

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO
FACULDADE DE FILOSOFIA, LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS
DEPARTAMENTO DE HISTÓRIA
PROGRAMA DE PÓS-GRADUAÇÃO EM HISTÓRIA ECONÔMICA

ENRIQUE DUARTE ROMERO

Corumbá e seu papel como entreposto comercial de 1870 a 1914 na economia
matogrossense

Versão corrigida

São Paulo, 2018

ENRIQUE DUARTE ROMERO

Corumbá e seu papel como entreposto comercial de 1870 a 1914 na economia
matogrossense

Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Doutor em História Econômica.

Orientador: Professor Dr. José Eduardo Marques Mauro.

São Paulo, 2018

ROMERO, Enrique Duarte. **Corumbá e seu papel como entreposto comercial de 1870 a 1914 na economia matogrossense.** Tese apresentada ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica do Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, para a obtenção do título de Doutor em História Econômica.

Aprovado em: _____ de _____ de _____

BANCA EXAMINADORA

Prof. Dr. José Eduardo Marques Mauro (Presidente da Banca)

Instituição: FFLCH-DH/USP Julgamento: _____

Assinatura: _____

Prof. Dr. Alexandre Macchione Sães

Instituição: FEA/USP Julgamento: _____

Assinatura: _____

Prof. Dr. Guilherme Grandi

Instituição: FEA/USP Julgamento: _____

Assinatura: _____

Prof. Dr. Rodrigo Fontanari

Instituição: _____ Julgamento: _____

Assinatura: _____

Prof. Dr. Paulo Roberto Cimó Queiroz

Instituição: FCH/UFGD Julgamento: _____

Assinatura: _____

Ao meu pai, figura bondosa, meu exemplo de vida. . .

Ao meu amantíssimo filho Pedrito, que na sua curta existência me ensinou tantas coisas.

À família, meu refúgio seguro.

AGRADECIMENTOS

Acredito que escrever uma tese seria impossível realiza-los sozinho, encontramos seres humanos que jamais imaginaríamos da sua bondade e generosidade, mas também ásperas que nos ajudaram da mesma maneira. É um processo de interações, de dinamismos que envolvem desde aqueles que estão ao nosso lado no dia-a-dia, como as nossas famílias, mas também no trabalho, ou nos arquivos, e estes visitei bastante, nas bibliotecas, em sala de aula e fora dela. Elencar a todas estas pessoas será muito difícil, mas sabendo do risco assumi-lo-ei.

Inicialmente a ideia surgiu a partir de uma discussão, melhor, interação de um aluno que verificava que Corumbá tinha uma história interessante e me mostrou jornais escritos logo após a Guerra da tríplice Aliança guardados desordenadamente no Arquivo do Fórum de Corumbá, mas que após a mudança de local estes materiais, na sua maior parte, foram perdidos. Obrigado Lúcio Mauro pela provocação. A partir disso, a intenção foi estudar desde o início de Corumbá até os nossos dias, e aqui vem a experiência dos professores e que tirou rapidamente da minha cabeça esse ensejo inicial, por isso, obrigado Professor Jobson.

E na faculdade onde estou lotado, FACE (Faculdade de Administração, Ciências Contábeis e Ciências Econômicas) da UFGD (Universidade Federal da Grande Dourados) os colegas sempre perguntavam: E A TESE? Mesmo tendo de responder as vezes duas ou três vezes no mesmo dia, não me chateava, alias, servia de estímulo. Assim, meu muito obrigado aos Professores Erlaine, Casaroto, Clândio, Vera Luci, Paulo, Jair, Narciso. E aos professores do curso de Economia que alguns deles sentiram literalmente a minha falta, porque uns deles tiveram que assumir a minha disciplina durante dois anos de afastamento, neste aspecto Obrigado Prof. Caio, Profa. Jaqueline, Prof. Adriano e Prof. Alexandre Corrêa. Também obrigado aos Professores Alexandre Bandeira, Madalena e ao casal Juliana e Pedro. Também minha gratidão ao Albino, nunca me negou seu auxílio nos gráficos e figuras.

Também meu agradecimento ao Prof, Cimó, um grande estudioso do Mato Grosso e Mato Grosso do Sul, quando crescer quero imitar o Sr. Especificamente me agradam seus estudos sobre a ferrovia, é difícil compreender a opção brasileira em usar o segundo modal mais caro para transportar seus produtos, rodovias. Também aproveito para ser grato com a Zulmária, aprendi a pesquisar em arquivos contigo, não tinha nenhuma noção ao respeito.

Fiquei surpreso com a predisposição do Professor Fernando Tadeu, Professor da UFMT que no mesmo dia em que chegamos a Cuiabá já se colocou a nossa disposição e no jantar já fez sugestões sobre a pesquisa a ser realizada.

Meu agradecimento também aos professores da História Econômica pelo diálogo direto Marisa Midore Deaecto, Alexandre de Freitas Barbosa, José Flávio Motta, Wilson do Nascimento Barbosa.

Também minha gratidão a meu pai que já não está mais neste planeta, que mesmo com sua quarta série do primário nunca colocou obstáculos para minha ida à escola, no momento em que para o pequeno agricultor seria muito mais útil me utilizar como mão de obra para ajudar a sustentar à família numerosa que era a característica mais corriqueiras nas famílias camponesas paraguaias. Da mesma forma, minha gratidão a minha mãe.

Meu agradecimento especial ao meu orientador, Prof. Dr. José Eduardo Marques Mauro, que é um grande ser humano, jamais esqueci o que o Sr me falou um dia, “devo muito à USP, me possibilitou muitas coisas na vida”, por isso depois de aposentado “o mínimo que pudera fazer era orientar alunos” sem remuneração. De fato, considero que orientandos “enchem a paciência”. Mas o que friso aqui é o espírito de gratidão com a instituição, algo raro. O Sr tem muita paciência, demonstra e transmite confiança. Sua orientação é criteriosa, parágrafo por parágrafo, e até as notas de rodapé são corrigidas e discutidas. OBRIGADO PROFESSOR JOSÉ EDUARDO.

