

DIRETRIZES POLÍTICAS, EMPREENDIMENTOS PRIVADOS: A atuação da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso (1908-1943).^{1- 2}
POLITICAL GUIDELINES, PRIVATE UNDERTAKINGS: The performance of the Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso (1908-1943)

LUCAS MARIANI CORRÊA
Mestrando PPGH - UNESP/Bolsista FAPESP
Assis/São Paulo/Brasil
lucasmcorrea@hotmail.com

Resumo: Nosso artigo visa refletir sobre a relação entre as diretrizes políticas e os empreendimentos de uma empresa particular inseridos e direcionados para o contexto de segurança nacional, ou melhor, da constituição do Estado Nacional. Dentro disso, temos a atuação da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso ocupando brechas e aproveitando-se de diretrizes governamentais que buscavam a modernização e o progresso do país a todo custo. Estariam como eixo dessas diretrizes a ocupação e colonização dos então chamados “sertões”, “oestes” ou espaços “vazios” brasileiros. Entre esses espaços “vazios”, a Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso atuou no extremo oeste do estado de São Paulo e no sul do antigo estado do Mato Grosso desenvolvendo atividades de navegação e de colonização. Para tanto, focaremos desde o surgimento dessa empresa em 1908 até quando sua atividade de navegação é transformada em autarquia federal em 1943, traçando em linhas gerais a história desses locais.

Palavras-chave: São Paulo. Mato Grosso. Diretrizes políticas. Colonização. Empresa particular.

Abstract: Our paper aims to reflect about the relationship between political guidelines of a private company targeted and inserted into the context of national security, or rather, into the constitution of the National State. In addition, we observe the performance of the Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso filling gaps and taking advantage of political guidelines that sought the modernization and progress of the country at all costs. The occupation and colonization of so-called "backlands", "west" or Brazilian "hollow" spaces are the axis of these guidelines. Among these "hollow" spaces, the Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso operated on the west end of the state of São Paulo and on the south of the former state of Mato Grosso developing sailing activities and colonization. Therefore, our focus ranges from the formation of the company in 1908 until 1943, when the sailing activity is turned into a federal agency, tracing the history of those places.

Keywords: São Paulo. Mato Grosso. Political guidelines. Colonization. Private company.

¹ Artigo submetido à avaliação em 15/10/2012 e aprovado para publicação em 26/11 /2012.

² O presente artigo refere-se aos resultados obtidos em nossa pesquisa de iniciação científica financiada pela FAPESP durante o ano de 2009 com o título *Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso (1928-1943)*, sob orientação do Prof. Dr. Eduardo Romero de Oliveira, o qual ainda norteia nossas pesquisas que estão em andamento na pós-graduação na UNESP-Assis.

Introdução

A formação social, política, econômica e até mesmo cultural do interior brasileiro, principalmente os denominados “espaços vazios”, está intrinsecamente ligada ao contexto de formação e constituição do Estado Nacional.³ Nessa perspectiva, podemos incluir o extremo oeste paulista, antigo Estado de Mato Grosso, o Estado de Goiás e todos os outros locais que eram tidos como “desabitados” pelo governo brasileiro e pela população. Inseridas nas políticas de consolidação de uma “nação”, a “ocupação” e a “estruturação” desses “espaços vazios” eram tidas como uma estratégia de segurança nacional, tornando-se, assim, diretrizes governamentais. O governo brasileiro, em conjunto com as elites pensantes, criou um aparato e mecanismos para legitimar essas políticas e diretrizes para a formação de uma nação.

Essas elites e o governo passam a produzir textos e teorias a fim de se legitimarem. Nesse sentido, Tânia de Luca aponta que

De uma exaltação contemplativa da beleza natural e das potencialidades ilimitadas da terra passou-se a advogar a necessidade urgente de conhecer, explorar e defender o território, contudo não bastava arrolar medidas, era preciso passar à ação, o que forçava as elites pensantes a defrontarem-se com a realidade nacional, ensaiar diagnósticos e propor soluções para aqueles que pareciam ser os nossos males. Proliferaram então discursos nos quais o Brasil interessava não pelo o que era, mas pelo o que poderia vir a ser (LUCA, 1999, p. 40).

Assim, essa dita elite pensante, muitas vezes trabalhando para o governo ou até mesmo exercendo cargos em secretarias ou órgão públicos, produz o material⁴ que dará base e apoio para as diretrizes governamentais de ocupação desses espaços “vazios”.⁵

³ Vale salientar que existe uma grande discussão historiográfica sobre as denominações dadas a esses espaços, como “sertão”, “espaços vazios”, “oestes”, retratando-os como o atraso, fora de um contexto internacional e nacional da corrida pelo progresso e o moderno. Ver: ARRUDA, Gilmar. **Cidades e Sertões**: Entre a História e a Memória. São Paulo: EDUSC, 2000 e AMADO, Janaína. História e Região: reconhecendo e construindo espaços. In: SILVA, Marcos (org). **República em Migalhas**: história regional e local. São Paulo: Marco Zero, 1990.

⁴ Essa elite agirá em conjunto, na maioria dos casos, com as Comissões Geográficas e Geológicas dentro do Instituto Histórico e Geográfico da Comissão Nacional de Telégrafo (Comissão Rondon) e de algumas Secretarias que serão as responsáveis por fiscalizar o andamento e a aplicação dessas diretrizes. Como material, produziram desde Relatórios até teorias, muitas concretizadas em livros. Ver ARRUDA, Gilmar. **Op. cit.**; SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como missão**. São Paulo: Brasiliense, 1985.; FIGUEROA, Sílvia Fernanda de Mendonça. **Modernos Bandeirantes**: a Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo e a exploração científica do território paulista (1886- 1931). São Paulo: USP, 1987. Dissertação de Mestrado; MACIEL, Laura Antunes. **A nação por um fio**: caminhos, práticas e imagens da ‘Comissão Rondon’. São Paulo: PUC/SP, 1997. Tese doutorado.; ZILIANI, José Carlos. **Colonização**: Táticas e estratégias da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso (1908-1960). Assis: UNESP, 2010. Tese Doutorado.

⁵ Vale salientar que as propostas de ocupação desses espaços “vazios” ou “oestes” estavam presentes desde o século XIX, até mesmo anteriormente. Com preocupação em assegurar os limites de seu território, os portugueses já identificavam os espaços não explorados e distantes como “vazios”,

Além do apoio e as diretrizes políticas voltadas para a “ocupação” e “colonização” desses espaços, tais produções e discursos também os tornariam “visíveis” aos interesses europeus ou de grupos e empresas estrangeiras que teriam interesse em investir seu capital (ZILIANI, 2010, p.35).⁶ Como aponta Gilmar Arruda,

(...) as distinções existentes entre as “áreas civilizadas” e os “sertões incultos” eram atribuídas às dificuldades de comunicação entre as diversas regiões e, principalmente, entre as regiões do litoral, urbanizadas, e os interiores. (...) Sendo assim, penetrar no sertão e atuar diretamente nas áreas ainda fora do controle do governo central, [poderia ser realizado] através da construção, em todo território de estradas, ferrovias, telégrafos (...) (ARRUDA, 2000, p. 105).

