquista, semelhante ao traçado pela comissão. Assim, podemos perceber que a fotografia cumpre a funcionalidade de divulgar as potencialidades naturais e progressistas presentes nestes sertões, como uma "imagem-mercadoria", como ressalta Arruda, divulgando estes rincões a fim de "anunciar que a obra do homem, ou da civilização imperava sobre a natureza" (2000, p. 83). Estas fotos são ao mesmo tempo, referências e produtos deste passado, significações e afirmações da lente de quem a produz, uma seleção, que se faz presente, sempre que necessário, pela memória ali evocada.

Em relação ao Alto Paraná, este não se revela pela ótica do Álbum Gráfico, mas situa-se próximo ao processo de desbravamento paulista e as estreitas relações que se estabelecem com o Sul de Mato Grosso. Como corrobora Queiroz, este avanço paulista traduzido pela realização de comissões exploratórias e cingido pela passagem dos trilhos da NOB são interpretados como estímulos ao progresso da região. Fortalecidos por leis que propõe melhorias na navegabilidade no rio Paraná, crescem as ações das companhias de navegação que cada vez mais estabelecem o transporte de mercadorias e gado pela região, estreitando os laços de São Paulo com o Sul de Mato Grosso, fazendo com que a região de Corumbá e a histórica rota fluvial pelo rio Paraguai se vinculassem mais a região norte do Estado do que ao Sul de Mato Grosso.

De qualquer forma, temos que tais iniciativas representaram a ampliação da presença do Estado-Nação moderno nestas regiões. Elaboradas pelos canais aqui demonstrados, um vasto local vai se caracterizando, definido seu lugar e seu papel na civilização, como espaço fronteiriço depositário de recursos econômicos em processo de exploração, conquista e colonização. Contando com imperativos paulistas, a ideia de desbravar os sertões, os espaços considerados "não habitados" revelam-se pelos imperativos econômicos, no qual a navegação continuou a exercer importante função e, ancorada nas potencialidades diagnosticadas, ocupam-se a divulgar a região "não pelo que era, mas pelo que poderia vir a ser" (LUCA, 1999, p. 40).

Por estes caminhos, pelas antigas representações territoriais dos sertões como espaços "pouco explorados" circularam ideias e ideais de um novo momento para a fixação do homem no interior do país. Fundidos às técnicas e tecnologias que alicerçavam a

integração, entre telégrafos, ferrovias e vapores, novos empreendimentos surgiram com o intuito de dar continuidade à marcha pelos sertões. Foi assim com a denominada "Marcha para o Oeste", empreendida por Vargas, em que o "espírito de brasilidade" continuou a movimentar antigas aspirações bandeirantes, revestidas pelos modernos sertanistas agora calcadas sob o manto de iniciativas oficiais republicanas, movidos pela falsa ideia de uma expansão "espontânea" das fronteias, pelos alicerces do conhecimento científico.

E o Alto Paraná tornou-se navegável, explorado e estimulado à colonização. E entre os avanços e recuos das ações de um espaço entregue as aspirações capitalistas, novas propostas de melhoramento foram gestadas para a região, para as corredeiras do rio Paraná. E sob os anseios de novos grupos, comissões e projetos, o que era útil e moderno tornou-se arcaico e novas necessidades se projetavam. E este mesmo rio, em meados da década de 1950, estaria emaranhado nestas preposições, pois junto ao povoamento e consolidação das potencialidades daquele território, articulou-se a necessidade de continuar o desenvolvimento, ampliando as possibilidades existentes junto a um novo motor: a produção energética. Um novo marco memorialista surgirá.

Referências Bibliográficas

ALMEIDA, Francisco J. de Larcerda. *Diario da viagem do Dr. Francisco Jose de Lacerda e Almeida pelas capitanias do Para, Rio Negro, Matto-Grosso, Cuyaba, e S. Paulo, nos annos de 1780 a 1790*. São Paulo: Typ. de Costa Silveira, 1841.

ARRUDA, Gilmar. *Cidades e Sertões:* Entre a história e a memória. Bauru: Edusc, 2000.

BACHELARD, Gaston. *A água e os sonhos:* ensaio sobre a imaginação da matéria. São Paulo: Martins Fontes, 2002.

BARTHES, Roland. *A câmara clara*. RJ: Nova fronteira, 1984.

BELLOTTO, Heloísa Liberalli. *Autoridade e conflito no Brasil colonial*: o governo do Morgado de Mateus em São Paulo, 1765-1775. São Paulo: Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1979.

BENJAMIN, W. A pequena história da fotografia. In: *Magia, arte e técnica:* ensaios sobre a literatura e história da cultura. São Paulo: Brasiliense, 1985. Obras Escolhidas, v.1.

BERMAN, Marshall. *Tudo que é Sólido desmancha no ar:* a aventura da modernidade. São Paulo: Cia das Letras, 1992.