Também agradeço a minha esposa, mulher generosa e que justo no momento em que saiu para mim a possibilidade de realizar o Doutorado tivemos a maior tragédia da nossa família, a doença, o coma do amantíssimo filho por 4 meses e 17 dias até o dia em que ele partiu. Quando chegou o dia em que tinha me apresentar para realizar as disciplinas obrigatórias, o Pedrito já estava em coma, a sua proposta foi abandonar o seu Mestrado para ficar com nosso Pedrito para que eu pudesse continuar estudando e justo no momento em que ia conseguir uma Bolsa de Estudo. Nesse Semestre, Carmelita minha esposa, perdeu sua Bolsa, seu Mestrado e seu filho. Uma coisa assim, jamais se pode esquecer, serei grata a ti pelo resto da minha vida.

Paulo Ricardo, filho querido, obrigado pela sua existência, aguentou pacientemente a ida do seu irmão Pedrito, virou uma criança responsável, estudiosa. A primeira que farei após a defesa da tese é soltar pipa contigo, te devo essa Paulo.

E minha eterna gratidão ao meu amantíssimo filho, Pedrito, (ele já não está mais aqui na terra) já que seu corpo foi reduzido a cinzas e o meu em milhões de pequenos pedaços que tenho tentado reconstruí-los dia após dia.

Quando o comuniquei que tinha sido aprovado para fazer o Doutorado e que no mínimo, tinha de ficar longe dele todo um Semestre, ele foi meu principal incentivador, mesmo tendo plena ciência que me “perderia” por este tempo. E quando concretizei essa ausência, ele já

estava internado, alias, em estado de coma, mas sempre esperava e tinha certeza que recuperaria, nunca aconteceu isso. Se foi quando tinha 7 anos, 5 meses e 17 dias. Não tinha o mínimo desejo de continuar, mas pensei nele, e justamente por ele é que não podia abandonar absolutamente nenhum plano de vida, muito pelo contrário, a melhor homenagem seria terminar o que comecei, no qual, ele foi o principal incentivador. Assim, logo após a Missa do Sétimo dia estava de volta à instituição para continuar a caminhada.

Penso que a sua morte não tenha sido em vão, porque veio para dar forma e sentido a cada momento da minha existência. Na sua curta existência fez de mim um ser humano melhor, e especialmente sou muito grato a ti, por ter vivido os 7 anos 5 meses e 17 dias mais maravilhoso da minha vida.

“A distância, na percepção visual, diminui o volume dos corpos, até seu completo esvanecimento na Física, já na História, os fatos ganham maior nitidez e se consolidam com a distância.”

Demosthenes Martins

“Es preciso que las cosas vengan naturalmente, demostrando, convenciendo con la verdad misma, ¿que mejor agente que la verdad? Ellas abren de par en par las puertas del bien; ella evita a la vez los abismos del mal. Entonces la manifestación ingénua de la realidad, sin coloridos postizos, sin pretensiones sistemadas, sin ambages, es el mejor presente que puede hacerse a sus semejantes, porque se les dá una base pura para su cálculo, para su voluntad o su capricho.”

Bartolomé Bossi. Viagem Pintoresco por los ríos Parana, Paraguay, San Lorenzo, Cuiabá y el Arino Tributario del grande Amazonas.

Resumo

Quando a cidade de Corumbá foi fundada no século XVIII demorou muito tempo para encontrar sua vocação econômica. Assim, dentro das referências revisadas para a elaboração deste trabalho desta tese, não houve constatação de uma vocação econômica específica que tenha relevância pelo menos até os 50 primeiros anos do século XIX, só a partir daí, é que a economia corumbaense teve um rumo, quando prevalece o comércio para a extração de excedente e na qual existe uma articulação devido à navegação e a comunicação com os portos principais da Bacia do Prata. Fato diferente ao acontecido com a cidade logo após o conflito bélico. A delimitação temporal estabelecida para este projeto de pesquisa obedece a alguns critérios adotados para sua definição. A delimitação inicial do período, 1870, se justifica em razão do fim da guerra da Tríplice Aliança, evento este que teve uma relevância marcante para esta região do Brasil, porque foi ocupada pelas tropas paraguaias deixando um rastro de destruição e desolação por toda Corumbá, isso ocorreu justamente no momento em que a cidade estava definindo a sua vocação econômica. Já a escolha do ano de 1914 se deve a alguns fatos como a chegada ao Pantanal a estrada de ferro Noroeste do Brasil, que à época se estendia até as margens do Rio Paraguai, a 70 quilômetros de Corumbá. O clima pantaneiro favorece uma adaptação à atividade pecuária, assim a introdução do gado no início do século XVIII, a atividade pecuária encontrou no sul de Mato Grosso as condições climáticas e ecológicas propícias à sua reprodução e proporcionou a fixação da população em torno das grandes fazendas de criação. Desta maneira, a grande parte riqueza desta parte do Mato Grosso foi o gado, base de sua economia no início do povoamento e também foi o fator de articulação da economia incipiente no Pantanal em Corumbá, quando a atividade agrícola ainda era restrita à zona litoral do país. Esta articulação consiste na ligação com outros setores econômicos. Desta forma, o setor primário consiste na própria exploração da atividade pecuária. No setor secundário estavam as charqueadas que, apesar de não apresentarem uma transformação completa da matéria-prima em outro produto, propiciam agregação de valor à carne. E no setor terciário, a distribuição dos produtos que se daria, num primeiro momento, pela via fluvial e mais adiante, pela ferroviária nos principais centros consumidores. Outros produtos passaram pelo porto corumbaense, mas o mais importante foi borracha, ambos comercializados tanto visando o mercado externo, assim como a importação de produtos para toda a região do Mato Grosso.

