

NAVEGAÇÃO E OCUPAÇÃO TERRITORIAL: O Rio Iguaçu na Formação Econômica Regional do Planalto Norte Catarinense e Sul do Paraná

Diego Gudas¹
Jairo Marchesan²
Jorge Amaro Bastos Alves³

<http://dx.doi.org/10.21527/2237-6453.2025.62.16152>

Submetido em: 5/7/2024

Aceito em: 14/3/2025

Publicado em: 27/6/2025

RESUMO

Este estudo analisa o papel das expedições fluviais no Rio Iguaçu e seus afluentes no processo de ocupação e desenvolvimento do Planalto Norte Catarinense e Sul do Paraná. A abordagem qualitativa utilizada baseia-se em pesquisa bibliográfica e documental, complementada por uma análise historiográfica das fontes primárias. Desde o século 18 expedições militares e científicas desbravaram o território, contribuindo para a ocupação ribeirinha e o comércio fluvial. Os relatórios dessas expedições revelam como o Rio Iguaçu facilitou o transporte e a integração econômica regional, revelando-se crucial para os ciclos econômicos da erva-mate e da madeira. A navegação a vapor, iniciada no século 19, impulsionou ainda mais o desenvolvimento econômico e a formação de municípios ao longo do rio. O estudo também discute os impactos ambientais decorrentes da navegação e da exploração dos recursos naturais ao longo do Rio Iguaçu.

Palavras-chave: expedições fluviais; Rio Iguaçu; ocupação territorial; desenvolvimento econômico.

NAVIGATION AND TERRITORIAL OCCUPATION: THE IGUAÇU RIVER IN THE REGIONAL ECONOMIC FORMATION OF THE NORTHERN PLATEAU OF SANTA CATARINA AND SOUTHERN PARANÁ

ABSTRACT

This study analyzes the role of river expeditions in the Iguaçu River and its tributaries in the process of occupation and development of the northern Santa Catarina and southern Plateau of Paraná. The qualitative approach used is based on bibliographic and documentary research, complemented by a historiographical analysis of primary sources. Since the eighteenth century, military and scientific expeditions broke the territory, contributing to the riverside occupation and the river trade. The reports of these expeditions reveal how the Iguaçu River facilitated the transportation and regional economic integration, being crucial to the economic cycles of yerba mate and wood. Steam navigation, started in the 19th century, it further boosted economic development and the formation of municipalities along the river. The study also discusses the environmental impacts arising from navigation and the exploitation of natural resources along the Iguaçu River.

Keywords: river expeditions; Iguaçu River; Territorial occupation; Economic development.

¹ Universidade do Contestado (UNC). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional (PPGDR). Canoinhas/SC, Brasil. Bolsista do programa Uniedu do Estado de Santa Catarina. <https://orcid.org/0000-0002-0097-0109>

² Universidade do Contestado (UNC). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional (PPGDR). Canoinhas/SC, Brasil. <https://orcid.org/0000-0001-9346-0185>

³ Universidade do Contestado (UNC). Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional (PPGDR). Canoinhas/SC, Brasil. <https://orcid.org/0000-0003-0897-5569>

INTRODUÇÃO

Os rios podem ser considerados importantes para conhecer e analisar o processo de ocupação territorial e expansão das populações, haja vista serem vias naturais de tráfego. Ao longo do tempo, diversas expedições percorreram a bacia hidrográfica do Rio Iguaçu, deixando os relatórios de vivências e experiências expedicionárias. Durante o século 18, com o objetivo de sedimentar a posse sobre o território disputado com a Espanha, a Coroa Portuguesa estimulou expedições em direção a oeste dos atuais Estados do Paraná e de Santa Catarina. Além de estimular a ocupação e a posse do referido território, o objetivo também era militar, dado que, em meio às incertezas e disputas frequentes entre as duas Coroas (espanhola e portuguesa), necessitava-se de um meio de transporte ágil para eventual deslocamento das tropas. Em um período com estradas praticamente inexistentes, os rios eram as opções naturais de transportes e deslocamentos.

No século 19, as expedições continuaram. Possivelmente, a de maior relevância tenha sido a desenvolvida pelos engenheiros José e Francisco Keller⁴. Ambos foram responsáveis pela exploração e estudo científico de vários rios do Estado do Paraná, incluindo o Iguaçu. É a partir dos dados levantados pelos engenheiros que ficou constatada, tecnicamente, a viabilidade de navegação do Rio Iguaçu, entre os atuais municípios de Porto Amazonas/PR e União da Vitória/PR.

Os engenheiros chegaram à Província do Paraná para explorar os rios que poderiam conectar com a Província do Mato Grosso. Eles lideraram a maior expedição no Rio Iguaçu até então, com apoio do governo provincial, que forneceu agrimensores, intérpretes e remadores, totalizando 24 homens. A expedição começou em 24 de junho de 1866, partindo de São José dos Pinhais, no entanto, devido a dificuldades insuperáveis relatadas pelos engenheiros, a expedição foi cancelada em 20 de novembro de 1866, concluindo que o Rio Iguaçu não era navegável a jusante de Porto da União (Karpinski, 2012).

Ainda nesse mesmo período foi realizada a excursão desenvolvida pelo então presidente da Província paranaense, Alfredo d'Escagnolle Taunay, o Visconde de Taunay. Iniciada a navegação a vapor, o presidente Taunay foi convidado para uma excursão pelo pioneiro da navegação no Rio Iguaçu, Amazonas de Araújo Marcondes. A viagem de barco iniciou em Porto Amazonas chegando a Porto União da Vitória, retornando então ao porto de partida.

Ainda no contexto de exploração oficial dos rios regionais, entre os anos de 1882 e 1884, ocorreu a expedição confiada ao engenheiro militar Alfredo Ernesto Jacques Ourique para o estudo e mapeamento da área contestada pelos Estados do Paraná e de Santa Catarina. Entre os rios navegados, o engenheiro realizou o pioneiro trabalho de expedição e conhecimento do Rio Canoinhas, sobre o qual deixou relatório detalhado. O Rio Canoinhas, afluente do Negro, faz parte da bacia do Rio Iguaçu. Neste rio, durante o período da navegação a vapor, muitas embarcações singraram, possibilitando a ocupação humana ribeirinha e servindo de escoadouro natural da madeira e, principalmente, erva-mate.

⁴ José e Francisco Keller foram contratados pelo Governo Imperial em 1853 para estudar vias de comunicação no Brasil. Suas expedições, embora não consideradas entre as “Grandes Expedições Científicas do Século XIX”, são classificadas como ‘expedições científicas menores, com caráter geográfico’ (Mello-Leitão, 1941, p. 153, *apud* Karpinski, 2012, p. 40).

Os relatórios de época contêm informações tanto de aspectos naturais, flora e fauna, quanto de aspectos sociais do uso dos rios. Em virtude disso, a questão que norteou a pesquisa foi: Como os relatórios das expedições fluviais da bacia hidrográfica do Rio Iguaçu registram o processo de ocupação territorial e seu impacto no desenvolvimento regional do Planalto Norte Catarinense e Sul do Paraná? A problematização suscitou a hipótese de que os relatórios das expedições fluviais da bacia hidrográfica do Rio Iguaçu contêm informações detalhadas que permitem inferir o processo de ocupação e povoamento da região. Dessa forma, a análise desses documentos é essencial para compreender os aspectos históricos e socioeconômicos da ocupação do Planalto Norte Catarinense e Sul do Paraná.

Por essa razão, o objetivo central deste estudo consistiu em analisar, a partir dos relatórios das expedições fluviais ocorridas na bacia hidrográfica do médio Rio Iguaçu, os aspectos históricos, políticos e sociais da ocupação territorial, bem como seu impacto no desenvolvimento regional do Planalto Norte Catarinense e Sul do Estado do Paraná.

Salienta-se que a navegação fluvial e a ocupação territorial do Planalto Norte Catarinense e do Sul do Paraná já foram abordadas em alguns estudos históricos e geográficos, mas ainda carecem de uma análise mais detalhada sobre o papel das expedições fluviais na estruturação econômica e territorial da região. Autores como Ehlike (1973) e Brandt (2012) discutem aspectos da ocupação, enquanto Goularti Filho (2012b) analisa o contexto econômico das atividades ribeirinhas. Grande parte da literatura, no entanto, foca em aspectos gerais da expansão territorial e pouco se aprofunda na relação entre as expedições e a formação das redes de transporte e comércio fluvial.

Dessa forma, este estudo busca contribuir para esse debate ao examinar os relatórios das expedições fluviais como fontes primárias, contextualizando a navegação e seu impacto no desenvolvimento regional. Embora não seja o primeiro estudo a abordar a temática, a pesquisa se diferencia ao enfatizar a influência da navegação na estruturação da ocupação e economia local, fornecendo uma nova perspectiva sobre a dinâmica histórica da região.