Ou seja, criar uma infraestrutura básica de locomoção e informação, ligando essas regiões aos centros urbanos, o que poderia ser realizado pelo capital externo ao invés do público.

Dentro desse contexto, o Governo acaba cedendo concessões a empresas e grupos particulares, dando privilégios de exploração, fiscais e até mesmo apoio financeiro para que elas ocupassem e “colonizassem” essas regiões de “oestes”. Essas empresas e grupos particulares, em concordância com tais políticas estatais, deram características peculiares a tais regiões. Nesse sentido, ao analisarmos uma região específica, o extremo oeste paulista e o sul do antigo Estado de Mato Grosso, podemos apontar como colaboradora uma empresa em especial, a Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso, a qual nos propomos a analisar neste artigo.

O estudo dessa empresa, que tem como atividade econômica inicial o transporte fluvial, possibilita-nos a compreensão não apenas de uma história empresarial e econômica, mas da história do interior de São Paulo e da região sul do Estado de Mato Grosso⁷, uma história econômica, política, social e, conseqüentemente, cultural. Para tanto, utilizaremos a documentação dessa empresa juntamente com fontes oficiais do governo. Para facilitar o entendimento do artigo, optamos por subdividi-lo em tópicos, seguindo algumas etapas de acordo com o desenvolvimento da Companhia.

“sertões”. Porém, como aponta ARRUDA, é no período inicial e de consolidação da república que esses questionamentos sobre ocupação desses espaços retornam com força entre os ideários das elites dirigentes, na tentativa de romper com o que seria relacionado ao Império. Ver AMADO, Janaina. Região, Sertão, Nação. In: **Estudos Históricos**. v.8, n°15. Rio de Janeiro, 1995 e ARRUDA, Gilmar. **Op. cit.** p. 103.

⁶ Segundo José Carlos ZILIANI, as ações de “desbravar” os sertões tornam-se um empreendimento econômico, uma vez que várias atividades passam a ser desenvolvidas nessas regiões e com garantias oferecidas pelo governo, como, por exemplo, a exploração de madeira. ZILIANI, José Carlos, **op. cit.** p. 35.

⁷ Essa região atualmente compreende ao estado do Mato Grosso do Sul.

A abertura de uma estrada boiadeira: o surgimento da Companhia.

Antes de analisarmos a atuação da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso (CVSP-MT), entendemos que seja prudente apontar os fatores que levaram à construção e criação dessa empresa. Nesse sentido, ao final do século XIX e início do XX, com o fim da Guerra do Paraguai, houve a expansão da pecuária e investimentos de empresas estrangeiras no antigo Estado de Mato Grosso, principalmente na região sul desse Estado. A pecuária, a partir dessa época, passou a ser a principal atividade econômica dessa região (SILVA, 1999, p.13-14).

Essa criação de gado era voltada principalmente para o fornecimento de carne para outros Estados. Inicialmente, o mercado de maior expressão era o do Rio de Janeiro e, posteriormente, o de São Paulo, como observou Paulo R. Cimó Queiroz. Queiroz ressalta que a rota do comércio de gado era feita pelo território de Minas Gerais, por uma estrada *boiadeira*, indo até a zona de Santana do Paranaíba, seguindo para a engorda em Minas ou São Paulo e depois para os centros consumidores (QUEIROZ, 2004a, p. 3). O caminho era muito longo e, como retratou Dióres Abreu, logo se manifestou “a necessidade de encurtar a distância percorrida pelas boiadas mato-grossenses para alcançarem o mercado representado pelo Estado de São Paulo” (ABREU, 1976, p. 191).

Segundo Juliana Sanches Silva Bonfim, a ideia era fazer uma estrada que ligasse o Estado de Mato Grosso a Campos Novos do Paranapanema, em São Paulo, para facilitar o comércio entre os dois Estados (Cf. BONFIM, 2009, p. 69). Assim, desde 1870, houve várias tentativas de ligar essas duas regiões, sendo, ao nosso ponto de vista, a chefiada pelo engenheiro Olavo A. Hummel de grande importância para o surgimento da CVSP-MT (ABREU, 1997, p. 38-50).

Hummel, a serviço do governo de São Paulo, em 1892, deu início à abertura de uma estrada de rodagem que ligaria seu Estado ao de Mato Grosso. O primeiro período da abertura da estrada começou com a derrubada da floresta nativa na região. O trabalho dava-se em ritmo lento, com dificuldades e precariedades. Muitos trabalhadores adoeciam por conta das más condições de trabalho e das chuvas, dificultando ainda mais o serviço. Porém, o trabalho teve seguimento e, já em um segundo período, a situação ficou um pouco mais favorável e, em 15 de janeiro de 1894, Hummel terminaria o trabalho de abertura (BONFIM, 2009, p.70-73).

Esse engenheiro ainda se depara e chama atenção para outra necessidade e problema na região. Como afirma Bonfim, fica explícito no relatório de Hummel a

preocupação com a travessia do gado e a necessidade da navegação no rio Paraná para tal concretização. No entanto, após a abertura da estrada por Olavo Hummel, essa foi abandonada e inutilizada (BONFIM, 2009, p. 70-73).

Todavia, os governos de São Paulo e Mato Grosso criam resoluções incentivando a (re)abertura de estradas de rodagem na tentativa de ligar os dois Estados. Nesse contexto, em 1902, o governo de Mato Grosso autoriza a contratação de Manoel da Costa Lima (conhecido como Major Cecílio) para a abertura da estrada até as margens do rio Paraná. Contudo, no ano de 1903, por meio de mobilização política, Francisco Tibiriçá também consegue a concessão de abertura da estrada dos dois governos. Assim, une-se a um grande fazendeiro paulista, Arthur Diederichsen, para obter apoio financeiro, criando a empresa *Diederichsen & Tibiriçá*. Diederichsen fica encarregado de abrir a estrada do lado paulista, designando tal serviço a seu funcionário Francisco Whitaker, enquanto que Tibiriçá se encarregaria do lado mato-grossense.