Palavras-chaves: Articulação econômica, Borracha, Pecuária, Comércio

Abstract

When the city of Corumba was founded in the 18th century, it took a long time for finding its economic vocation. Thus, among the references herein revised, we found no evidence of a specific and relevant vocation at least until the first 50 years of the 19th century. From that moment on, the corumbaense economy took a direction towards the commerce of the extractions, articulated by the navigation growth and the communication among the main harbors of the Prata river basin, what differs from what happened to the city right after the war. The temporal limits herein established followed some criteria and the starting point of 1870 was chosen for marking the end of the War of Triple Alliance, whose event was strongly relevant for this Brazilian region because the troops' occupation of the territories brought together a trail of destruction and desolation all over Corumba city, what happened when the economic vocation was being chosen. The year of 1914 closed the period of research. It coincided with the arrival of the railroad Noroeste do Brasil [*Northeast of Brazil*], which, at that time, reached the margins of Paraguay river, 70 km away from Corumba. The pantanal climate favored the adaptation of livestock activity, which dated the beginning of the 18th century, especially in south of the Mato Grosso state, whose climate and ecologic conditions were propitious to reproduction, proportioning the formation of a new villages around the big livestock farms. Thus, the great wealth of this part of the state was based on livestock, which was the basis of the economy during the population settlement and were the main economic factor of the in both Pantanal and Corumba regions in a period which the agriculture was still restricted to the coastal areas of Brazil, whose articulation was bonded to other economic sectors. Thus, the primary sector consisted on the livestock itself. The secondary sector was formed by the charqueadas [*area destined to jerk beef maturation*] which, although showed no modification on the raw materials, added financial value to the meat. The tertiary sector was the distribution of the products to consume centers, firstly done by waterways and later by railways. Other products were commercialized on corumbaense harbor – the most important one was the rubber – and their destination were both the foreign market and the importation around Mato Grosso state.

Keywords: economic articulation, rubber, livestock, commerce

Sumário

Introdução	17
CAPÍTULO 1: A PECUÁRIA PANTANEIRA	31
1.1 Introdução	31
1.2 Introdução do Gado no Rio da Prata, Brasil e Pantanal	32
1.1.1 A pecuária no Pantanal	37
1.3 As Terras Pantaneiras para a Pecuária	41
1.3.1 Primeiras fazendas do Pantanal	47
1.3.2 Dificuldades surgidas da pecuária pantaneira	50
1.4 A Raça de Gado Pantaneira	53
1.5 Relação Trabalhista no Pastoreio	56
1.5.1 Mão de obra escrava	57
1.5.2 Mão de obra indígena na pecuária	58
1.5.3 Mão de obra livre	62
1.6 Os contratos na pecuária, inclusive na Pantaneira	65
1.7 Produtos da Pecuária	70
1.8 As charqueadas	74
1.8.1 Determinantes da instalação das charqueadas	75
1.8.2 Processo de Produção nas Charqueadas	79
1.8.3 Para as charqueadas no Pantanal - “tanto faz” a água como o ferro	84
1.8.4 O Contrabando de gado	86
Conclusão	87
CAPÍTULO 2: AS VIAS DE COMUNICAÇÃO: A ÁGUA	89
2.1 Introdução	89
2.2 Os Caminhos Fluviais percorrido na Rota das Monções	92
2.4 Alto, Médio e Baixo Paraguai	98
2.4.1 Período da Cheia e da Seca no Pantanal	100
2.5 A Característica do Rio Paraguai e sua navegabilidade	101
2.6 O Rio Paraguai e seus Afluentes	106
2.7 Empresas de Navegação que Transitaram por Mato Grosso	116
2.7.1 Companhias Estatais Nacionais de Navegação	119
2.7.2 Companhias Estrangeiras de Navegação que se relacionaram com Mato Grosso	123
2.7.3 Companhias Privadas Brasileiras de Navegação com ligação ao Mato Grosso	125
2.8 Influência do Rio da Prata em Mato Grosso	132

2.9 O Papel do rio e a Geopolítica	137
2.10 Corumbá e seu Porto	142
Conclusão	150
CAPÍTULO 3: VIAS DE COMUNICAÇÃO MATOGROSSENSE: O FERRO	154
3.1 Introdução	154
3.2 A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e a Geopolítica	157
3.3 O Diálogo entre o Trem e o Rio	163
3.4 Articulação da Ferrovia com a Rodovia	169
3.5 O Trem Muda o Centro Dinâmico	172
3.6 Cuiabá a Corumbá	176
3.7 Algumas contribuições relevantes da Noroeste do Brasil	180
CAPÍTULO 4: A BORRACHA QUE TAMBÉM É DO MATO GROSSO E PASSOU POR CORUMBÁ	189
Introdução	189
4.1 Inserção da Borracha no Brasil e Mato Grosso	191
4.2 Processo de Produção	202
4.3 Relação de Trabalho na Lida com a Borracha	211
4.4 O Papel das Casas Aviadoras	217
4.5 Mato Grosso versus Amazonas e Pará	223
4.6 Produção e Consumo da Borracha	234
4.7 Os caminhos percorridos pela borracha mato-grossense	248
4.8 Decadência da Borracha	254
4.9 A Defesa da Borracha	266
Conclusão	274
CAPÍTULO 5: O COMÉRCIO	276
Introdução	276
5.1 As Casas Comerciais	280
5.2 Burguesia Mercantil e o Predomínio Inglês	288
5.2.1 A burguesia mercantil pantaneira	297
5.3 Empresas Estrangeiras no Pantanal	302
5.3.1 Contrabando	306
5.4 O Comércio de Produtos no Pantanal	308
5.4.1 Principais produtos de exportação e importação de Mato Grosso	312
5.5 O Papel de Entreposto de Corumbá	337

5.6 O Arrefecimento de Corumbá como Entrepasto Comercial?	341
Conclusão	346
Conclusão da tese	348
Referências	353
ANEXOS	369

Lista de Figuras, Gráficos, Quadros e Tabelas

Introdução

Figura 1: Localização de Corumbá no Estado de Mato Grosso. p. 18.

Capítulo 1

Quadro 1.1: Trajetória do boi desde 5.000 anos a. C. até o início do século XX da nossa era. p. 33.

Quadro 1.2: Primeiras fazendas de Gado no Pantanal. p. 47.

Quadro 1.3: Raças de gado do Pantanal. p. 55.

Tabela 1.1: Escravos em Mato Grosso e 1882. p. 57.