A fim de sistematizar o escopo do artigo estruturou-se as seções da seguinte forma: inicialmente, contextualizou-se a região do Planalto Norte Catarinense e Sul do Paraná antes da ocupação e povoamento do seu território, quando o espaço geográfico ainda era conhecido genericamente como Sertão de Curitiba. Posteriormente, procurou-se descrever as expedições fluviais ocorridas na região. Por fim, destacou-se os indícios de ocupação e de povoamento territorial no Planalto Norte Catarinense e Sul do Estado do Paraná a partir das informações constantes em seus relatórios de navegação.

MATERIAL E MÉTODOS

A metodologia utilizada é de orientação qualitativa e exploratória. Seguindo a classificação de Gil (2008), pode ser definida como indutiva, pois parte da interpretação de fontes documentais para inferir padrões e processos históricos. Essa abordagem se justifica pela natureza da pesquisa, que visa a reconstruir eventos passados a partir de registros escritos.

A pesquisa foi conduzida com base na análise documental, uma técnica amplamente utilizada para a investigação de processos históricos e socioeconômicos (Bardin, 2011). Foram analisados documentos primários e secundários, incluindo relatórios de expedições históricas,

legislação da época e literatura científica sobre o tema. O estudo também dialoga com as abordagens da Geografia histórica e econômica, conforme discutidas por Santos (1996) e Braudel (1997), para compreender o papel das hidrovias no desenvolvimento regional.

Para o desenvolvimento dos resultados e discussões, inicialmente buscou-se contextualizar a região antes de sua ocupação e o início das atividades de navegação. A literatura basilar selecionada está centrada em autores como: Ehlke (1973), Brandt (2012) e Goularti Filho (2012a). Para a descrição das expedições ocorridas na bacia hidrográfica do médio Rio Iguaçu e para a compilação das informações sobre a ocupação e povoamento territorial no Planalto Norte Catarinense e Sul do Estado do Paraná, a bibliografia fundamental consistiu em Riesemberg (1973) e na documentação extraída diretamente dos próprios relatórios das expedições, acessados em arquivos públicos e acervos históricos. Especificamente, foram consultadas fontes primárias disponíveis no Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro (IHGB), Arquivo Nacional e na Coleção Vale do Iguaçu da Faculdade Estadual de Filosofia, Ciências e Letras de União da Vitória-PR. Os relatórios analisados incluem: “Relação sumaria da viagem que fizemos pelo Rio do Registro abayxo”, de 1768 (Cascaes; Filgueira, 1896); “Relatório da exploração do rio Iguassú feita em 1866” (Keller; Keller, 1866); Questão de limites entre Paraná e Santa Catarina (Ourique, 1888a); e Excursão no Rio Iguassu (Taunay, 1890).

A análise dos documentos foi realizada com base na técnica de análise de conteúdo (Bardin, 2011), permitindo identificar categorias de informação relacionadas à ocupação territorial, interação com populações indígenas, desafios da navegação e impactos econômicos da hidrovia. Os relatórios foram fichados e categorizados, e as informações obtidas foram confrontadas com a literatura acadêmica sobre a formação econômica regional.

Por meio desse procedimento a pesquisa buscou identificar padrões recorrentes nos registros históricos, destacando a relevância da navegação fluvial como vetor de desenvolvimento e integração regional. Os resultados obtidos foram interpretados à luz das contribuições teóricas da Geografia histórica e da economia regional, permitindo o estabelecimento de considerações finais sobre o papel do Rio Iguaçu na estruturação econômica do Planalto Norte Catarinense e do Sul do Paraná.

RESULTADOS E DISCUSSÕES

A ocupação territorial do Planalto Norte Catarinense e do Sul do Paraná esteve diretamente ligada às expedições fluviais realizadas ao longo do Rio Iguaçu e seus afluentes. Essas expedições, conduzidas por militares, cientistas e exploradores, desempenharam um papel fundamental na exploração da região, na definição de fronteiras, no reconhecimento de recursos naturais e na estruturação econômica das áreas ribeirinhas. Ao longo dos séculos 18 e 19, diferentes incursões fluviais deixaram registros detalhados sobre as condições do território, a presença de populações indígenas, as dificuldades de navegação e as possibilidades de ocupação e desenvolvimento.

Nesta seção, serão analisadas as principais expedições fluviais realizadas na bacia hidrográfica do Rio Iguaçu, destacando-se seus objetivos, desafios e impactos para a organização do espaço regional. Serão abordadas as missões comandadas pelo Tenente Domingos Lopes Cascaes e Bruno da Costa Filgueira (1768), os estudos dos engenheiros Keller (1866), a

exploração de Alfredo Ernesto Jacques Ourique (1882-1884) e a excursão do Visconde de Taunay (1886). A partir dessas análises busca-se compreender como essas expedições contribuíram para a configuração territorial e econômica da região.

O Antigo Sertão de Curitiba

A História brasileira, tomando como ponto de partida o ano de 1500, é marcadamente a ocupação do espaço geográfico litorâneo, por ter sido aí que os portugueses aportaram e construíram suas primeiras povoações, cidades e instalaram suas infraestruturas, suas instituições e suas autoridades responsáveis pela colonização (Brandt, 2012, p. 35). Essa primazia litorânea é compreensível por conta das circunstâncias da época, principalmente às ligadas à navegação, tendência a qual os atuais Estados do Paraná e de Santa Catarina permaneceram vinculados. Para contextualizar, no caso do Estado de Santa Catarina, as primeiras povoações foram a de São Francisco (1658), Desterro (1675) e Laguna (1676) (Goularti Filho, 2012a, p. 112), todas cidades do litoral barriga-verde.

Embora haja essa predominância da “história litorânea”, é possível realizar apontamentos sobre a ocupação do interior do Brasil. No caso da região que no século 20 veio a se tornar o Planalto Norte Catarinense e o Sul do Paraná é possível encontrar na literatura e em fontes primárias menções a uma série de atividades realizadas por portugueses e espanhóis até que a sua ocupação se concretizasse, em fins do século 19.

As primeiras menções acerca da região nominam-na como o “Sertão de Curitiba”⁵.

O planalto não era citado nos documentos antigos, em toda a sua real vastidão, (que ainda era desconhecida das autoridades portuguesas), mas apenas vagamente. Limitavam-se as citações quanto aos limites das possessões lusitanas em Santa Catarina, a dizer, das regiões, em que as mesmas se compreendiam - desde o litoral, às escarpas das serras do Mar e Geral – ‘até os espanhóis confinantes’.

Era o vasto e ainda inexplorado ‘Sertão de Curitiba’, nos tempos em que o atual Estado do Paraná e ainda o de Santa Catarina, até Lages em seus extremos com as ‘Chapadas da Vacaria’, pertenciam à Capitania e depois Província do atual Estado de São Paulo. Curitiba era o ponto mais avançado da jurisdição paulista nestes territórios, até que se fundasse Lages. E os campos situados ao sul seriam, por isso mesmo, chamados de ‘Campos Curitibanos’ ou ‘dos Curitibanos’, depois povoado e ‘Freguesia de Nossa Senhora da Conceição dos Curitibanos’, hoje município catarinense de igual nome [Curitibanos] (Ehlke, 1973, p. 33).

Essa vasta região era habitada pelos indígenas, especialmente pelos grupos Kaingang e Xokleng. Enquanto os primeiros eram dominantes da região abrangida pelos Campos de Palmas, o território dos Xokleng concentrava-se, especialmente, nas áreas de mata densa entre a Serra do Espigão e o município de Rio Negro/PR. Os Kaingang, também conhecidos como Coroados, em referência ao corte de cabelo em forma de coroa, enquanto os Xokleng são referenciados como Botocudos, devido ao uso de botoques no lábio inferior (Souza, 2014).

No período histórico mais recente, o Planalto Norte Catarinense e Sul do Paraná era predominantemente habitado por tribos indígenas, entre elas os Botocudos, que ocupavam

⁵ Importante estudo a esse respeito foi feito pelo canoinhense Cyro Ehlke em seu livro “A conquista do Planalto Catarinense: Bandeirantes e tropeiros no sertão de Curitiba” (RJ: Ed. Laudes, 1973).

regiões como Itaió e a Serra do Espigão. Sua presença estendia-se desde a Serra do Mar até o Rio Timbó, abrangendo a bacia hidrográfica dos Rios Negro e Iguaçu ao norte, e chegando ao Rio do Peixe, na bacia do Pelotas, ao sul. Nessa área os Botocudos respeitavam uma linha de fronteira reconhecida como pertencente aos Coroados, ou Kaingang de Palmas, seus adversários históricos. Além disso, deslocavam-se ocasionalmente até os bosques do litoral catarinense (Ehlke, 1973).

Cabe destacar que, embora frequentemente descritos como hostis, esses povos eram os habitantes originais da região e, assim como outros grupos indígenas na América do Sul, estavam envolvidos em disputas territoriais com diferentes etnias. Essas disputas não devem ser interpretadas segundo a lógica da expansão europeia, mas sim dentro de suas próprias cosmologias e sistemas sociopolíticos, em que guerras e alianças eram práticas comuns para a defesa e ampliação dos territórios ocupados.