Como já relatado, Manoel da Costa Lima também tinha a concessão do governo de Mato Grosso e, em 1906, já havia feito a abertura da estrada nesse Estado e estabelecido um porto, Porto XV, com um vapor (*Carmelita*) comprado no Paraguai para a travessia do gado. Após algumas negociações, em 1907, Costa Lima vende sua concessão, direitos de exploração, toda estrutura e o vapor para a *Diederichsen & Tibiriçá*. No ano seguinte, após o término das instalações no Porto Tibiriçá, construído na margem paulista do rio Paraná, estava feita a ligação de São Paulo e Mato Grosso e, mais do que isso, pronto para a travessia do gado por balsa (BONFIM, 2009, p.77).

Nesse mesmo ano, em 1908, interessados em ampliar seus negócios, Diederichsen e Tibiriçá mudam a razão social da firma, surgindo a Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso.

A Companhia que tinha inicialmente a idéia de lucrar com a travessia de gado de particulares na estrada que ela abria, agora começa a mudar seus planos, pois apenas esse ramo não estava lhe conferindo muito lucro. Portanto, cria-se um centro de engorda de gado em Indiana (SP) para abastecer os consumidores paulistas e vão ao mesmo tempo atrair os vendedores matogrossenses. Além disso, a Companhia aproveitava sua infraestrutura viária terrestre e fluvial para o abastecimento de gêneros diversos num comércio atacadista e varejista, monopolizando o comércio durante muitos anos. (Idem, p. 78).

Além disso, a empresa contava com a instalação de casas comerciais e o serviço de navegação fluvial nos rios Paraná, Anhanduí, Pardo e Ivinhema, sendo também proprietária de grandes extensões de terra nos Estados de Mato Grosso e São Paulo. Já

na década de 1920, algumas dessas terras foram loteadas e vendidas aos colonos que vinham para a região.

A Companhia de Viação prosperou suas atividades ao longo dos dois primeiros decênios do século XX, notadas em suas publicações do Diário Oficial, principalmente as do ano de 1914, que traz a Assembléia Geral da Companhia dizendo

Entrando em discussão a ordem do dia, pede a palavra o diretor-gerente sr. Antonio José Ribeiro da Silva que, depois de assinalar o estado próspero da Companhia relata em breves palavras a expansão de todos os negócios da Empresa que hoje está senhora de cerca de 400.000 hectares (DIÁRIO OFICIAL, 1914, p. 550).

Mas, a partir de 1920, a empresa sofre alguns abalos que desestruturam a economia da Companhia, levando-a a várias mudanças.

Do Tenentismo à aquisição alemã

Nesse sentido, em Mato Grosso, já desde o final do século XIX, a navegação fluvial tornou-se, além de frente de expansão⁸, a principal atividade no ciclo econômico do Estado, sendo essa atividade – as chamadas monções – o principal meio de transporte para o comércio (HOLANDA, 1976). No entanto, mesmo essa atividade já estando concretizada na região mato-grossense, uma crise na década de 1920 abalou fortemente o comércio fluvial (CORRÊA, 1999, p.139).

Visto isso, questionamo-nos se esta crise fluvial se deu somente devido à crise econômica brasileira decorrente da baixa comercial do café no exterior. A nosso ver, tal fato deveu-se também à interferência das Revoltas Tenentistas no interior do Estado de São Paulo e em Mato Grosso, as quais também interferirão nas atividades de CVSP-MT.

Essa Revolta deu-se inicialmente em 1922 no Forte de Copacabana, no Rio de Janeiro, mais conhecida como os “18 do Forte”. Tal levante militar refletiu em outras regiões e Estados, como em Mato Grosso, e mais fortemente no sul. Em solidariedade aos revoltosos cariocas, os militares mato-grossenses também se rebelaram em uma falha tentativa de invadir São Paulo para dar sequência ao movimento (LANNA JUNIOR, 2003, p. 319).

Contudo, esse levante de 1922 não atingiu diretamente a Companhia, diferentemente do de 1924. Essa revolta teve repercussão direta no sul do Estado mato-grossense. Houve grande envolvimento dos militares a favor dos revoltosos e,

⁸ Termo utilizado para referenciar as atividades de ocupação não indígena das regiões tidas na época como não habitadas.

consequentemente, grandes investimentos na formação de exército na tentativa de sufocar o movimento, o que gerou uma crise econômica dentro de Mato Grosso. Assim, sendo a região sul a grande responsável pelo desenvolvimento econômico do Estado nesse momento, o abalo atingiu todo seu território, Norte e Sul, acirrando ainda mais as desavenças entre as duas regiões (Cf. CORRÊA, 1995, p.122-124).⁹

Já para o lado paulista, os militares tomaram a cidade de São Paulo, local onde se encontrava a sede administrativa da Companhia. Várias empresas tiveram suas sedes invadidas, causando grandes crises administrativas, como a Companhia de Estrada de Ferro Sorocabana, entre outras – das quais não convém, neste artigo, uma análise detalhada. Contudo, os revoltosos não conseguiriam administrar a cidade de São Paulo. Assim, sofrendo grandes pressões do governo, viram-se forçados a sair da cidade e rumar para o Mato Grosso, pois nessa região o movimento tinha forças (LANNA JUNIOR, 2003, p.324-325).

Os “tenentes” acabaram marchando para o interior e estabelecendo bases em Bauru, tendo esta cidade um valor estratégico por ser entroncamento ferroviário e facilitar a movimentação para outros lugares, principalmente, para Mato Grosso. No entanto, os revoltosos não tinham forças para se manter no território paulista, sendo forçados a sair. Essa fuga deu-se por vias fluviais, “Saiu do porto Tibiriçá, ocupou Guairá, Porto Mendes e, finalmente, Foz do Iguaçu (...)” (CARONE apud LANNA JUNIOR, 2003, p.324-325).

Não só a fuga foi feita pelo porto em que atuava a Companhia de Viação, como alguns de seus barcos foram tomados para servirem de transporte pelos revoltosos e também pelo exército federal, tendo que pegar lanchas emprestadas do próprio governo de São Paulo na tentativa de restabelecer suas atividades.

Depois que a cidade deixou de ser campo de batalha, ainda assim a fiscalização dos rios continuou precária, já que desde outubro os serviços estavam sendo ‘feitos apenas com os pequenos botes movidos a remo, visto a lancha ter sido cedida ao Snr. Cel. Arthur Diederichsen, para o restabelecimento do transporte de gado entre Mato Grosso e São Paulo, lancha essa hoje em poder das forças legais em operação no rio Paraná (JORGE, 2006, p.112).

⁹ Nesse período, o Estado de Mato Grosso ainda não havia se dividido entre Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, e ainda era um único Estado, mas já com sinais de desavenças. Ver CORRÊA, Valmir Batista. **Coronéis e bandidos em Mato Grosso**. Campo Grande, MS: UFMS, 1995.