Tabela 1.2: Exportações da Pecuária e Subprodutos (Gado em pé, Couros Secos e Salgados, Charques) do Estado de Mato Grosso de 1901 a 1914 (em Mil Réis). p. 70.

Tabela 1.3: Vendas de Charques em 1912 e 1913 desde o Porto de Corumbá (em Mil Réis). p. 73.

Quadro 1.4: Charqueadas instaladas no Estado de Mato Grosso até 1925. p. 78.

Quadro 1.5: Estabelecimentos de charqueadas instaladas à margem da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil após 1914. p. 85.

Capítulo 2

Figura 2.1: Algumas das rotas seguidas pelos monçoeiros. p. 95.

Figura 2.2: Alguns rios afluentes do rio Paraguai que se encontram no Estado de Mato Grosso. p. 113.

Quadro 2.1: Embarcações que entraram no Porto de Corumbá antes da Guerra da Tríplice Aliança. p. 130.

Quadro 2.2: Embarcações que entraram no Porto de Corumbá desde 1870 a 1914. p. 131.

Tabela 2.1: Bacias Hidrográficas do Brasil. p. 134.

Figura 2.3: principais rios que compõem a Bacia do Prata, Rio Paraguai, Rio Paraná e Rio Uruguai. p. 135.

Figura 2.4: Trajeto marítimo – fluvial entre Rio de Janeiro e as cidades mato-grossenses Crumbá, Cuiabá e Cáceres. p. 145.

Gráfico 2.1 Exportações pelo porto de Corumbá no ano de 1900 de Janeiro a Dezembro em Mil Réis. p. 147.

Tabela 2.2: Exportações Realizadas por Corumbá conforme Registro da Mesa de Renda dessa cidade em Mil Réis de 1900 e 1914 (Em Conto de Réis). p. 149.

Gráfico 2.2: Exportações totais a partir do Porto de Corumbá nos anos de 1900 a 1914 em Mil Réis. p. 150.

Capítulo 3

Figura 3.1: A Noroeste interligando com a Estrada de Ferro bolivianas até Antofagasta (Chile). p. 160.

Quadro 3.1: Estrada de terra que Mato Grosso tinha até 1916. p. 170.

Quadro 3.2: Rodovias no Mato Grosso Região Sul (em Km). p. 171.

Figura 3.2: A Noroeste do Brasil no Estado de Mato Grosso. p. 173.

Figura 3.3: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil unindo dois países da América do Sul, Bolívia e Paraguai. p. 178.

Quadro 3.3: Estações de Itapura a Porto Esperança. p. 180.

Tabela 3.1: Movimento do tráfego da Noroeste de 1914 a 1930 (trechos paulistas e matogrossenses). p. 182.

Tabela 3.2: Financiamento para a construção de diversas Estradas de Ferro no Brasil de 1880 a 1916. p. 184.

Capítulo 4

Figura 4.1: Bacia Amazônica, principais rios que adentram no território mato-grossense. p. 194.

Quadro 4.1: As diversas espécies de árvores de onde se extraem a borracha com seu nome vulgar e a região onde se localiza. p. 196.

Tabela 4.1: Arrecadação do Estado de Mato Grosso e a contribuição da borracha de 1909 a 1913 em porcentagens (Em Contos de Reis). p. 197.

Tabela 4.2: Produção brasileira e mundial da borracha nos anos 1900 a 1914 (em toneladas). p. 202.

Figura 4.2: Seringueira após o “ferimento” para a extração da seiva. p. 204.

Figura 4.3: Esquema do Seringal amazônico por volta de 1900. p. 205.

Quadro 4.2: Produtos consumidos nos seringais. p. 219.

Quadro 4.3: Hierarquia dentro da economia da borracha (sua localização, sua função). p. 220.

Quadro 4.4: Companhias Belgas fundadas no norte do país. p. 222.

Mapa 1: Limites imaginários entre os Estados de Mato Grosso, Amazonas e Pará no período republicano p. 228.

Mapa 2: Agências e Postos fiscais instalados em Mato Grosso até 1915 p. 230.

Tabela 4.3: Exportação da Borracha pelas diversas Agências nos anos 1907 a 1915 em mil quilogramas. p. 231.

Tabela 4.4: Exportações pelo Rio Juary conforme o tipo de borracha de 1911 a 1914 em quilogramas e sua proporção em porcentagens. p. 231.

Tabela 4.5: Exportação de borracha pela Agência do Rio Juary nos anos de 1911 a 1914, mensalmente, e por quilogramas. p. 232.

Tabela 4.6: Produção Asiática da borracha de 1905 a 1911 em kg. p. 234.

Quadro 4.6: Despesas com fretes até a chegada aos centros consumidores das três regiões produtoras de Mato Grosso em mil reis. p. 235.

Quadro 4.7: Casas Comerciais que se dedicaram à exportação da borracha das diversas cidades de Mato Grosso. p. 236.

Tabela 4.7: Produção mato-grossense da borracha de 1908 a 1914 em Kg. p. 237.

Gráfico 4.1: Oferta mundial da Borracha de 1900 a 1919 em toneladas. p. 239.

Gráfico 4.2: Demanda da Borracha de 1900 a 1919 em toneladas. p. 240.

Tabela 4.8: Oferta, Demanda e Preços Mundiais da Borracha de 1900 a 1919 (Tanto a oferta como a demanda em toneladas; Preços na praça de Londres em Libra esterlina e em Nova York em dólares por tonelada). p. 241.

Tabela 4.9: Oferta e Demanda da Borracha mundial de 1900 a 1920 em toneladas e seus preços. p. 242.

Tabela 4.10: Produção brasileira da Borracha a partir de diversas fontes (em toneladas desde 1870 até 1919). p. 243.

Tabela 4.11: Exportação da borracha brasileira aos principais países compradores em milhares de quilos. p. 244.

Gráfico 4.3: Exportações da Borracha do Estado de Mato Grosso de 1901 a 1914 (Em Mil Reis). p. 245.

Gráfico 4.4: Exportação da borracha brasileira pelos diversos portos de 1905 a 1914 em mil quilogramas. p. 246.