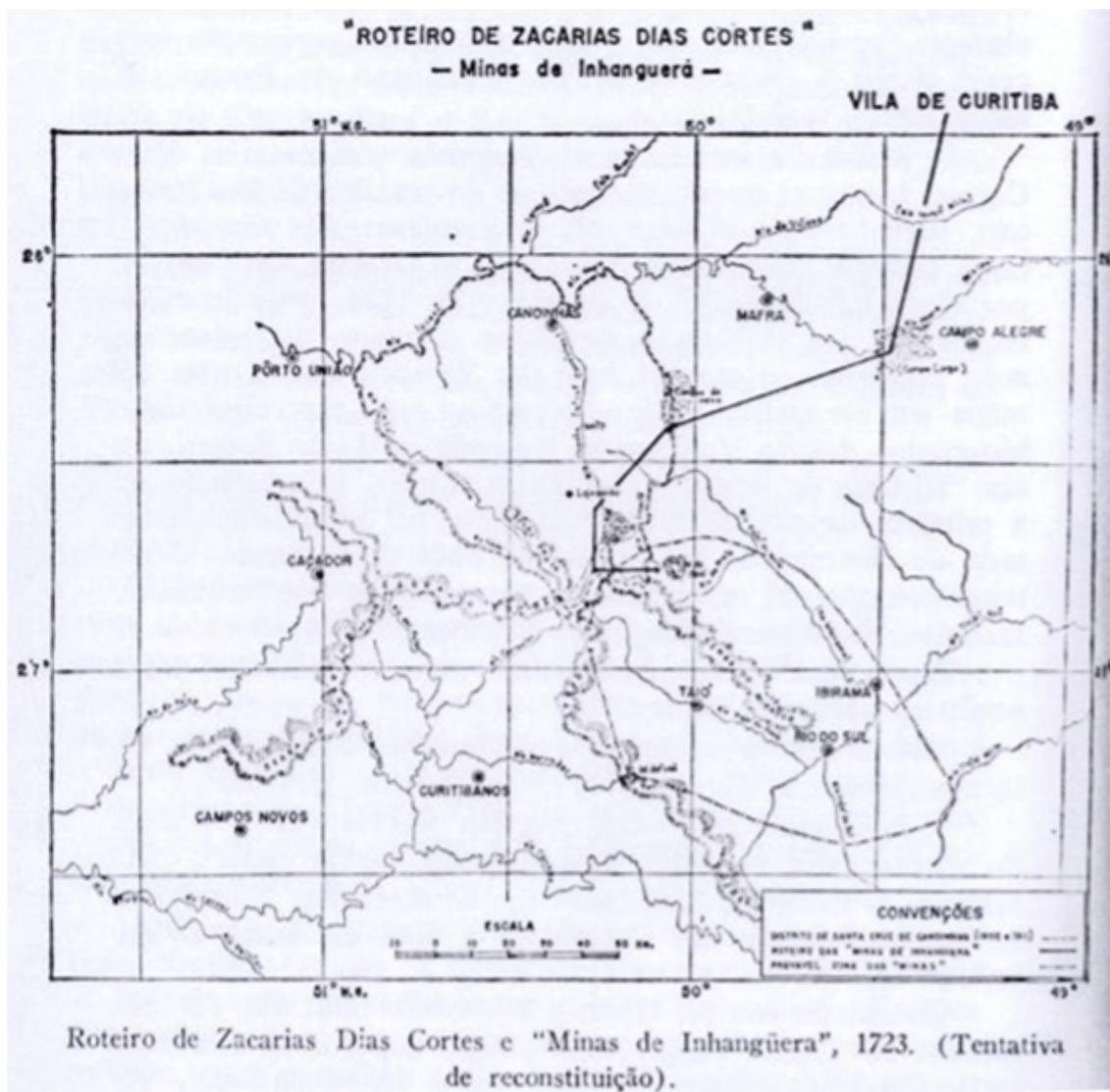
Os bandeirantes paulistas exploraram essa região a partir do século 17, seja para capturar indígenas das missões jesuíticas, seja em busca de pedras e metais preciosos. Em 1679, D. Rodrigo de Castelo Branco, Administrador Geral das Minas da Repartição Sul, autorizou João Arraiolos a explorar o ‘Sertão de Curitiba’ em busca de prata (Ehlke, 1973, p. 68). Os registros da época, no entanto, são vagos quanto à localização exata das minas, reflexo do conhecimento ainda limitado sobre o território.

Embora vagos e imprecisos, os dados legados por esses antigos sertanistas permitem inferir sua passagem pelo atual Planalto Norte Catarinense e Sul do Paraná. Para ilustrar, menciona-se a expedição empreendida pelo curitibano Zacarias Dias Cortes em 1723, com o objetivo de, a partir de Curitiba, acessar os campos sulinos em busca de capturar e conduzir gado, tanto cavalos como muar:

Em 1723 se fez em expedição da Vila de Curitiba para os sertões do Sul, atravessando, nessa ocasião, grande parte das terras do futuro litígio entre os Estados do Paraná e Santa Catarina. Acompanhavam-no – dentre outros – João Vellozo da Costa e João Carvalho Assunção, todos eles, – ao que se afirma – netos do 1º capitão povoador de Curitiba, Mateus Leme (Ehlke, 1973, p. 72).

A literatura aponta, conforme Ehlke (1973), que essa expedição não atingiu o seu objetivo, entretanto obteve êxito em explorar ouro nas minas de ‘Inhanguera’ (Figura 1), possivelmente ao sopé do Morro do Taió (Santa Terezinha/SC).

Figura 1 – Roteiro de Zacarias Dias Cortes



Fonte: Manoa Expedições (2010)⁶.

Em que pese Dias Cortes não ter transportado gado do Sul para Curitiba, as informações que obteve da zona percorrida e o roteiro por ele elaborado norteariam a expedição feita pelo sargento-mor Francisco de Souza Faria, em 1729, para a abertura do Caminhos das Tropas (IHGB, 1906).

O roteiro aponta que Dias Cortes, enquanto se dirigiu de Curitiba para o Sul, atravessou, entre outros, o Rio Negro (Rio Una na língua dos indígenas)⁷ e o Rio “Itupeba”⁸, após o qual se

⁶ Extraído de: <https://manoaexpedicoes.blogspot.com/2010/07/minas-de-inhanguera.html>. Acesso em: 1º jul. 2024.

⁷ Na língua tupi, a palavra “una” significa “preto” ou “escuro”. Portanto, “rio ma” pode ser traduzido como “rio Preto” ou “rio Escuro” em referência à coloração da água ou às características do ambiente ao redor do rio.

⁸ Na língua tupi, “Itupeba” pode ser desmembrado em “itu” e “peba”: “Itu” significa “cachoeira” ou “queda d’água”. “Peba” significa “achatado” ou “raso”. Portanto, “rio Itupeba” pode ser traduzido como “rio de cachoeira rasa” ou “rio de queda d’água achatada”.

avistaria “uma serra que corre para o poente, não alta, que pode estar desviada da nossa Serra do Mar, 2 léguas e meia pouco mais ou menos” (IHGB, 1906, p. 241). O Rio Negro mantém seu nome desde a época do sertanista, servindo, atualmente, de divisa entre os Estados do Paraná e de Santa Catarina, banhando as cidades de Rio Negro/PR, Mafra/SC, Três Barras/SC. Este rio é o principal tributário do Rio Iguaçu, no seu terço médio. Ehlke (1973, p. 79) cita que o rio Itupeba (ou Itapeba) é a denominação antiga atribuída ao atual Rio Canoinhas:

Itupeba, ou (Itapeba); indiscutivelmente estava-se a falar do atual Rio Canoinhas já no ano de 1723. Que o atual Rio Canoinhas tinha no pretérito esse nome é assunto que já comportou fartas discussões quando Paraná e Santa Catarina contendiam sobre limites. Os mapas antigos, referendados e utilizados – o mapa do Padre Diogo Soares, levantado em 1737 ou 1738 – todos eles apresentavam o Rio Canoinhas como afluente da margem esquerda do Rio Negro, com os nomes: ora de Itupeba ou Itapeba, bem como de: ‘Canogemeri’, ‘Canizes’, ‘Pouco das Canoas’, ‘das Canoas Pequeno’, etc. Está comprovado, pois, que, em 1723, Zacarias Dias Cortes, em determinado lugar, cruzou o Canoinhas, sendo assim, com outros mineiros curitibanos, dos primeiros a cruzar terras dos futuros municípios de Rio Negro, Mafra, Canoinhas, Papanduva, Santa Cecília e outros do planalto. Itupeba, segundo a toponímia tupi-guarani, significaria: a queda d’água rasteira, a cachoeira baixa, o salto, a corredeira. Este nome ter-lhe-á sido dado, em razão do salto do Rio Canoinhas, que assim era ele chamado em seu curso superior. Posteriormente chamou-se também: *Itapeba*, mormente na altura da foz. Significaria, segundo Theodoro Sampaio (“O Tupi na geografia nacional”, p. 233, Bahia, 1928, 3ª edição): a pedra rasteira, a laje, o penedio; ainda: o caminho de pedra, a calçada, o caminho dentro d’água, o vau, o passo. De *Itapé*, ou *Ita-apé*: o caminho de pedra, ou a calçada... podendo ainda proceder de: Y-T-APÉ, que significaria: o caminho dentro d’água, o vau, o passo [...]