Esse movimento uniu-se posteriormente ao da região sul do Brasil, formando assim a chamada Coluna Prestes. Essa, por sua vez, também passou pelo Mato Grosso, acirrando ainda mais a crise financeira.

Podemos notar, a partir disso, que a interferência na Companhia foi crucial para que ela não gerasse saldos financeiros tão positivos como foi retratado,

Por motivos de força maior, ainda não deu resultados financeiros que se esperavam e ainda teve que recorrer a capitais estrangeiros para poder continuar a desenvolver as suas possibilidades. (WHITAKER apud ABREU, 1965, p.460).

Ainda, é possível observar, nos Relatórios do Governo de São Paulo dos anos posteriores a esses movimentos, as péssimas condições dos materiais flutuantes e do estaleiro da empresa (RELATÓRIO do Governo de São Paulo, 1929, p. 117-18). Em vista disso, temos a total certeza de que as revoltas repercutiram negativamente na empresa, uma vez que

O serviço que vinha sendo executado com irregularidades no primeiro semestre, desorganizou-se, por completo no segundo, quando no mês de agosto caiu em mãos dos revoltosos de S. Paulo parte do pouco material que dispunha a empresa. (RELATÓRIO do Ministério de Viação e Obras Públicas, 1924, p.270)

Um desses Relatórios do Governo nos traz detalhadamente a situação ao descrever e fiscalizar a Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso:

- Até 31 de dezembro de 1925, ainda não havia sido normalizado esse serviço que continuava sofrendo os efeitos do último movimento revolucionário.
- O material flutuante da Companhia ficou nas mãos, em grande parte do ano, das forças federais, que requisitou o material para transportar tropas.
- Em 8 de agosto foram entregues à Companhia os vapores *Guayra* e *Brilhante* que sofreram ligeiros reparos e já entraram no serviço, pois as mercadorias tinham necessidade de ser escoada devido ao acúmulo.
- O vapor *Paraná* estava encalhado em Porto Guayra e o *Amambay* sendo reformado radicalmente e o *Rio Pardo* também em reparo.
- Três lanchas foram afundadas na revolta e uma a Companhia não podia reaver por estar no baixo-Paraná.
- A Companhia adquiriu do Governo Federal quatro pontões que serviram às forças legais. Porém, nenhum pagamento de subvenção foi pago pelo fato de não ter realizado as viagens que estavam de acordo com o contrato. (RELATÓRIO do Governo de São Paulo, 1926, p. 130-131, grifos nossos).

Visto isso, fica evidente que a Companhia de Viação não havia normalizado suas atividades, tendo como compensação apenas a volta ao funcionamento do vapor *Amambay*, já que os outros dois vapores acima citados encontravam-se danificados no estaleiro (RELATÓRIO do Governo de São Paulo, 1927, p.124). Podemos então concluir que não foi possível manter saldos financeiros positivos elevados, levando então à necessidade, como dito por Whitaker, um dos principais dirigentes da

Companhia, da venda da maioria das ações da Companhia para investidores estrangeiros, sendo esses, alemães.

Entretanto, as más condições descritas pelos Relatórios do Governo e pelo próprio dirigente, Francisco Whitaker, citado acima, podem ser questionadas ao se notar que a empresa dava lucros mesmo que pequenos, como pode ser visto na Tabela 1.

Tabela 1:

NÚMERO DE VIAGENS	54	
MILHAS NAVEGADAS	17.756	
PASSAGEIROS	1.093	
MERCADORIAS	VOLUME	18.701
	PESO (KG)	659.950
RECEITAS, INC. SUBVENÇÃO	96:007\$400	
DESPESA	87:069\$400	
SALDO	8:938\$000	
DÉFICIT	----	

Fonte: Relatório do Ministério de Viação e Obras Públicas 1927, p.322.

Contudo, ao analisarmos a tabela, caímos em outro questionamento. Nota-se que a empresa recebia, assim como outras muitas de navegação, subvenções do governo federal a fim de estimular tais atividades, como já referido, em decadência nesse período. Tal ocorrido leva-nos também a outra possível interpretação, principalmente em vista de nosso objeto. Tal interpretação baseia-se no surgimento e expansão das ferrovias dentro da região por nós estudada. Esse meio de transporte, como já mencionado anteriormente, foi concorrente da navegação fluvial, tanto no transporte de produtos comerciais quanto no de passageiros (QUEIROZ, 2004a).

As estradas de ferro, principalmente a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), passaram a tomar pouco a pouco o lugar da navegação. Todavia, esse meio era mais caro, mas ganhou vários adeptos e incentivadores devido à vantagem do encurtamento do tempo de entrega,¹⁰ levando, assim, à queda do número de mercadorias e passageiros transportados pelos rios e, por isso, necessitando de ajuda governamental.

¹⁰ Vale salientar que o encurtamento do tempo de entrega não foi o único fator para a grande adesão às ferrovias. A ideia de progresso e modernidade cientificista, unida às questões e diretrizes políticas do período, favoreceu o avanço das ferrovias, símbolos desses ideais. Ver QUEIROZ, Paulo R. Cimó.. **As curvas do trem e os meandros do poder:** o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908). Campo Grande: Editora UFMS, 1997; QUEIROZ, Paulo R. Cimo. **Uma Ferrovia entre dois Mundos:** A E.F. Noroeste do Brasil na Primeira metade do século 20. Bauru, SP: EDUSC; Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2004b; e CAMPOS, Cristina de; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; GITAHY, Maria Lucia Caira (org.). **Território e cidades:** projetos de representações, 1870-1970. São Paulo: Alameda, 2011.

Tal ajuda dava-se também devido à necessidade de políticas de expansão para a região em que atuava a CVSP-MT. O subsídio levaria à possibilidade de se construir uma melhor estrutura, dando bases aos possíveis futuros colonos e, conseqüentemente, atraindo-os. Isso se confirma com uma designação feita à Companhia pela Companhia Geral de Imigração e Colonização do Brasil. Tal designação descrevia que a Companhia de Viação seria a responsável pela administração da colonização da região e também por fiscalizá-la quando feita por outras empresas (BONFIM, 2009, p. 79-80).

Porém, mesmo subsidiada, houve a necessidade, como já apontado, da venda das ações da empresa que foram compradas em sua maioria pelo alemão Heinrich Sloman. Sob a administração de Sloman, a Companhia de Viação passa a investir mais na navegação. São feitos vários projetos de reestruturação dos portos e vilas operárias, além de projetos de novas embarcações que podem ser observados nas diversas plantas e croquis da Companhia. (DIAGRAMAS, Mapas e Plantas da CVSP-MT, 1927). No ano de 1927 já constava, no *Livro de Presença de Acionistas*, a assinatura de Heinrich Sloman como sócio majoritário, contudo, sua venda só viria a ser confirmada em 1928 (LIVRO de Atas, 1908).