Tabela 4.12: Exportação da borracha brasileira pelos diversos portos de 1905 a 1914 em mil quilogramas. p. 247.

Tabela 4.13: Exportação da borracha brasileira aos principais países compradores em milhares de quilos. p. 248.

Quadro 4.8: Borracha matogrossense e os caminhos para escoamento da produção. p. 250.

Tabela 4.14: Exportação brasileira e oriental em toneladas de 1905 a 1912. p. 259.

Tabela 4.15: Oferta e Demanda da Borracha mundial de 1900 a 1920 em toneladas. p. 261.

Gráfico 4.5: Oferta e Demanda da Borracha mundial de 1900 a 1920 em toneladas. p. 262.

Gráfico 4.6: Comportamento dos preços da Borracha de 1900 a 1920 em Centavos de dólares por libra. p. 263.

Gráfico 4.7: Produção asiática e mundial da borracha de 1900 a 1920 em toneladas. p. 264.

Tabela 4.16: Produção asiática e mundial assim como o consumo americano e mundial da borracha de 1900 a 1920 em toneladas. p. 265.

Gráfico 4.8: Consumo americano e mundial da borracha de 1900 a 1920 em toneladas. p. 266.

Tabela 4.17: Exportações do café e da borracha entre 1906 a 1910 em Contos de Reis. p. 267.

Tabela 4.18: Diminuição das receitas dos Estados da Amazônia, Acre e Pará de 1910 a 1920 em Contos de Reis. p. 268.

Capítulo 5

Quadro 5.1: Casas comerciais que também exerciam o papel de entreposto bancário. p. 286.

Quadro 5.2: Algumas das Empresas ligadas ao capital financeiro segundo suas finalidades. p. 290.

Tabela 5.1: Exportações e Importações totais britânicas de 1870 a 1913 em porcentagens. p. 291.

Tabela 5.2: Distribuição mundial da produção industrial de 1870 a 1913 em porcentagem. p. 292.

Tabela 5.3: Investimentos estrangeiros no Brasil por país de origem entre os anos de 1860 a 1913 em porcentagem. p. 295.

Quadro 5.3: Lutas armadas em Mato Grosso de 1891 a 1914. p. 301.

Quadro 5.4: Propriedades controladas por Companhias estrangeiras em 1909. p. 302.

Quadro 5.5: Empresas estrangeiras que adquiriram terras para a criação de gado em Mato Grosso desde 1870 a 1920. p. 304.

Quadro 5.6: Companhias estrangeiras que se dedicaram à extração mineral de 1900 a 1910. p. 305.

Tabela 5.4: Exportações e Importações de Mato Grosso desde 1872 a 1914 em mil réis. p. 311.

Gráfico 5.1: Exportações e Importações de Mato Grosso desde 1872 a 1914 em mil réis. p. 312.

Quadro 5.7: Relação de produtos que Mato Grosso importou de 1870 a 1914. p. 313.

Tabela 5.5: Exportações de Mato Grosso pelos diversos portos de 1900 A 1914 (em mil réis). p. 314.

Gráfico 5.2: Exportações de Mato Grosso pelos diversos portos de 1900 A 1914 (em mil réis). p. 315.

Tabela 5.6: Importações de Mato Grosso pelos diversos portos de 1900 A 1914 (em mil réis). p. 317.

Gráfico 5.3: Importações de Mato Grosso pelos diversos portos de 1900 A 1914 (em mil réis). p. 319.

Gráfico 5.4: Principais produtos de exportação de Mato Grosso de 1900 a 1914 (em Mil Reis). p. 320.

Tabela 5.7 Principais produtos de exportação de Mato Grosso de 1900 A 1914 (em Mil Reis). p. 321.

Tabela 5.8: Exportações da ipecacuanha do Estado de Mato Grosso de 1901 a 1914 (em mil réis). p. 324.

Mapa 3: Caminho percorrido pela erva-mate até chegar ao porto de embarque. p. 334.

Tabela 5.9: Exportações da Erva-Mate do Estado de Mato Grosso de 1901 a 1914 (em Mil Reis). p. 335.

Gráfico 5.5: Exportações da Erva-Mate do Estado de Mato Grosso de 1901 a 1914 (em Mil Reis). p. 336.

Tabela 5.10: Exportações da Borracha do Estado de Mato Grosso de 1901 A 1914 (Em Mil Réis). p. 337.

Tabela 5.11: Índice de crescimento da borracha e erva-mate no período de 1901 a 1914 (considerando 1901 – 1905 = 100). p. 341.

Tabela 5.12: Exportações do Mato Grosso de 1916 e 1940 em Contos de Réis. p. 344.

Tabela 5.13: Importações do Mato Grosso de 1916 e 1940 em Contos de Réis. p. 345.

Introdução

A proposta inicial deste estudo é a análise do papel exercido por Corumbá como entreposto comercial de Mato Grosso durante o período de 1870 a 1914. Para atingir esse objetivo, recorreremos ao diálogo muito mais intenso com a historiografia regional sem desconsiderar o pensamento nacional e mundial, já que essa região é a extensão do sistema econômico predominante. Por isso, seria insuficiente apenas restringir-se à companhia de pensadores regionais.

A delimitação temporal estabelecida para esta pesquisa obedeceu a alguns critérios adotados para sua definição. Para a primeira baliza foi fixada em 1870, e sua justificativa foi estabelecida pelo final da Guerra da Tríplice Aliança, conflito que teve relevância marcante para esta região do Brasil, em razão de sua ocupação pelas tropas paraguaias, deixando um rastro de destruição e desolação por toda Corumbá; isso ocorreu justamente no momento em que a cidade estava definindo a sua vocação econômica.

Já a escolha do ano de 1914 se deve a alguns fatos que coincidiram como a chegada ao Pantanal da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que se finaliza às margens do Rio Paraguai, a uma distância de 70 quilômetros de Corumbá. Somente na década de 1950 é que a ferrovia atingiria esta cidade. Em 1914, também ocorreu a eclosão da I Guerra Mundial além de outra “coincidência” no período, a abertura da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, que também influenciou notadamente o comércio da borracha, porque até então, a via de escoamento por excelência da produção mato-grossense utilizava o rio Paraguai, tendo Corumbá como principal entreposto comercial.