Relativamente à abertura do Caminho das Tropas, Francisco de Souza e Faria também deixou descrição. As informações, materializadas por meio de “Notícias Práticas” redigidas pelo padre jesuíta Diogo Soares, afirmam ter o bandeirante passado por rios, enquanto se dirigia no sentido Sul para Curitiba. Entre eles um rio “que por muito negro e fundo lhe chamão o Rio Una, nelle fiz alguns pastos, e lhe deixei uma boa canôa de pinheiro, e só nelle achei indícios de gente” (IHGB, 1906, p. 240). A referência, novamente, é ao atual Rio Negro. Destaca-se, já neste período, o indício de pessoas no entorno do rio. Esses excertos servem para ilustrar que o trânsito de bandeirantes e sertanistas pela região é secular. Seguramente, além das expedições formais, muitas outras palmilharam e navegaram os rios regionais da área sem deixar registros de sua passagem.

As Expedições Fluviais Pela Bacia do Médio Iguaçu

O Rio Iguaçu, que ao longo de sua história já foi também denominado Rio do Registro ou Rio Grande de Curitiba, “é formado pelo encontro dos Rios Iraí, Atuba e Pequeno, junto a ponte da atual rodovia BR-277, na parte leste do município de Curitiba, no limite dessa capital com os municípios de Pinhais e São José dos Pinhais” (Baggio, 2018, p. 22). Durante parte de seu percurso serve como divisa natural entre os Estados do Paraná e de Santa Catarina, bem como entre Brasil e Argentina nas proximidades de sua foz. “A bacia do Rio Iguaçu corta os três planaltos paranaenses e se subdivide em três sub-bacias: Baixo Iguaçu, Médio Iguaçu e Alto Iguaçu.” (Baggio, 2018, p. 23). Alto Iguaçu, das nascentes até o município de Porto Amazonas/PR; Médio Iguaçu, deste local até o município de Porto Vitória/PR; e Baixo Iguaçu, o restante do percurso até sua foz no Rio Paraná, na tríplice fronteira entre Brasil, Argentina e Paraguai.

Por este rio e pelos afluentes da sua bacia hidrográfica, Rios Negro, Canoinhas, Potinga, Timbó, Paciência, houve diversas expedições com variadas finalidades, muitas delas ficaram materializadas por meio de relatórios, sendo, por isso, documentos de significativa relevância para o estudo do espaço geográfico regional, proposto por esta pesquisa.

Foram utilizadas como referência quatro expedições conhecidas, de épocas distintas, a fim de analisar as informações contidas nos relatórios sobre os processos de ocupação territorial e desenvolvimento regional ao longo dos rios da bacia hidrográfica do Iguazu. Buscou-se detalhar aspectos como: os objetivos de cada expedição, os locais navegados, as dificuldades enfrentadas, as populações encontradas, os recursos naturais mapeados e as informações econômicas registradas.

As expedições analisadas foram a do Tenente Domingos Lopes Cascaes e Bruno da Costa Figueira, realizada no ano de 1768; a dos engenheiros Keller, em 1866; a do engenheiro militar Ernesto Jacques Ourique, entre os anos de 1882 e 1884 e a do Visconde de Taunay, no ano de 1886.

Expedição do Iguazu em 1768

Entre 1765 e 1775 a Capitania de São Paulo, que então abrangia todo o atual Sul do Brasil, era governada por Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, conhecido como Morgado de Mateus. Durante seu governo organizou diversas expedições para explorar o território que hoje corresponde ao Oeste do Paraná. O título de “Morgado” referia-se a um sistema de herança em Portugal, no qual a propriedade permanecia indivisível e era transmitida ao primogênito da família, sendo “Morgado de Mateus” um título associado à localidade de Mateus, em Portugal.

Naquele período eram ainda bastante recentes as questões de disputa territorial entre as Coroas Portuguesa e Espanhola. No ano de 1750 ambas haviam assinado o Tratado de Madrid, que estabeleceu as fronteiras entre as colônias dos dois reinos. Em 1761, no entanto, foi estabelecido o Tratado de El Pardo, que anulou o tratado anterior. Em vista disso, a questão fronteiriça entre Brasil e Argentina continuava a ser uma preocupação constante.

Nesse contexto, Morgado de Mateus estabeleceu um plano de conquista do Sertão do Tibagi que correspondia, aproximadamente, ao atual oeste paranaense. Segundo nos informa Riesemberg (1978, p. 175):

O plano imaginado por D. Luiz Antônio de Souza consistia, em linhas gerais, no seguinte: pelo Rio do Registro desceria uma expedição até a sua foz, que fortificaria; outra expedição igual entraria pelo sertão de Guarapuava, ao longo do Rio Ivaí, e chegaria até o Rio Paraná, pondo-se em comunicação, para o sul, com as forças do Rio do Registro, e para o norte, com o estabelecimento do Iguatemi e do Rio Pardo. Nos pontos convenientes do circuito formado pelos rios do Registro e Paraná seriam construídas fortalezas adequadamente guarnecidas; e o seguramento da fronteira.

O Rio do Registro, referido, era o antigo nome atribuído ao atual Rio Iguazu. Assim, a execução do plano exigia a exploração desse curso d'água. A finalidade desse empreendimento era “o seguramento das fronteiras portuguesas sobre os Rios Iguazu, Paraná e Iguareí, em virtude das dissensões surgidas após o Tratado de Madrid” (Riesemberg, 1978, p. 175).

Ao todo foram realizadas seis expedições, a mando do ajudante de ordens do Morgado de Mateus, Affonso Botelho de Sam Payo, para a efetivação do plano. A primeira, a quarta e

a quinta expedições tiveram como via o Rio Iguaçu, partindo do porto de Nossa Senhora da Conceição de Caiacanga (atual município de Porto Amazonas/PR). Dessas, será destacada a primeira, conforme Riesemberg (1978, p. 176).

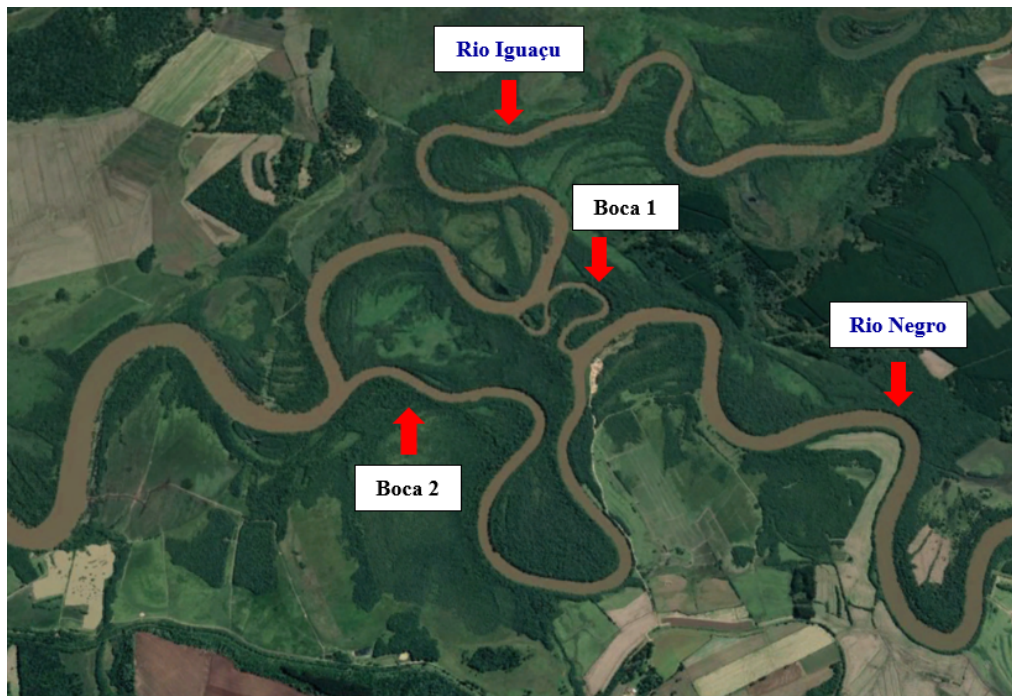
A primeira, formada de trinta homens, comandada pelo Tenente Domingos Lopes Cascaes e tendo por cabo Bruno da Costa Filgueira, desceu o Rio do Registro a explorar-lhe o curso. Partiu do porto de Nossa Senhora da Conceição de Caiacanga⁹ em 6 de dezembro de 1768, demorando, nas várias diligências que empreendeu, três meses menos um dia.