Dos anos de 1930 à autarquia federal

Com os investimentos alemães, a Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso passaria por uma reestruturação, mas nos anos de 1930 houve altos e baixos. Nesse ano, com a “Revolução”, os barcos da Companhia ficaram, por ordem federal, retidos em Porto Epitácio (RELATÓRIO Secretaria de Viação e Obras Públicas, 1930, p.10). Porém, de acordo com o *Livro de Atas* da Companhia, ocorre um aumento no capital social da empresa, passando de três mil contos de réis para cinco mil e quatrocentos, marcando, assim, um progresso (LIVRO de Atas, 1908).

No entanto, em 1932, eclodiu em São Paulo a Revolta Constitucionalista, e mais uma vez a Companhia sofre interferência em suas atividades. De acordo com o relatório da Secretaria de Viação e Obras Públicas de 1932, devido à Revolta, algumas linhas de viagens foram interrompidas (RELATÓRIO Secretaria de Viação e Obras Públicas, 1932, p 125). Nesse momento, a Companhia deveria manter suas linhas de viagens regulares e, se isso não ocorresse, perderia os subsídios. Tal fato desestruturou a economia da empresa e fez com que começasse a ficar mais difícil manter sua lucratividade.

Com essas dificuldades, podemos notar algumas tentativas de reerguer a empresa, como o pedido de aumento das tarifas de passagens em 1933 para a Secretaria de Viação e Obras Públicas (RELATÓRIO Secretaria de Viação e Obras Públicas, 1933, p. 3-4). Contudo, os próprios Relatórios da Secretaria de Viação desse mesmo ano de 1933, os quais eram feitos anualmente, descrevem as más condições em que se encontravam as atividades da CVSP-MT. Todavia, vale afirmar que, mesmo em más condições, a Companhia mantinha suas linhas de viagem regulares, e o número de ações aumentava a cada ano. Mas, nesses anos de administração de capital alemão, como já apontado anteriormente, a atividade mais difundida era a navegação fluvial.

Já no final dos anos de 1930, especificamente em 1939, Heinrich Sloman vende a maior parte das ações para um empresário de origem tcheca, Jan Antonín Bata. Esse empresário era dono de um grande complexo industrial calçadista e possuía fábricas em vários países. Com o início do conflito mundial entre as grandes potências, a expansão do nazismo e a invasão da antiga Tchecoslováquia, Jan Bata foi pressionado e obrigado a fabricar provisões para o exército alemão nazista. Com isso, acaba imigrando para os Estados Unidos em 1939, onde também acaba sendo perseguido. Durante esse período, Bata, que já havia adquirido a CVSP-MT por incentivos do próprio presidente do Brasil, Getúlio Vargas, vem para o país em 1941 (ARAMBASIC & SILVA, 2003, p. 32-36).

Visto isso, cabe-nos ressaltar o contexto histórico em que se inseria a Companhia nesse período relatado. Como pode ser notado, os anos de maior intensidade das atividades da CVSP-MT, 1928-1943, enquadram-se em um contexto histórico marcante para o país, no qual está inserido quase todo o período no chamado “primeiro governo Vargas”, como proposto por Maria Helena Capelato (Cf. CAPELATO, 2003). Como já visto, alguns eventos e alterações no regime político interferiram, em diversos momentos, nas atividades da empresa. Sendo, contudo, a administração de Jan Bata o período de maior expansão das atividades da Companhia de Viação, devemos atentar ao processo denominado de “Marcha para Oeste”. Esse processo insere-se no contexto, já explicitado anteriormente, da necessidade de ocupação e “colonização dos espaços vazios”, contudo, em um período específico de nossa história, o governo de Getúlio Vargas.

Segundo Benícia Couto de Oliveira, o discurso da “Marcha para Oeste” dizia que os brasileiros deveriam ocupar os chamados “espaços vazios”, o que é contraditório, uma vez que em tais espaços, mesmo que pouco habitados, já existiam colonos, empresas colonizadoras e índios. Assim, de acordo com essa autora, esse processo

enquadra-se mais como uma “estratégia de segurança interna do Estado”, bem como de desenvolvimento do capitalismo no campo (Cf. OLIVEIRA, 1999). Cabe observar, contudo, que a Companhia de Viação já estava inserida em um contexto de colonização anterior a essa política varguista de “Marcha para Oeste”. Assim, cabe-nos um melhor entendimento do povoamento no interior do país.

A partir da década de 1920, cresce o interesse de expansão para o oeste brasileiro. Regiões até então habitadas em sua maioria por índios passam a chamar a atenção de colonos que viam nessas terras a oportunidade de prosperar. Já com a crise econômica mundial de 1929, a economia cafeeira entrou em crise no país. Assim, os grandes cafeicultores veem nessas regiões do extremo oeste uma oportunidade de fuga, criando gado como uma alternativa econômica. Juntamente com esses novos interesses, surgem iniciativas governamentais de criar empresas colonizadoras para dar bases para possíveis colonos. Nesse contexto, surgem também empresas privadas com o mesmo intuito, estando nesse meio os interesses da CVSP-MT (BONFIM, 2009, p.46).

Já no período Vargas, com o incentivo de expansão para o oeste a fim de “civilizar” e “modernizar o país”, ou seja, levar o progresso e avanços econômicos onde “não existiam”, insere-se a administração de Jan Antonín Bata. Sua vinda deu-se como um intuito de Getúlio Vargas para que tal empresário investisse e desenvolvesse a região de atuação da Companhia. Isso é o que realmente ocorre.

Bata, ao administrar a Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso, passa a investir na colonização da região. Ele não somente coloniza, como cria estruturas básicas como escolas, abastecimento de água e a própria estrutura física das cidades. A partir disso, a empresa prospera e aumenta seus ramos de atuação financeira. Surgem com essa prosperidade algumas cidades, como Batayporã, Batatuba, além de desenvolver as já existentes, como Indiana. Surgem serralherias, olarias, destilarias e até mesmo um complexo calçadista. Bata desenvolve uma infraestrutura para a região colonizada (BONFIM, 2009).

Visto tais fatos, indagamo-nos do porquê Jan Antonín Bata desenvolver, a esse ponto, uma região até então quase inóspita.¹¹ Para Juliana Sanches Bonfim - e como pôde ser notado como o mais plausível ao longo de nossa pesquisa - a intenção de Bata em colonizar e desenvolver a região estava ligada ao seu interesse primordial: o abastecimento de couro animal para suas fábricas calçadistas espalhadas em outros

¹¹ O termo aqui utilizado segue a ideia do período, lembrando que havia povos nativos na região.

países. Porém, ao chegar ao Brasil, ele nota que não era realmente o que esperava, pois se encontra em meio a um cenário sem nenhuma estrutura para tal feito. Nesse sentido, seria preciso criar infraestrutura a fim de atrair pessoas “para manter a criação de gado e desenvolver os meios de transporte dessa mercadoria”. Além disso, Bata aproveitou-se do contexto político da época – incentivos à ocupação dos “espaços vazios” – para desenvolver ainda mais seus negócios (BONFIM, 2009, p. 88).