De fato, Corumbá localiza-se na região Centro-Oeste do Brasil, no hoje estado de Mato Grosso do Sul, ocupando uma área de 64.962,7 km². O território do município representa quase 20% da área de Mato Grosso do Sul¹, ou seja, 357.145,5 km², segundo dados recentes. Mas a análise proposta, como já mencionado, está inserida nas balizas já informadas correspondendo o seu início há 147 anos atrás, sendo que Corumbá já era o centro econômico do antigo Mato Grosso, cuja área total possuía uma extensão de 1.498.114,3 km², incluindo a área do atual estado de Rondônia, e que, naquela época, também fazia parte do Mato Grosso.² Na figura a seguir podemos verificar a localização de Corumbá.

¹ Todos os dados referentes às áreas geográficas apontadas neste parágrafo correspondem aos dados da atualidade conforme IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística).

² Mato Grosso do Sul obteve sua emancipação de Mato Grosso mediante a Lei Complementar Nº 31 do dia 11 de outubro de 1977 na presidência do General Ernesto Geisel e o Estado Rondônia pela Lei Complementar Nº 41 de 22 de dezembro de 1981 quando o Brasil era presidido pelo General João Batista de Oliveira Figueiredo.



Figura 1: Localização de Corumbá no Estado de Mato Grosso.

Fonte: IBGE, 2016.

O nome de Corumbá, conforme Augusto César Proença especifica, origina-se das matas que cobriam as morrarias, matas estas constituídas de rugosas aroeiras que os nativos denominavam de *curupáh*, *curu* = rugoso, empolado e *páh ou mbá* = abundante. Corumbá, então, significava um local onde as aroeiras eram abundantes. Outros autores assinalam que o nome vem do calcário que impera na colina sobre a qual está assentada Corumbá, significando “banco de cascalho”. E ainda, há os que apontam que o topônimo se originou por apócope, de corumbatá, peixe que se encontra em grande quantidade na região. Já no Dicionário Aurélio, Corumbá significa lugar esquecido, desprezado.³

A primeira atividade pela qual Mato Grosso atraiu contingente para suas terras foi a mineração. A diminuição do ouro de Mato Grosso e a carência generalizada de alimentos forçaram a população a migrar rumando para Goiás onde houve novas descobertas.

³ PROENÇA, Augusto César. Corumbá de todas as graças. Campo Grande, 2003, pp. 27 – 28.

“Ocultamente, uma maloca com muita gente do povo, tomou rumo da monção sul, em 1729. Pelo Rio Grande acima do Tietê, atingiram o Paranaíba. Às suas margens acossadas pela fome, os colonos acamparam e plantaram”.⁴ A época coincide com a baixa da produção de ouro das Minas Gerais, o que aumentou o fluxo populacional para Goiás.

A economia exploratória mineira de Mato Grosso foi acompanhada por uma atividade comercial dinâmica, concentrada em poucas cidades dessa província isolada e distante que detinha o controle do abastecimento de gêneros de primeira necessidade, e de outras mercadorias. Esta atividade comercial absorveu grande parte da riqueza gerada tanto pelo ouro como pelo diamante; também a prática da especulação e exploração por intermédio dos preços altos, facilitado pelo caráter monopólico do comerciante.⁵

Sobre a distância de Goiás a Cuiabá, transcrevemos algumas passagens conforme o registro do Frei Alfredo Sganzerla quando descreve a viagem realizada pelo Frei Mariano de Bagnaia⁶ que teve de percorrer a estrada até chegar à Cuiabá, na qual assinala:

O trajeto de Goiás a Cuiabá que será de 150 léguas de pura mata e que só de pensar nisso faz arrepios os cabelos. Mato Grosso era o fim do mundo, ‘o mais infeliz de todos os lugares do Brasil’. À margem do rio Araguaia os insetos me morderam tanto que fiquei com os pés sem condições de viajar, mas continuei a viagem. Numa capelinha de beira rio, batizei muitas crianças até de um ano de idade. No dia 30 de novembro chegamos a Cuiabá. Demorou meses esta viagem e seria impossível descrever o que sofremos. Tudo porém seja por amor ao nosso Deus.⁷

Alternativa a esta rota também existia pelo Tietê. As viagens pelos rios Tietê, Paraná e Camapuã foram substituídas por outras menos penosas e que deixaram maiores lucros. Partia-se de São Paulo com mulas carregadas; passava-se por Goiás, chegando-se a Mato Grosso, onde as mercadorias transportadas eram vendidas. E no decorrer do século XIX, com o

⁴ LENHARO, Alcir. Crise e mudança na frente oeste de colonização: O comércio colonial de Mato Grosso no contexto da mineração. Cuiabá, 1982, p. 19.

⁵ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). Dissertação. São Paulo, 1980, pp. 33 – 34.

⁶ Frei Mariano de Bagnaia exerceu sua atividade apostólica em Corumbá por um período de 16 anos, empenhando-se na reorganização da Comarca do Baixo Paraguai, que na parte religiosa tinha sido obra sua antes da guerra. Organizou não apenas a parte religiosa, mas dedicou-se a recuperar os templos destruídos e fez outros nos núcleos que iam surgindo. Além disso, dedicou-se na organização jurídica e na parte assistencial religiosa em toda a Comarca. Era um personagem central pela sua coragem, pelas suas grandes realizações empreendidas nesta abandonada região. Demonstrou ser uma figura forte, muito firme e de uma resistência às situações de conflitos, sejam eles de ordem física ou de ordem social. Os problemas humanos eram em particular ocasionados pelos civilizados e nunca pelos selvagens. Nominalmente eram os colonos europeus e mais ainda os italianos (o Frei Mariano também era italiano), que mais fizeram sofrer a Frei Mariano. Na região indígena, o Diretor do Aldeamento era a razão básica da dor de cabeça do Frei Mariano. Conforme SGANZERLA, Frei Alfredo. A História do Frei Mariano de Bagnaia. Campo Grande, 1992, p. 40.