Esses bandeirantes navegaram o Rio Iguaçu e acabaram por legar informações que permitem inferir sua passagem pelo atual Planalto Norte Catarinense e Sul do Paraná. Para ilustrar, cita-se trecho do Relatório Sumário de Viagem realizada pelo Rio Iguaçu¹⁰ por Domingos Lopes Cascaes e Bruno da Costa Filgueira no ano de 1768:

[...] andando mais huma legoa avistamos a barra do Rio Negro que dividido por huma ilhota de duzentas braças se mete no Rio Grande por duas bocas, a primeira de pequena largura, e a segunda de sessenta braças, com tal ímpeto de suas correntes, que faz recuar o do Registro, fazendo-o crescer tanto que lhe aumenta a largura, pondo-o de mais de duzentas braças [...] (Cascaes; Filgueira, 1896).

A comparação do local descrito no documento com a imagem de satélite atual da foz do Rio Negro (Figura 2), permite afirmar a exatidão da descrição, especialmente, as duas “bocas” pelas quais se divide o Rio Negro, pouco antes de desaguar no Iguaçu, formando a pequena ilha:

Figura 2 – Imagem de satélite da foz do Rio Negro (confluência com o Iguaçu)



Fonte: Google Earth, 2020, adaptado pelo autor Diego Gudas.

⁹ Caiacanga pode ser uma variação de “Caiacagna”.

¹⁰À época, o atual Rio Iguaçu possuía nomenclaturas diversas: Rio do Registro, Rio de Curityba, Rio Grande, Rio Yguassú.

Além dessa descrição, o documento também aponta indícios de que o tráfego fluvial de bandeirantes pela região era bastante antigo.

Por mandado do Snr. Affonso Botelho de S. Payo aos 6 de Dezembro de 1768 nos embarcamos em três canoas com 30 pessoas para examinarmos, e verificar-se as noticias dos *Sertanistas antigos*, que por tradição delles se dizia ser navegável até o Rio da Prata, sem mais impedimento que hum grande Salto [...] prosseguindo nós a viagem achamos serem certas as noticias até o Salto com os mesmo signaes, e Rio notados *pelos antigos*, até onde em algumas partes *achamos alguns vestígios delles* (Cascaes; Filgueira, 1896, p. 348-349 grifos nossos).

Os mencionados rios, especialmente o local onde o Rio Negro deságua no Iguaçu, estão localizados na atual divisa entre os Estados de Santa Catarina e Paraná. Pode-se perceber que as movimentações humanas nesse espaço eram frequentes na época, realizadas tanto por indígenas quanto por bandeirantes que se aventuravam e circulavam pelo “Sertão de Curitiba”.

Nessa expedição os bandeirantes ainda relataram ter navegado, até onde foi possível, os Rios “Mogi Grande” e “Mogi Pequeno”. Pela descrição e pela localização na divisa entre Santa Catarina e Paraná, é possível concluir que se referiam aos atuais rios Timbó e Paciência, respectivamente.

A Expedição dos Engenheiros Keller em 1866

No século 19 expedições tiveram como destino o atual Planalto Norte Catarinense e Sul do Paraná, ou ao menos por ele passaram, havendo interessantes registros acerca do local. Em 1866 os engenheiros Josef e Franz Keller foram contratados pelo presidente da Província do Paraná, Dr. André Augusto de Pádua Fleury, para a exploração e elaboração de relatório, planta e nivelamento do Rio Iguaçu. A exploração era continuação das que já haviam sido realizadas, no ano anterior, nos Rios Ivaí, Paranapanema e Tibagi. A expedição teve início no dia 24 de junho de 1866, partindo de Curitiba, para onde retornaram no dia 8 de dezembro do mesmo ano.

No decorrer da expedição, os engenheiros mencionam diversos locais com ocupação humana. Fazem referência, do mesmo modo que a expedição de 1768, às duas barras do Rio Negro, onde se demoraram de 18 a 21 de agosto de 1866.

No dia 27 de agosto chegaram a um local com indicativo de ocupação humana.

Tendo deixado no dia 21 a barra do Rio Negro, fomos forçados nos dias 25 e 26, por causa do mau tempo, a parar novamente. No dia 27, tendo ainda em vista as vertentes azuis do Rio Negro, *chegamos a um lugar denominado – Escada –* com as ruínas de um pequeno sítio à barra de um ribeirão de 5 metros de largura. Foi neste lugar que, há 10 anos, os índios chamados Botocudos, habitantes nas margens e cabeceiras do Rio Negro, assaltaram os moradores, matando os que acharam (um homem, duas mulheres e uma criança), à exceção de uma criança de apenas 12 anos, que conseguiu fugir, na única canoa existente, para o outro lado do rio. O proprietário do sítio, que não morava no lugar, passado isto, não teve mais ânimo de continuar no mesmo lugar, tanto que nem o gado, assaz numeroso, de lá se tirou. Hoje os restos desse gado ficaram inteiramente bravos, sendo de tempo em tempo, uma ou outra cabeça morta à bala, por um dos poucos navegantes que passam por ali. O proprietário, que hoje mora rio acima e com quem tínhamos falado antes, nos deu licença para matar uma rês das mesmas, porém não fizemos uso dessa permissão (Keller; Keller, 1866, p. 8, grifo nosso).

Conforme é possível notar, nesse local a ocupação humana data, pelo menos, da década de 50 do século 19. Ao que indica o relatório, o lugar é o atual município catarinense de Irineópolis, mais especificamente a localidade rural de Colônia Escada. Essa conclusão presume-se ser possível e coerente, após comparar informações do próprio relatório, uma vez que, logo na sequência, mencionam os engenheiros:

No dia 28 de agosto avistamos, com tempo encoberto e garoa, uma grande ilha e a barra de um afluente considerável na margem esquerda, ao que dá o nome de Rio das Canoinhas, chegando no dia seguinte à povoação pequena do porto da União (Keller; Keller, 1866, p. 8).

A grande ilha é a existente no Rio Iguaçu, exatamente na altura de Colônia Escada. No tocante ao rio, há um equívoco por parte dos engenheiros. O Rio Canoinhas é afluente do Rio Negro. Pela descrição que oferecem e o tempo que relatam ter demorado desse local a Porto União, possivelmente referem-se ao atual Rio Timbó, afluente do Rio Iguaçu, que hoje divide os municípios de Irineópolis (SC) e Porto União (SC).

A próxima informação do relatório, descreve a então povoação de Porto União.

Essa é situada num morro baixo na margem esquerda, no lugar onde há estrada de Palmeiras a Palmas, passa o Iguaçu e conta 20 a 30 casinhas cobertas de palha. O que dá uma certa importância no lugar é a passagem das tropas e boiadas no rio, que se faz a nado. As roças dos habitantes se acham nos terrenos mais férteis ao oeste da povoação, onde tiram boas colheitas de feijão, milho e mandioca. O que pouco se cultiva é o arroz e a cana-de-açúcar, posto que para a cultura do primeiro não falem terrenos próprios. *Um pequeno número dos habitantes se emprega na navegação fluvial, trazendo sal em grandes canoas do Rio das Areias, pequeno afluente do Iguaçu, cuja barra fica na altura das Palmeiras, distante sete léguas, até o porto da União, sendo daqui o transporte ao ponto do destino efetuado por terra em cargueiros (Keller; Keller, 1866, p. 8, grifo nosso).*

É possível notar que naquele período Porto União estava sendo ocupada e existia a atividade de navegação fluvial no Rio Iguaçu e nos componentes ou afluentes de sua bacia hidrográfica. Riesemberg (1978, p. 63) explica a função das canoas:

A sua função precípua era transportar sal do Porto das Areias (Porto Velho) até o Porto da União, donde a mercadoria era levada em tropas para os campos de Palmas. Na subida carregava charque, erva-mate e couros, gêneros da produção das fazendas.

O relatório dos engenheiros continua a descrever a navegação e a exploração econômica do Rio Iguaçu, que a partir de Porto União se mostrava de navegação praticamente impossível, devido à grande quantidade de saltos e corredeiras. Em virtude dessas características, a expedição findou por ordem do presidente provincial, sem que percorresse a extensão total do Rio Iguaçu, conforme inicialmente se objetivava.

Foi a partir desse relatório que se confirmou tecnicamente a possibilidade de navegação fluvial por aproximadamente 350 quilômetros do Rio Iguaçu, entre os atuais municípios de Porto Amazonas (PR) e Porto Vitória (PR). Isso corresponde ao espaço geográfico do Sul do Estado do Paraná e parte do Planalto Norte Catarinense. Essa possibilidade ensejou que, no ano de 1882, se iniciasse a navegação a vapor pelos Rios Iguaçu, Negro, Canoinhas, Potinga e Timbó, impulsionando a crescente ocupação do território banhado pelos mencionados rios.

Expedição Jacques Ourique

A convite do então ministro da Agricultura, conselheiro Manoel Alves de Araújo, o engenheiro militar Alfredo Ernesto Jacques Ourique fez parte de comissão mista de discriminação de terras e limites que explorou a área então contestada entre os Estados do Paraná e de Santa Catarina.