Fica evidente que tais feitos e melhorias na região administrada por Jan Antonín Bata não visavam simplesmente desenvolver uma região sem uma estrutura básica, mas foram utilizados como uma maneira de prosperar e, para isso, algumas necessidades deviam ser sanadas. No entanto, Bata desenvolveu políticas e teses sobre a imigração que não competem ao nosso objeto e recorte temporal, mas tentou, com base nas políticas brasileiras do período por nós estudado e o posterior, trazer imigrantes e migrantes refugiados da Guerra – ficando aqui a oportunidade de outro estudo.¹²

Assim, a Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso prosperava e, conseqüentemente, desenvolvia a região em que atuava. Contudo, em 1943, pautado na tese de segurança nacional, a parte de navegação fluvial foi incorporada pela recém-criada autarquia federal Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP). Alegando ser um ponto estratégico para o país e que a empresa não cumpria seus compromissos contratados de subsídios, o Decreto-lei nº 6.118, de 16/12/1943 incorporou-a e transformou-a em autarquia federal.

Porém, notamos que tal fato vai além da alegação de segurança nacional. Primeiramente, declarando guerra à aliança alemã, todos os estrangeiros de origem dos países aliados à Alemanha residentes no Brasil começaram a ser pressionados a sair do país e até mesmo ameaçados pela população (TANNO, 1995). Neste contexto inclui-se Jan Bata, que não podia ser o responsável por um ponto de estratégia de segurança nacional, o controle de um meio de transporte. Em segundo lugar, havia uma disputa pela hegemonia na América Latina entre o Brasil e a Argentina, e no local onde atuava a

¹² Um estudo mais recente, posterior à nossa pesquisa e com o qual, infelizmente, não tivemos contato no período de realização da mesma, teve como foco de análise a última fase da Companhia de Viação, de 1943 até 1960, e deu o devido cuidado a essas questões e propostas de colonização dos estudos de Jan Antonín Bata. Segundo José Carlos Ziliani, Bata teria desenvolvido duas teses para ocupar esses “espaços vazios” brasileiros com refugiados da Segunda Guerra Mundial. Segundo esse autor, posteriormente à transformação da parte da empresa CVSP-MT de navegação em autarquia federal, Jan Bata teria se dedicado quase que exclusivamente às atividades de colonização desse espaço onde atuava a Companhia. Teria criado diversas colônias com o próprio dinheiro e transformando essa atividade em uma atividade econômica. Tal atividade estendeu-se até os anos de 1960, quando Jan Bata faleceu. ZILIANI, José Carlos. Op cit.

Companhia existiam empresas argentinas de navegação que exerciam viagens com melhor qualidade e ainda dominavam a região e o comércio dessa natureza. Isso fez com que o governo cobrasse das empresas de navegação do Brasil para que atuassem no mesmo nível das argentinas, fato que não ocorria. Em terceiro lugar, a extensão do rio Paraná era interrompida pelas cachoeiras de Sete Quedas e, no chamado Baixo Paraná (região abaixo das cachoeiras e Alto Paraná acima) não havia a atuação de empresas nacionais. Com isso, o surgimento da autarquia SNBP solucionaria os receios do governo em fazer frente à Argentina, uma vez que foram incorporadas várias empresas de navegação, em maioria de capital estrangeiro, como a CVSP-MT, criando uma única empresa que navegasse em todo rio Paraná, Alto e Baixo.

Assim, acabariam as atividades de navegação da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso. Contudo, vale observar que a empresa de Bata continuou suas atividades (por ex., o abatedouro em Indiana), perdendo apenas o setor de navegação, e chegou a funcionar até aproximadamente a década de 1960, porém não cabendo à nossa proposta de análise.

Um logotipo e algumas publicações: a tentativa de se inserir no contexto nacional

Dentro desse contexto de fortes pressões ao proprietário da CVSP-MT, podemos observar que existiu uma tentativa em alguns momentos de se inserir nas políticas de segurança nacional de Vargas e até mesmo de escapar de seus “olhares”. Nesse sentido, como discutido anteriormente, ao final da década de 1930 e início da de 1940, uma das principais necessidades da Companhia era fazer frente às empresas argentinas que também navegavam no rio Paraná. Em vista disso e como prova de tais tentativas, ao analisarmos o logotipo da empresa (Figura 1), que só aparecerá em sua documentação a partir de 1941, notamos que aquele era uma resposta a essas pressões, podendo-se notar uma imagem semelhante à da bandeira do Brasil com um Vapor ao centro, e o mastro da bandeira como uma âncora, o que indicava a navegação brasileira ali presente realizada pela Companhia.

Figura 1 – *Logotipo da Companhia de Viação SP-MT*



Fonte: *Papel de Requerimentos Timbrado da CVSP-MT, 1941*

Além dessa tentativa de se inserir nas políticas do Estado Novo através de algumas publicações da época, a Companhia tentou ressaltar sua importância para o país e ainda se beneficiar com a expansão de seus ramos de negócios. Alguns autores contemporâneos, como Theóphilo de Andrade e Antonieta de Paula e Souza, descreveram-na em péssimas condições (Cf. ANDRADE, 1941 e SOUZA, 1936). Entretanto, podemos notar que a CVSP-MT começou a publicar artigos em seu benefício em algumas revistas de turismo, oferecendo viagens fluviais entre Porto Tibiriçá e Sete Quedas (com conexões ferroviárias e aéreas), a fim de atrair turistas para a região e ampliar o transporte de passageiros (CLICHES e Fotografias CVSP-MT, 1934-1943). Com isso, fica claro as intenções dos proprietários em explorar todas as possíveis atividades financeiras que sua empresa e a região ofereciam e, ainda, em se enquadrar no contexto de segurança nacional.

Ainda nesse contexto de publicações, podemos citar também o Jornal informativo, criado pela própria empresa, que circulava em toda a região de atuação da Companhia, o Jornal *Ordem e Progresso*. O próprio nome do jornal já se insere dentro das políticas varguistas fortemente dissimuladas no período. Entretanto, podemos ir além, demonstrando as próprias palavras e preocupações de Jan Bata ao falar sobre o surgimento do jornal que, segundo ele, serviria para:

Mostrar aos nossos colaboradores a nossa obra e nossas tarefas de uma maneira facilmente [compreensível], os nossos desejos de servir, sempre na frente, o desenvolvimento do país

Com o nosso trabalho queremos melhorar a vida de gente trabalhadora na agricultura e na indústria.