CARDOSO, João P. In: *Exploração do Rio Paraná*. 2ª ed. São Paulo: Comissão Geográfica e Geológica do Estado de São Paulo, 1911.

CAVENAGHI, Airton José. A construção da memória historiográfica paulista Dom Luiz de Céspedes Xeria e o mapa de sua expedição de 1628. *Anais do Museu Paulista.* São Paulo. N. Sér. v.19. n.1. p. 81-109. jan.- jun. 2011.

CERTEAU, MICHEL. *A escrita da história*. 2º edição. Rio de Janeiro: Forense Universitária, 2008.

CORRÊA FILHO, Virgílio, *História de Mato Grosso.* Rio de Janeiro, INL/MEC, 1969.

COSTA. Mª de F. *História de um país inexistente*: o Pantanal entre os séculos XVI e XVIII. São Paulo: Estação Liberdade/Kosmos, 1999. 277p.

CUNHA, Euclides da. *À Margem da História*. São Paulo: Editora Lello Brasileira, 1967.

DUPAS, Gilberto. *O mito do progresso.* São Paulo: UNESP, 2006.

FIGUEROA, Silvia. *Modernos Bandeirantes:* a Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo e a exploração científica do território paulista (1886-1931). Dissertação. Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP, 1987.

FLORECE, Hércules. *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas*-1825 a 1929. Trad. Visconde de Taunay. Brasília: Edições do Senado Federal, 2007.

GALETTI, L. S. G. *Nos confins da civilização:* sertão, fronteiras e modernidade nas representações sobre o Mato Grosso. Tese, USP, 2000.

HOBSBAWM, Eric. *A Era dos Impérios*. Rio De Janeiro: Paz e Terra, 1988.

HOLANDA, Sérgio. Buarque de. *Caminhos e Fronteiras*. 3º Edição. São Paulo: Companhia da Letras, 1994.

_____. *O Extremo Oeste*. São Paulo: Brasiliense, 1986.

KARPINSKI, Cezar. *Navegação, Cataratas e Hidrelétricas*: Discursos e Representações sobre o Rio Iguaçu (Paraná, 1853-1969). TESE, UFSC, 2011.

LEONARDI, V. P. de B. *Os historiadores e os rios*: natureza e ruína na Amazônia brasileira. Brasília: Paralelo 15, Ed. UNB, 1999.

LOPES, Ana Paula de Oliveira. *Album Grapfico de Matto Grosso*: as imagens de um Estado que se pretende moderno. Dissertação. UFMT, 2009.

LUCA, Tânia Regina de. *A revista Brasil:* um diagnóstico para a (N) ação. São Paulo: Editora UNESP, 1999.

OLIVEIRA, Eduardo Romero de. História de vida às margens do rio Paraná. *Revista de História Regional*. Vol. 13, nº 02. UEPG, 2008.

PAIVA, Ana Mesquita Martins de *et al*. (Org.) *D. Antônio Rolim de Moura:* primeiro Conde de Azambuja. (Correspondências). Cuiabá: EdUFMT, 1982.

QUEIROZ, Paulo R. C. A navegação na Bacia do Paraná e a integração do antigo sul de Mato Grosso ao mercado nacional. In: In: *Anais do V Congresso Brasileiro de História Econômica*. Caxambu (MG). Setembro, 2003.

_____. *Vias de transporte e comunicação no sul do Mato Grosso colonial*: Projetos e realidades. UFGD, 2006.

SAINT_ADOLPHE, J.C.R. Milliet. *Diccionario geographico histórico e descriptivo do Império do Brasil.* Tomo Segundo, Paris, 1845.

SCHAMA, Simon. *Paisagem e memória*. São Paulo: Cia das Letras, 1996.

SOUZA, João Carlos de. *Sertão Cosmopolita:* tensões da modernidade de Corumbá (1872-1918). São Paulo: Alameda, 2008.

SOUZA, Jonas Soares de; MAKINO, Miyoko (Org.). *Diário de navegação* – Teotônio José Juzarte. São Paulo: Edusp; Imprensa Oficial, 2000.

TAUNAY, Afonso de E. História geral das bandeiras paulistas. Tomo primeiro. São Paulo: Melhoramentos, 1975.

_____. *Na era das bandeiras*. 2º Edição. São Paulo: Editora Cia. Melhoramentos de São Paulo, 1922.

_____. *Relatos Monçoeiros*, São Paulo/Belo Horizonte, 1981.

VERELA, Alfredo. *El rio Oscuro*. Buenos Aires: Capital Intelectual, 2008.

VESENTINI, Carlos Alberto. *A teia do fato:* Uma proposta de estudo sobre a memória histórica. São Paulo: Hucitec, 1997.

ARTIGO RECEBIDO EM: 23/03/2015
ARTIGO APROVADO EM: 28/06/2015