Fui enviado pelo governo àquelas regiões, em comissão mista de discriminação de terras e limites, em setembro de 1882, tendo-a dada por concluída, com 190 léguas de sertão exploradas, em 30 de março de 1884 (Conservador, a. 5, n. 263. Desterro, 21 nov. 1888, p. 1).

O engenheiro menciona a vila de Rio Negro, com a incipiente atividade de navegação a vapor que se estabelecia entre a referida vila, Porto União e proximidades de Palmeira. A atividade era materializada pelo vapor Cruzeiro, de propriedade de Amazonas Marcondes. Em seu relatório destaca ter navegado e explorado apenas a margem esquerda dos Rios Iguaçu e Negro.

Dos rios que caem no Negro e Iguaçu pela sua margem esquerda os mais importantes, sob o ponto de vista da colonização da zona, da questão de limites e do volume de águas, são: o Canoinhas, Timbó, Jangada; por isso, vou deles trabalhar especialmente, começando pelo Canoinhas (Conservador, a. 5, n. 265. Desterro, 23 nov. 1888, p.1).

Descrevendo os contornos gerais do Rio Canoinhas, ressalta.

O Rio Canoinhas nasce pouco acima da estrada de Lages, nos contrafortes da serra do Espigão, contorna esta serra por algum tempo, corta a estrada um pouco aquém do *povo do Lageadinho*, deixa a serra à esquerda e, em curvas caprichosas, atravessa os desertos mais desconhecidos de toda a zona contestada, indo cair no Rio Negro, cerca de 4 léguas acima de sua foz no Iguaçu (Conservador, a. 5, n. 266. Desterro, 24 nov. 1888a, p.1, grifo nosso).

Observa-se que já havia o povoado de Lageadinho¹¹ estabelecido nas proximidades do Rio Canoinhas, em virtude da atividade tropeira, que a essa altura já era centenária no lugar.

Entre outras ações, Jacques Ourique navegou e explorou o Rio Canoinhas, partindo da localidade de Rancho Grande, próxima à Estrada da Mata, onde os tropeiros realizavam a travessia do rio. Durante a expedição de 1883 relatou ter seguido com sua equipe pela margem esquerda do rio, acompanhado por duas canoas que transportavam suprimentos e materiais. Essas embarcações foram construídas no próprio local da partida, que passou a ser chamado de Porto das Canoas nos registros da expedição (Ourique, 1888a). A região percorrida ficava na Estrada das Tropas, no trecho conhecido como “Estrada da Mata”, que se estendia da Serra do Espigão até Rio Negro. Essa área, composta por vastos pinhais, era historicamente ocupada pelos Xokgleng, também chamados de Botocudos, que frequentemente atacavam tropeiros e colonos que tentavam se estabelecer na região (Thomé, 2012).

Os sertanejos que acompanhavam Ourique, oriundos de Rio Negro, possuíam relação evidente com a atividade fluvial, pois, além de aceitarem a empresa, esculpiram as canoas no

¹¹Lageadinho, atualmente, é localidade pertencente ao município de Monte Castelo/SC. Quando da criação de Canoinhas/SC, fazia parte deste município.

local de início da expedição, Rancho Grande¹². Essa localidade, atualmente, pertencente ao município catarinense de Monte Castelo, demonstrando traços de povoação no entorno do Rio Canoinhas. Ao longo do trajeto, no entanto, os únicos vestígios de ocupação humana relatados foram os sinais de indígenas:

Em todo o curso do Canoinhas encontramos pontes, feitas com árvores derrubadas, de ambas as margens para o leito do rio, dos quais se servem para atravessá-lo [refere-se aos índios] {...} Mais ou menos a 10 léguas da sua foz encontramos um salto, [...]. Aí vem a ter a queda transversal das águas, numa e noutra margem, duas picadas de índios, feitas a facão e a foice, indicando passagem em diferentes épocas, o que me fez supor ser esse o caminho habitual dos selvícolas, quando as pedras do salto estão a descoberto. Esse salto, a que a voz do povo, que só aceita nomes naturais para os acidentes topográficos, denominou Salto do Canoinhas {...} (Ourique, 1888b, p. 1).

A comissão de Ourique foi também responsável por desfazer a dúvida existente em torno do Rio Timbó. Informou o engenheiro que por muito tempo geógrafos e cartógrafos da época discutiam se o rio era afluente do Pelotas, ao Sul; ou do Iguazu, ao Norte. Ficou sedimentado tratar-se de um importante componente da bacia hidrográfica do Rio Iguazu que recebe suas águas algumas léguas acima de Porto União, no entanto, em relação à ocupação do solo no entorno do rio Canoinhas, as menções que faz dizem respeito apenas a Rancho Grande e Lageadinho.

A expedição do Visconde de Taunay

A partir do relatório dos engenheiros Keller, indicando a viabilidade da navegação no Rio Iguazu por aproximadamente 350 quilômetros, entre Porto Amazonas e Porto Vitória/PR, o governo imperial realizou concessão desse serviço a Araújo de Amazonas Marcondes. Amazonas Marcondes, fazendeiro na região de Porto União da Vitória e Palmas, passou a exercer a atividade de navegação e mercantil a partir de 1882, lançando às águas do Iguazu o primeiro barco a vapor, o Cruzeiro (Riesemberg, 1973, p. 73).

Foi nesse vapor que Alfredo d'Escragolle Taunay, o Visconde de Taunay, realizou excursão pelo Rio Iguazu, descendo a partir de Porto Amazonas até Porto União da Vitória, retornando, na sequência. O episódio ocorreu em entre os dias 4/3/1886 e 8/3/1886. À época, o Visconde de Taunay era o presidente da Província do Paraná (1885-1886) e viajou acompanhado de Ermelino de Leão, Ignácio Carneiro e Amazonas de Araújo Marcondes, o proprietário da embarcação e organizador da viagem (Taunay, 1890, p. 221). Da excursão, Taunay deixou um detalhado relato, publicado em revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro em 1890.

A partir de suas anotações é possível compreender aspectos da ocupação humana no vale do Rio Iguazu daquele período. Após descrever alguns pontos geográficos característicos e portos utilizados para o abastecimento de lenha, Taunay menciona São Mateus (São Mateus do Sul): “É quase meio de toda a viagem, entre os portos Amazonas e União da Vitória” (1890, p. 228). Descreve o encontro das águas dos Rios Negro e Iguazu, bem como a confluência, pouco abaixo, do Potinga:

¹²Quando da criação do município de Canoinhas/SC, Rancho Grande era localidade parte de seu território.

[...] a boca do Rio Negro, cujo considerável volume d'água traz tão notável contingente ao Iguazu, que a largura deste quase dobra aí. Pouco adiante, outro grande rio, Potinga, entrega do lado direito as suas águas ao majestoso afluente, e é de ver-se o sítio pela muita beleza e solenidade" (Taunay, 1890, p. 230).

O encontro das águas dos Rios Negro e Iguazu guarda relevante aspecto histórico-político, além do simbolismo que lhe é peculiar. A partir do acordo de divisas entre Paraná e Santa Catarina, em 1916, ficou definitivamente resolvida a questão da fronteira entre os dois Estados. A contar da foz do Rio Negro, a margem esquerda do Iguazu definitivamente se tornou catarinense até a divisa entre Porto União e União da Vitória.¹³ Da foz do Negro para baixo, que marca o contato do Planalto Norte Catarinense com o Sul do Paraná, o relato descreve vários indícios de ocupação humana.

Alguns quilômetros abaixo da embocadura do Negro, Taunay (1890, p. 230, grifo nosso) descreve o local atualmente conhecido como Volta Grande e Fluviópolis:¹⁴

A essa volta, que obriga quase constantemente à direção E., quando se deve sempre caminhar para o O. e que constitue, portanto, um dos fatos mais importantes e característicos da navegação do Iguazu [...]. Enquanto a percorríamos, notamos a ilha do Mattos com bonito erval pertencente ao *cidadão Cordeiro*, e um ponto pejado de pedras e bastante perigoso, chamado Anta Gorda.

Descendentes da família Cordeiro ainda residem em localidades catarinenses e paranaenses na fronteira entre os dois Estados. Na continuação da descrição, há menção ao porto "Chapéu do Sol"¹⁵. O lugar fica à margem direita do Rio Iguazu, portanto em solo paranaense. Localiza-se em frente à localidade canoinhense de Felipe Schmidt. Neste trecho do relatório descreve moradores e o assassinado de dois homens pelos indígenas.

Mora ali essa pobre gente em um recanto da zona de vagabundagem e correrias de indômitos bugres, a cujos assaltos estão sujeitos. O pai de uma rapariguinha e o marido de uma mulher, que ainda lá habitam, haviam sido, no ano passado, mortos a flechadas, quando trabalhavam nas roças; e suas sepulturas, amparadas por grandes cruzeiras feitas de fresco, dão melancólica majestade à solitária barranca (Taunay, 1890, p. 231).