Alguns nos felicitam pelos dois anos de trabalho, outros preferem suspeitar dos nossos esforços e da sinceridade de nossas ações, por intenções políticas. O lema da Bandeira nacional – Ordem e Progresso – é o nosso lema sagrado. Por isso usamo-lo como título desse boletim (BATA apud ZILANI, 2010, p. 124)

Expressando, assim, as tentativas de se inserir no contexto de segurança nacional momentos antes de perder sua empresa de navegação.

Considerações Finais

Por fim, cabe ressaltar que a Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso sofreu, ao longo de sua história por nós analisada, o reflexo da formação do Estado Nacional brasileiro. Ela surgiu em um período em que se iniciavam as políticas de expansão para os chamados “espaços vazios”, ou melhor, para o extremo oeste brasileiro, a fim de integralizar o território nacional. Dentro disso, aproveitou-se das oportunidades para se desenvolver e ampliar seus ramos financeiros. Concomitantemente, fez com que uma região quase inóspita se desenvolvesse pouco a pouco, surgindo pequenas vilas que vieram posteriormente a se tornar municípios.

Já durante as administrações estrangeiras, a Companhia refletiu em suas atividades o que se passava em grande parte do país, como as Revoltas Tenentistas, os tumultuosos anos de mudanças de 1930, a Constitucionalista e a implantação do Estado Novo. Dentro desse contexto, articulou-se com as políticas colonizadoras e econômicas estaduais e federais. Por conta disso, em alguns momentos, teve dificuldades financeiras e em outros, lucratividade; de toda forma, contribuiu diretamente para a formação de toda uma região: o extremo oeste paulista e o sul do antigo Estado do Mato Grosso.

Por meio dessa empresa, um de seus donos, Jan Antonín Bata, desenvolveu políticas e teorias próprias sobre a ocupação e colonização brasileira, conseguindo, de certa forma, colocá-las em prática. Nesse período, houve uma dinamização da colonização na região em que atuava a Companhia de Viação, surgindo, desde então, vários núcleos coloniais, vilas e cidades nos dois lados da margem do rio Paraná, São Paulo e Mato Grosso, como Batatuba, Presidente Epitácio, Batayporã, Indiana, entre outros. Suas atividades repercutiram até mesmo em cidades mais distantes, como Dourados e Presidente Prudente. Elas foram responsáveis pela formação das sociedades ali presentes, criando uma miscigenação entre pessoas e culturas de lugares, Estados e até mesmo países distintos.

Sobre outros aspectos, a CVSP-MT fez parte de momentos históricos cruciais. Sua estrutura ou patrimônios materiais, como as embarcações, serviram de palco para alguns momentos históricos brasileiros marcantes, como os já apontados Tenentismo, as Revoluções de 1930 e a Constitucionalista em 1932, e até mesmo para a afirmação das políticas do Estado Novo. Nesse sentido, os “tenentes” fugiram por meio dela, e o

governo utilizou seus barcos como meio de transporte para combatê-los; em 1930, suas atividades foram suspensas para que se concretizasse o “golpe” e, em 1932, suspendeu-se também suas atividades para evitar combates e enfraquecer o inimigo do governo federal, respectivamente. Por último, em 1943, como já mencionado anteriormente, deu-se um dos elementos principais dentro da navegação no interior brasileiro para a concretização dos anseios e “necessidades” das políticas do ditador estado-novista.

Com isso, o que podemos concluir é que a Companhia de Viação nos possibilitou retratar uma parte da colonização do interior do país que ainda se encontra pouco explorada. Possibilitou-nos, ainda, a compreensão de aspectos macro-históricos, políticos e econômicos através do estudo particular de uma empresa de transporte, assim como a história social da formação de uma região através da história de uma empresa de navegação. Assim, fica clara a importância de seu estudo para a historiografia paulista, mato-grossense e nacional, cabendo até mesmo estudos mais específicos e aprofundados, lembrando que alguns já estão sendo realizados ou foram por nós utilizados, como por exemplo a dissertação de Juliana Sanches Bonfim e o recente e importante trabalho de José Carlos Ziliani. Esperamos que nosso estudo e artigo consiga trazer à luz da história nacional uma pequena parte que ainda não estava tão à vista e que contribua para realizações de estudos posteriores.

REFERÊNCIAS

a) FONTES DOCUMENTAIS

CLICHES e Fotografias CVSP-MT. **São Paulo: Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso.** 1934-1943.

DECRETO-LEI nº 6.118, de 16/12/1943.

DIAGRAMAS, Mapas e Plantas CVSP-MT. **São Paulo: Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso.** 1908-1943

DIÁRIO OFICIAL. Anos: 1908, 1914, 1927, 1939.

HUMMEL, Olavo A. **Relatório da comissão da abertura e construção de uma estrada de rodagem de Salto Grande ao Rio Paraná.** São Paulo, Typ. De Henneis Irmãos, 1984.

LIVRO de Atas 1908. **São Paulo: Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso.**

LIVRO de Presença de Acionistas 1908. **São Paulo: Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso.**

PAPEL de Requerimentos Timbrado da CVSP-MT, 1941. **São Paulo: Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso.**

RELATÓRIO do Ministério de Viação e Obras Públicas 1924. **Estados Unidos: Brasil: Center for Research Libraries,** 1924

RELATÓRIO do Ministério de Viação e Obras Públicas 1925. **Estados Unidos: Brasil: Center for Research Libraries,** 1925

RELATÓRIO do Ministério de Viação e Obras Públicas 1927. **Estados Unidos: Brasil: Center for Research Libraries,** 1927

RELATÓRIO da Província de São Paulo de 1924. **São Paulo: Fundação Biblioteca Nacional, 1924.**

RELATÓRIO do Governo de São Paulo de 1926. **São Paulo: Fundação Biblioteca Nacional, 1926.**

RELATÓRIO do Governo de São Paulo de 1927. **São Paulo: Fundação Biblioteca Nacional, 1927.**

RELATÓRIO do Governo de São Paulo de 1929. **São Paulo: Fundação Biblioteca Nacional, 1929.**

RELATÓRIO do Governo de São Paulo de 1930. **São Paulo: Fundação Biblioteca Nacional, 1930.**

RELATÓRIO Secretaria de Viação e Obras Públicas 1930. In: **Secretaria dos Transportes – FEPASA**. São Paulo: Arquivo Público do Estado.

RELATÓRIO Secretaria de Viação e Obras Públicas 1932. In: **Secretaria dos Transportes – FEPASA**. São Paulo: Arquivo Público do Estado.