⁷ SGANZERLA, Frei Alfredo. A História do Frei Mariano de Bagnaia. Campo Grande, 1992, p. 177.

advento da navegação a vapor, voltou-se a privilegiar a rota aquática para chegar a Mato Grosso. Os meios de transportes agora eram navios, e os rios eram outros, o Prata, o Paraná e o Paraguai. As canoas que viajavam pelo velho rio Anhembi desapareceram para sempre.⁸

A mineração propiciou a colonização e povoamento da região norte de Mato Grosso, já a ocupação da parte meridional da província deu-se de forma diferente à da região setentrional; o principal impulso veio dos conflitos entre os nativos e os portugueses no episódio conhecido como *rusga*. Esta revolta ocorrida no ano de 1834 provocou deslocamentos de fazendeiros para o sul, principalmente, no final da década de 1830. Dessa maneira, houve migração para o sul da província, de pessoas que já detinham poder político e econômico no norte, mas que sofreram perseguições políticas e da justiça, obrigando-os a se internarem no Pantanal, com o objetivo de fundarem diversas fazendas.⁹

Com a decadência da mineração, o comércio tornou-se uma das mais lucrativas atividades econômicas:

“Esses mercadores, formam um grupo reivindicante, lembrando em suas petições que tinham sido eles que arrostando toda a sorte de perigos e riscos, abasteciam há anos aquela capitania, com fazendas, víveres, ferramentas e escravos, vendendo e fiando, contribuindo, enfim, para ativar a vida da capitania. Possuindo considerável capital financeiro, indispensável para o comércio em grandes proporções, acrescidos dos lucros auferidos em suas transações comerciais, passam a ter controle também sobre o mercado agrícola ao ponto de se estabelecerem no local, para vender manufaturas, ao lado dos gêneros alimentícios de subsistência, numa intromissão que justamente será apontada como indevida pelos lavradores”.¹⁰

Esse domínio de mercado exercido pelos comerciantes fez encarecer as manufaturas trazidas do litoral para o local da mineração; os preços, em alguns casos, oscilaram de 40 a 100% acima do seu valor.¹¹ A elevação dos preços aumentou o custo de vida da população e, por sua vez, os mineradores elevaram o preço do ouro como uma forma de defesa, ocasionando um desequilíbrio no mercado local, atingindo as camadas menos favorecidas da população.

Esses aumentos dos preços possibilitaram aos comerciantes um poderio econômico e político que passou a ser visto com hostilidade pelos dependentes dessa classe. A rebelião

⁸ FILHO, Synesio Sampaio Goes. Navegantes, Bandeirantes. Diplomatas: Um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil. São Paulo, 2001, p. 151.

⁹ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 16.

¹⁰ BERTRAN, Paulo. Uma introdução à História Econômica do Centro-Oeste do Brasil. Brasília, 1988, p. 37.

¹¹ Ibidem.

cuiabana, A Rusga,¹² extrapolou os limites planejados por um grupo político que se organizou após a independência do país, em oposição à presença dos portugueses em Mato Grosso, e da manutenção desses; apesar da emancipação política, ainda garantiam para si amplos poderes no interior das fileiras militares, e entre proprietários comerciais em Cuiabá.¹³

O grupo que saiu de Cuiabá, devido à perseguição, instalou-se na região sul da província para se dedicar à atividade criatória. Devido à dificuldade de transporte, a comercialização do bovino ficou muito reduzida, o que permitiu uma acumulação do excedente da produção pecuária, proporcionando o crescimento do rebanho que, mais tarde, permitiu o desenvolvimento da indústria por meio do aproveitamento do gado e de seus subprodutos.¹⁴

Esta região meridional composta pelos pantanais do rio Paraguai foi disputada por suas potencialidades estratégicas e riquezas naturais, e também formada por terrenos propícios ao desenvolvimento da atividade pecuária. Mas o interesse pela anexação desses imensos campos esbarrou na problemática da existência de grupos indígenas que representaram um empecilho à penetração desse território e sua defesa.¹⁵

Na ocupação do sul da província, quem ganhou destaque foi a localidade de Corumbá. Em 1853, o Ministro da Fazenda, Marquês de Olinda, consultou o Presidente da Província de Mato Grosso, Augusto Leverger, qual seria a melhor localidade para a instalação de uma agência fiscal para regulamentar a atividade comercial em fase da proximidade da abertura da

¹² O acontecimento denominado *Rebelião Cuiabana*, que ficou marcado como *A Rusga*, foi uma rebelião social, que teve entre seus integrantes duas facções: uma considerada como moderada e outra radical. Pode-se afirmar que seria mais interessante nomear dois sentidos diferentes: uma mais de cunho popular e que defendia uma independência mais voltada para o atendimento das demandas populares e que almejavam o fim dos maus tratos e humilhações que passavam por estarem submetidos à arrogância dos portugueses adotivos. E a mais moderada, como representante de interesses de comerciantes e proprietários que se sentiam prejudicados em relação aos privilégios mantidos pelos comerciantes portugueses. Os integrantes da *Rusga* se organizaram na sociedade *Os Zelosos da Independência*, enquanto do outro lado dos portugueses se organizaram na Sociedade Filantrópica. A Rusga ocorreu em 1834, na Província de Mato Grosso, e foi semelhante a outros movimentos espalhados pelo interior do Brasil, os quais defendiam suas posições perante uma independência que se manifestava ainda no início e era comandada por uma forma monárquica de governo, com fortes laços no modelo colonial português. Ela aconteceu, portanto, num momento de agitações em várias partes do país e que colocava em jogo não somente o poder monárquico, mas os interesses econômicos dos proprietários de terras, industriais e comerciantes. Dentre os diversos outros movimentos contemporâneos a este em diferentes regiões do país, temos a Cabanagem, na Província do Pará em 1835; Farroupilha na Província do Rio Grande do Sul, em 1835 - 1845; Sabinada na Província baiana em 1837; e Balaiada na Província do Maranhão em 1838. Conforme as asseverações de LEOTTI, Odegar. Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso - IHGMT: relações de poder, escrita, política, cientificidade e a invenção do mato-grossense moderno 1895 a 1934. Tese. Assis (UNESP), 2013, p. 178.