A aproximadamente um quilômetro e meio a jusante, nova descrição de Taunay (1890, p. 231) acerca de moradores. Agora à margem esquerda, portanto em território atualmente catarinense.

Um quarto de légua adiante, vive laborioso e enérgico brasileiro, um tal Vallões, que parece prosperar bastante. E ali passam a existência, como imaginava Alencar, em sua obra-prima O Guarany, duas singelas belezas, filhas de Vallões, uma delas de formosura até notável, outra meiga e simpática, lembrando as heroínas do célebre e inspirado romancista brasileiro. A esse ponto e porto, a que o vapor tem obrigatoriamente de parar na ida e na volta, pois o Sr. Vallões conseguiu isso da empresa fornecendo-lhe uns tantos metros cúbicos de lenha gratuitamente [...].

¹³Porto União da Vitória, à época da excursão, representava uma cidade única. A partir do acordo de limites, a urbe foi dividida em duas: Porto União/SC e União da Vitória/PR. Parte da divisão é feita por meio de fronteira seca, com a linha férrea da antiga Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande sendo o marco visível da divisão em alguns pontos.

¹⁴Volta Grande é lugar compreendido no distrito de Paula Pereira pertencente ao município de Canoinhas/SC. Possui esse nome em razão do acidente topográfico formado pelo Rio Iguazu, o qual realiza uma larga curva em formato de ferradura. Já Fluviópolis, que no passado era chamada de Barra Feia, é distrito de São Mateus do Sul/PR.

¹⁵A localidade ganharia notoriedade, anos depois, no episódio ocorrido durante a Guerra do Contestado (1912 - 1916) denominado "A Chacina do Iguazu" (Poyer, 2018).

Pela descrição, é possível notar que se trata do lugar onde atualmente se localiza o município de Irineópolis/SC. Segundo a história oficial, Vallões seria genro e herdeiro do pioneiro do lugar, o qual, inclusive, ao tempo em que era distrito de Porto União, chamava-se originariamente “Valões” (Rodrigues, 2021). A menção a ser um porto obrigatório para os vapores também permite inferir que já naquele período possuía certa relevância para atividade fluvial, e conseqüentemente, para o comércio local e regional. Taunay (1890, p. 236-237), ainda descreve o porto de Manoel Estácio, próximo “à barra do Rio Macuco”, antes de chegar a Porto União da Vitória.

No tocante a este último lugar, que foi o ponto final da excursão, o relato aponta:

Afinal, às 5 ¼ horas chegávamos, com aguaceiro violento, embora houvesse sol, à barranca do porto da União da Vitória, onde, no meio de inúmeros foguetes, fomos recebidos com muitas provas de alegria pela população e pelos membros da comissão militar encarregada da estrada de Palmas [...] A nascente povoação de Porto União da Vitória está sendo edificada à margem esquerda do Iguaçu, em duas colinas bastante irregulares e ligadas por uma baixada, que infelizmente é, como todas as circunvizinhanças, inundada por ocasião das grandes cheias.

Conforme se pode observar, ao tempo da excursão, havia vários indícios de ocupação humana às margens do Iguaçu, nos locais que, a partir do acordo de divisas de 1916, seriam o Sul Paranaense e o Planalto Norte Catarinense. Essa ocupação não se dava de forma isolada, mas refletia a intensa dinâmica social, política e econômica da região.

As frequentes movimentações de bandeirantes e indígenas pelo “Sertão de Curitiba” ilustram um cenário de constante disputa e interação cultural. Politicamente, a demarcação de territórios e a busca por recursos minerais, como as minas de prata investigadas por João Arraiolos, evidenciam os interesses estratégicos da Coroa Portuguesa em consolidar seu domínio e explorar economicamente a região.

Socialmente, a coexistência e o conflito entre diferentes grupos humanos, incluindo tribos indígenas, como os Botocudos, e os bandeirantes paulistas, moldaram a estrutura populacional e as relações de poder locais. Economicamente, a exploração dos recursos naturais e a apreensão de indígenas para trabalho demonstram as motivações subjacentes às expedições e à ocupação territorial, configurando um espaço de significativa importância para o desenvolvimento regional.

Assim, a análise das descrições anteriores permite compreender a complexidade e a multifacetada realidade histórica do Sul Paranaense e do Planalto Norte Catarinense durante esse período.

IMPORTÂNCIA ECONÔMICA DO RIO IGUAÇU NA REGIÃO

Além do valor histórico das expedições fluviais no Rio Iguaçu, é importante destacar a relevância econômica e o impacto no desenvolvimento regional do Planalto Norte Catarinense e Sul do Paraná. O Rio Iguaçu desempenhou um papel essencial na facilitação do transporte e na integração econômica do Planalto Norte Catarinense e do Sul do Paraná ao servir como a principal via de escoamento de produtos regionais, especialmente erva-mate e madeira, para os mercados consumidores do Paraná, Santa Catarina e, posteriormente, de São Paulo e do Rio

de Janeiro. A navegação fluvial, especialmente com a introdução dos vapores a partir de 1882, permitiu o transporte de grandes volumes de mercadorias a custos reduzidos em comparação ao deslocamento por terra, que ainda era limitado por estradas precárias e difíceis de transitar. Além disso, os portos e entrepostos comerciais ao longo do rio viabilizaram o intercâmbio econômico entre comunidades ribeirinhas e centros urbanos, fortalecendo a integração produtiva e comercial da região (Guimarães; Monastirsky, 2018).

Assim, percebe-se que a navegação no Rio Iguaçu foi um fator determinante para a dinâmica econômica regional, atuando como eixo central no transporte de erva-mate e madeira. Além de viabilizar o escoamento desses produtos para mercados externos, a hidrovia também contribuiu para a consolidação de atividades comerciais locais, permitindo maior circulação de mercadorias e fortalecendo a economia das comunidades ribeirinhas.

Dessa forma, entende-se que, a importância do Rio Iguaçu reflete-se na maneira como ele moldou a paisagem econômica e social da região, promovendo a ocupação ribeirinha, o desenvolvimento de atividades comerciais e a expansão da infraestrutura local. A navegação fluvial possibilitou a fixação de pequenos núcleos urbanos ao longo de suas margens, impulsionando o crescimento populacional e a diversificação das atividades produtivas. A presença de portos e entrepostos comerciais estimulou o comércio da erva-mate e da madeira, incentivando a criação de novas rotas de transporte e a ampliação das relações comerciais com outras regiões. Além disso, a dinâmica econômica gerada pelo rio favoreceu a formação de redes de interação entre produtores, comerciantes e transportadores, consolidando a hidrovia como um elemento central no desenvolvimento regional.

As atividades econômicas, especialmente a extração de madeira e a produção de erva-mate, dependiam da capacidade de transportar grandes quantidades de produtos de maneira eficiente. A hidrovia oferecia uma solução de transporte mais viável e econômica em comparação às rotas terrestres, muitas vezes difíceis e inacessíveis. Este sistema de transporte permitiu que comunidades remotas se conectassem aos principais mercados, incentivando o desenvolvimento de infraestruturas locais e promovendo o crescimento das cidades ao longo do rio.

A hidrovia do Rio Iguaçu, ativa entre 1882 e 1953, desempenhou um papel fundamental na estruturação socioeconômica da região ao viabilizar um sistema eficiente de transporte que conectava os produtores locais aos mercados consumidores (Guimarães; Monastirsky, 2018). O rio permitiu o escoamento contínuo de grandes volumes de erva-mate, madeira e outros produtos agrícolas, reduzindo os custos logísticos e aumentando a competitividade regional. A circulação de mercadorias era facilitada pela presença de portos estratégicos, como os de Porto Amazonas, São Mateus do Sul e União da Vitória, nos quais as cargas eram armazenadas, comercializadas e redistribuídas para outras regiões via transporte terrestre e ferroviário. Além disso, a navegação no rio proporcionou um fluxo regular de passageiros, fortalecendo as interações comerciais e estimulando o crescimento de comunidades ribeirinhas que se consolidaram como polos de abastecimento e troca de bens e serviços.

Estudos indicam que a movimentação social, econômica e cultural propiciada pela navegação fluvial foi determinante para a ocupação e o crescimento econômico dessas áreas, destacando-se municípios como Porto Amazonas, São Mateus do Sul e União da Vitória.

Conforme Bach (2006) e Silva e Sopelsa (2013), a navegação a vapor no Rio Iguaçu foi um marco no desenvolvimento da cidade de São Mateus do Sul, exemplificando a importância da hidrovia para o progresso regional. O estabelecimento de linhas de navegação a vapor não apenas facilitou o transporte de produtos essenciais, como erva-mate e madeira, mas também reduziu os custos logísticos e o tempo de deslocamento entre São Mateus do Sul e outros polos econômicos, como Porto Amazonas e União da Vitória. Esse sistema de transporte fluvial permitiu que pequenos produtores aumentassem sua competitividade ao acessar mercados maiores, impulsionando a economia local. Além disso, a navegação fomentou a criação de infraestrutura complementar, como armazéns, estaleiros e postos de abastecimento, fortalecendo a dinâmica comercial da cidade. Com a maior circulação de mercadorias e pessoas, São Mateus do Sul tornou-se um importante entreposto regional, favorecendo a fixação de novas atividades econômicas e a diversificação da base produtiva local, consolidando sua posição no cenário econômico da época.