RELATÓRIO Secretaria de Viação e Obras Públicas 1933. In: **Secretaria dos Transportes – FEPASA**. São Paulo: Arquivo Público do Estado.

b) BIBLIOGRAFIA

ABREU, Dióres Santos. **Recortes**. Presidente Prudente: Impress, 1997.

ABREU, Dióres. O desbravamento da Alta Sorocabana por um bandeirante moderno: Capitão Francisco Whitaker. **Revista de Historia**. São Paulo. n. 62 p. 447-462. abr/jun. 1965.

ABREU, Dióres. Comunicação entre o sul de Mato Grosso e o sudeste de São Paulo: o comércio do gado. **Revista de História**. São Paulo. n. 105. p. 191-214. jan/mar. 1976.

AMADO, Janaína. História e Região: reconhecendo e construindo espaços. In: SILVA, Marcos (org). **República em Migalhas: história regional e local**. São Paulo: Marco Zero, 1990.

AMADO, Janaina. Região, Sertão, Nação. In: **Estudos Históricos**. v.8, nº15. Rio de Janeiro, 1995

ANDRADE, Theophilo de. **O Rio Paraná no roteiro da marcha para o oeste**. Rio de Janeiro: Pongetti, 1941.

ARAMBASIC, D. L. Bata & SILVA, E. A. Trachta. **Passos Tchecos em Terras Brasileiras**. Batayporã: OCTEB, 2003.

ARRUDA, Gilmar. **Cidades e Sertões: Entre a História e a Memória**. São Paulo: EDUSC, 2000

BONFIM, Juliana Sanches Silva. **Colonização particular: atuação da Companhia Viação São Paulo – Mato Grosso (1940 – 1960)**. Dissertação de mestrado. Dourados, MS : UFGD, 2009.

BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. **Do extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de MT: 1870 a 1930**. São Paulo: Scortecci, 2001.

CAMPOS, Cristina de; OLIVEIRA, Eduardo Romero de; GITAHY, Maria Lucia Caira. **Território e cidades: projetos de representações, 1870-1970**. São Paulo: Alameda, 2011.

CANCELLI, Elizabeth. **O Poder da Polícia e o Mundo da Prisão**. [s.l.], [s.e.]. 1992.

CAPELATO, Maria Helena. O Estado Novo: o que trouxe de novo? In: FERREIRA, Jorge (org). **O Brasil Republicano: O tempo do nacional-estatismo: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. v.2.

CAPELATO, Maria Helena. Estado Novo: Novas Histórias. In: FREITAS, Marcos Cezar (org.). **Historiografia Brasileira em Perspectiva**. São Paulo: Contexto, 2007.

CORRÊA, Lúcia Salsa. **História e Fronteira: O Sul de Mato Grosso 1870-1920**. Campo Grande: UCDB, 1999.

CORRÊA, Valmir Batista. **Coronéis e bandidos em Mato Grosso**. Campo Grande, MS: UFMS, 1995.

FAUSTO, Boris. O Estado Novo no contexto internacional. In: PANDOLFI, Dulce Chaves (org.). **Repensando o Estado Novo**. Rio de Janeiro: FGV, 1999.

FIGUEROA, Silvia Fernanda de Mendonça. **Modernos Bandeirantes: a Comissão Geográfica e Geológica de São Paulo e a exploração científica do território paulista (1886- 1931)**. São Paulo: USP, 1987. Dissertação de Mestrado.

FREHSE, Fraya. Os informantes que jornais e fotografias revelam: para uma etnografia da civilidade nas ruas do passado. **Estudos Históricos**. Rio de Janeiro: CPDOC/FGV. n. 36, 2005.

GRANET-ABISSET, Anne Marie. O historiador e a fotografia. **Projeto História**. Trad. Yara Aun Khoury. São Paulo: PUC. n. 24, jun. 2002.

HOLANDA, S. Buarque. **Monções**. São Paulo: Alfa-Omega, 1976. 2º ed.

JORGE, Janes. **Tietê: o rio que a cidade perdeu: São Paulo, 1890-1940**. São Paulo: Alameda, 2006.

LANNA JUNIOR, Mário Cléber Martins. Tenentismo e crises políticas na Primeira República. In: FERREIRA, J. , DELGADO, L. A.N.(org). **O Brasil Republicano: O tempo do liberalismo excludente: da Proclamação da República à Revolução de 1930**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. v.1.

LEOPOLDI, Maria Antonieta P. A economia política do primeiro governo Vargas (1930-1945): a política econômica em tempos de turbulência. In: FERREIRA, Jorge

(org). **O Brasil Republicano: O tempo do nacional-estatismo: do início da década de 1930 ao apogeu do Estado Novo**. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2003. v.2.

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

MACIEL, Laura Antunes. **A nação por um fio: caminhos, práticas e imagens da ‘Comissão Rondon’**. São Paulo: PUC/SP, 1997. Tese doutorado.

OLIVEIRA, Benícia Couto. **A política de colonização do Estado Novo em Mato Grosso (1937-1945)**. 1999. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Letras e Artes, Universidade Estadual Paulista, Assis.

QUEIRÓZ, Paulo R. Cimó. A Navegação na Bacia do Paraná do antigo Sul do Mato Grosso ao mercado Nacional. **Historia Econômica e Historia das Empresas**. vol.VII n.1, 2004a.

QUEIROZ, Paulo R. Cimo. **Uma Ferrovia entre dois Mundos: A E.F. Noroeste do Brasil na Primeira metade do século 20**. Bauru, SP: EDUSC; Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2004b.

QUEIRÓZ, Paulo R. Cimó. **As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908)**. Campo Grande: Editora UFMS, 1997.

REZENDE, Renato Arruda de. **O Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP): As circunstâncias e o processo de sua criação (1943-1944)**. Monografia. Dourados: UFMS, 2001.

SEVCENKO, Nicolau. **Literatura como missão**. São Paulo: Brasiliense, 1985.

SILVA, Luciana. **A atuação da companhia “Brasil Land, Cattle and packing CO” no leste sul mato-grossense**. 1999. Dissertação (Mestrado em História). Faculdade de Ciências e Letras, Universidade Estadual Paulista, Assis.

SOUZA, Antonieta de Paula. Impressões de viagem ao longo do Rio Paraná. **Geografia**. São Paulo: AGB. Ano 2. n. 4 p. 30-41. 1936.

TANNO, Janete Leiko. **Representação e Controle Social no Governo Vargas (1930-1945)**. Dissertação de mestrado. Assis: FCL, 1995.

ZILIANI, José Carlos. **Colonização: Táticas e estratégias da Companhia de Viação São Paulo – Mato Grosso (1908-1960)**. Assis: UNESP, 2010. Tese Doutorado.