A preservação da memória da navegação no Rio Iguaçu é essencial para compreender seu papel na organização territorial, nas relações econômicas e no desenvolvimento social da região (Guimarães; Monastirsky, 2018). Ao longo do século 19 e início do 20, a hidrovia foi a principal via de transporte para o escoamento da produção de erva-mate e madeira, conectando cidades e impulsionando a economia ribeirinha. A ausência de registros físicos e a modernização das infraestruturas de transporte reduziram a visibilidade desse legado, tornando fundamental a atuação de iniciativas populares e do poder público na preservação do patrimônio cultural associado à hidrovia. Essas ações incluem projetos educativos, museus regionais, reconstituições históricas e a valorização de antigos portos e embarcações, garantindo que as futuras gerações reconheçam a relevância histórica e econômica do Rio Iguaçu para a região.

CONSIDERAÇÕES FINAIS

A análise das expedições fluviais pelo Rio Iguaçu evidencia o papel fundamental desse curso d'água na ocupação e estruturação socioeconômica do Planalto Norte Catarinense e do Sul do Paraná. Desde o século 18 as expedições militares e científicas não apenas exploraram a região, mas também facilitaram o comércio fluvial e a integração econômica. A navegação, especialmente com a introdução dos vapores em 1882, consolidou o rio como um eixo de transporte essencial, impulsionando os ciclos econômicos da erva-mate e da madeira e favorecendo o crescimento de municípios ribeirinhos.

Com a expansão das rodovias e ferrovias a partir de meados do século 20, no entanto, aliada ao assoreamento dos rios e às mudanças nos padrões produtivos, a navegação comercial foi progressivamente abandonada. Hoje, a logística da região depende exclusivamente do transporte terrestre, o que impõe desafios de custo, infraestrutura e impacto ambiental.

Embora tenha perdido sua função econômica, a memória da navegação fluvial ainda é perceptível na identidade regional, seja na toponímia local, nos registros históricos ou nos antigos portos que marcaram a ocupação do território. A transição para outros modais de transporte reflete as transformações econômicas da região e destaca a necessidade de adaptação às novas demandas logísticas e ambientais.

Futuros estudos podem aprofundar a relação entre o uso dos recursos hídricos e o desenvolvimento sustentável, considerando os impactos ambientais da ocupação ribeirinha e a necessidade de gestão integrada das bacias hidrográficas. Além disso, a preservação do legado econômico e histórico do Rio Iguaçu é essencial para compreender seu papel no desenvolvimento contínuo da região.

REFERÊNCIAS

- BACH, Arnaldo Monteiro. *Vapores*. Ponta Grossa: UEPG, 2006.
- BAGGIO, Rogério João. *Destino Cataratas do Iguaçu: novecentos quilômetros de caiaque e aventura*. 1. ed. Curitiba/PR: Traços e Letras Editora, 2018.
- BARDIN, Laurence. *Análise de conteúdo*. Lisboa: Edições 70, 2011.
- BRANDT, Marlon. *Uma história ambiental dos campos do planalto de Santa Catarina*. 2012. Tese (Doutorado em História Cultural) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2012.
- BRAUDEL, Fernand. *A dinâmica do capitalismo*. Rio de Janeiro: Rocco, 1997.
- CASCAES, Domingos Lopes; FILGUEIRA, Bruno da Costa. Relação sumaria da viagem que fizemos pelo Rio do Registro abayxo. *Documentos Interessantes a História e Costumes de São Paulo: correspondência do Capitão-General Dom Luiz Antônio de Souza 1767-1770*, São Paulo, v. XIX, p. 347-352, 1896.
- EHLKE, Cyro. *A conquista do planalto catarinense: bandeirantes e tropeiros do “sertão de Curitiba”*. Rio de Janeiro: Laudes, 1973.
- GIL, Antonio Carlos. *Métodos e técnicas de pesquisa social*. 6. ed. São Paulo: Atlas, 2008.
- GUIMARÃES, S. K.; MONASTIRSKY, L. B. A preservação da memória da hidrovia do Rio Iguaçu (PR). *Caminhos de Geografia*, Uberlândia, v. 19, n. 66, p. 157-168, 2018. Disponível em: <https://seer.ufu.br/index.php/caminhosdegeografia/article/view/39081>. Acesso em: 1º jul. 2024.
- GOULARTI FILHO, Alcides. A estrada da mata e a integração regional pelo interior do Brasil meridional. *Textos de Economia*, Florianópolis, v. 15, n. 2, p. 111-138, jul./dez. 2012a.
- GOULARTI FILHO, Alcides. Complexo ervateiro e a pequena produção mercantil em Santa Catarina. *Diálogos*, v. 16, n. 1, p. 179-215, jan./abr. 2012b.
- KARPINSKI, Cezar. Gentes e paisagens do Rio Iguaçu na viagem expedicionária dos engenheiros Keller em 1866. *Revista de História Regional*. 17, 2012. Disponível em: 10.5212/Rev.Hist.Reg.v.17i1.0002. Acesso em: 1º jul. 2024.
- KELLER, Josef; KELLER, Franz. *Relatório da exploração do rio Iguaçu feita em 1866*. Relatório apresentado à Assembleia Legislativa do Paraná pelo Ministério da Agricultura, Rio de Janeiro. Anexo P, 1866. p. 1-31. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/brazil>. Acesso em: 22 abr. 2020.
- IHGB. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro. Roteiro: do certão e minas de Inhanguera, vindo da villa do Coritiba para ellas. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. LXIX – Parte I, n. 113, p. 241-243, 1906.
- OURIQUE, Alfredo Ernesto Jacques. Questão de limites entre Paraná e Santa Catarina. *Conservador*, Desterro, ano 5, n. 266, p. 1, 24 nov. 1888a.
- OURIQUE, Alfredo Ernesto Jacques. Questão de limites entre Paraná e Santa Catarina. *Conservador*, Desterro, ano 5, n. 267, p. 1, 26 nov. 1888b.
- POYER, Viviani. *Fronteiras de uma guerra: imigração, diplomacia e política internacional em meio ao movimento social do contestado 1907-1918*. 2018. 350 p. Tese (Doutorado em História Cultural) – Universidade Federal de Santa Catarina, Florianópolis, 2018.
- RIESEMBERG, Alvir. *A instalação humana no vale do Iguaçu*. União da Vitória, PR: Faculdade Estadual de Filosofia, Ciências e Letras de União da Vitória, 1973. (Coleção Vale do Iguaçu).
- RIESEMBERG, Alvir. *A Nau São Sebastião*. [S. l.]: Instituto Histórico, Geográfico e Etnográfico Paranaense, 1978.
- RODRIGUES, Rogério Rosa. Conheça a história do município de Irineópolis. *Sítio eletrônico do município de Irineópolis/SC*, 2021. Disponível em: <https://www.irineopolis.sc.gov.br/noticias/ver/2021/12/conheca-a-historia-do-municipio-de-irineopolis>. Acesso em: 22 jun. 2023.

SANTOS, Milton. *A natureza do espaço: técnica e tempo, razão e emoção*. São Paulo: Hucitec, 1996.

SILVA, M. L. S.; SOPELSA, R. A. O progresso veio de barco: um estudo sobre a navegação a vapor no Rio Iguaçu e sua importância para o desenvolvimento da cidade de São Mateus do Sul – PR (1879 – 1953). *Ateliê de História*, v. 1, n. 1, p. 137-145, 2013.

SOUZA, Almir Antônio de. Um viajante no Brasil Joanino: Auguste de Saint-Hilaire, o caminho das tropas, o mato e o campo, e os índios do planalto meridional. *Mneme – Revista de Humanidades*, Caicó, RN, v. 15, n. 35, jul./dez. 2014, p. 137-165.

TAUNAY, Alfredo d'Escagnolle. Excursão no Rio Iguassu. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. LIII, parte I, p. 215-241, 1890.

TOKARSKI, Fernando. Conheça a história do município de Canoinhas. In: PREFEITURA DE CANOINHAS. *História de Canoinhas*, 2002. Disponível em: <https://pmc.sc.gov.br/pagina-3653/>. Acesso em: 8 abr. 2023.

THOMÉ, Nilson. Caminhos de tropeiros nos séculos XVIII e XIX como fatores pioneiros de desbravamento do Contestado. *DRd – Desenvolvimento Regional em Debate*, v. 2, n. 1, p. 5-30, 31 jul. 2012.

Autor Correspondente

Diego Gudas

Universidade do Contestado (UNC)

Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Regional (PPGDR)

R. Roberto Ehlke, 86 - Centro, Canoinhas/SC, Brasil. CEP 89460-010

diegogudas.estudo@gmail.com

Este é um artigo de acesso aberto distribuído
sob os termos da licença Creative Commons.