¹³ LEOTTI, Odegar. Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso - IHGMT: relações de poder, escrita, política, cientificidade e a invenção do mato-grossense moderno 1895 a 1934. Tese. Assis (UNESP), 2013, p. 178.

¹⁴ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 16.

¹⁵ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). Dissertação. São Paulo, 1980, p. 18.

navegação no rio Paraguai; o Presidente provincial deu parecer favorável para que fosse instalada em Corumbá. Dessa maneira, a Mesa de Renda¹⁶ foi constituída em Corumbá¹⁷ entre os anos de 1857 e 1858, já durante o governo do Presidente da Província Joaquim Raymundo de Lamare.

Para Aline Figueiredo (1994), na década de 60 do século XIX, começaram as dificuldades¹⁸ de navegação do rio Paraguai, até então, a principal via de comunicação do Mato Grosso. Nos portos de Buenos Aires e Montevideu se concentrava a força da atividade comercial ligada ao capitalismo internacional, mas a navegação do rio Paraguai era controlada pela república guarani. Com isso, Mato Grosso e também a República do Paraguai, ricos em matérias-primas como: couro, madeira, fumo, tanino e erva-mate de que necessitavam os interesses comerciais externos, para abastecimento de indústrias; no entanto, constituíam-se em celeiros, sem acesso aos investidores e às aduanas platinas.¹⁹ O rio Paraguai, antes da Guerra do Paraguai²⁰ ou Guerra da Tríplice Aliança,²¹ já havia sido aberto à navegação.

Sobre o Método adotado

Dentro da relação capitalista de produção outros sistemas estão envolvidos, como escravidão, semiescravidão e economia de subsistência, todos presentes na economia mato-grossense, ao longo de todo o tempo do estudo. É comum a busca de uma “introdução regional ao capitalismo, quando este na verdade já estava por trás, em plano global, da mão do primeiro garimpeiro ou do fazendeiro que vinha otimizar economias naturais, que de naturais só possuíam a condição de ainda não terem sido exploradas”.²²

¹⁶ Que naquele momento não consistia nessa categoria, e sim uma Coletoria.

¹⁷ PROENÇA, Augusto César. Corumbá de todas as graças. Campo Grande/MS: Editora Rui Barbosa, s/d. p. 27.

¹⁸ Delimitação temporal esta que não estamos de acordo, já antes disso já houve tentativa de acordo para a solução desta dificuldade com o Paraguai.

¹⁹ FIGUEIREDO, Aline. A propósito do boi. Cuiabá, 1994, pp. 113 – 114.

²⁰ Buscou-se no principal site de buscas da internet, GOOGLE, os resultados dos diversos termos, tanto no idioma português como no espanhol, a continuação o resultado:

Sites em Português:

Guerra do Paraguai: 506.000 resultados em 47 segundos

Guerra da Tríplice Aliança: 93.400 resultados em 35 segundos

Genocídio Americano: 537.000 resultados em 35 segundos

Sites em Espanhol:

Guerra del Paraguay: 1.060.000 resultados em 44 segundos

Guerra de la Triple Alianza: 540.000 resultados em 49 segundos

Genocidio Americano: 543.000 resultados em 35 segundos

²¹ Quando são os brasileiros que analisam falam de “Guerra do Paraguai”; quando são os paraguaios chamam de “Guerra de la Triple Alianza” e quando são os críticos, alguns analistas preferem a denominação de “Genocídio Americano”.

²² BERTRAN, Paulo. Uma introdução à História Econômica do Centro-Oeste do Brasil. Brasília, 1988, p. 5.

A forma pela qual se processou a acumulação de capital foi mediante o domínio do comércio pela metrópole; a função da colônia está pré-definida em ser consumidor de produtos industriais e fornecedor de matérias-primas. A opção de comercialização da colônia era exclusiva com a metrópole e as possibilidades de produzir qualquer produto que poderia concorrer com a metrópole, se não vedada, era bem limitada. Até o transporte de mercadorias deveria ser realizado pelo país colonizador. “A produção colonial, a não ser em casos esporádicos, não deveria ser transportada em navios estrangeiros, especialmente quando se tratasse de carga a ser vendida em outro país, e as mercadorias não produzidas na metrópole também não deveriam chegar às colônias em navios estrangeiros.”²³

A proposta deste estudo é analisar a dinâmica comercial de Corumbá e o papel desempenhado quando do exercício de entreposto no período de 1870 a 1914. Verificou-se a existência de uma produção historiográfica considerável sobre Mato Grosso e Corumbá, contudo, a característica de muitos destes estudos é a ausência de um critério científico nas diversas abordagens. Prevalece o tratamento conforme os interesses pessoais do autor, que em determinado momento, estabeleceu estreita relação com o objeto de pesquisa, sem um posicionamento crítico. Assim, afirma Lúcia Salsa Corrêa (1980): “*Na verdade, o que existe sobre a história da região mato-grossense é uma farta produção de crônicas, romances, relatos de viagens, alguns deles de imenso valor informativo*”.²⁴ Mas não podemos desconsiderar que, atualmente, existe um esforço na mudança desta característica na historiografia dos “Matos Grossos”.

Nas asseverações de Lenharo (1982), cabe ao pesquisador “*fazer a crítica do mito, inserir a razão onde ela é falta, levantar questões, lançar bases teóricas que propiciem o resgate do processo histórico corrente e fundamentem a sua inteligibilidade*”.²⁵ Nessa linha de pensamento é que pretendemos trilhar nesta pesquisa, ao analisar o papel do entreposto comercial de Corumbá, no período de 1870 a 1914. Período este de intenso desenvolvimento do capitalismo internacional, e no seu percurso chega a Mato Grosso, seja no início, em mulas e cavalos, para depois seguir em botes, igarités e navios a vapor e até a vez do trem.

A expansão do capitalismo mundial afetou, se adequou e modificou as relações de produção no Pantanal. Conforme Hobsbawm (1998), “*o passado não pode ser entendido exclusiva e primordialmente em seus próprios termos: não só porque ele é parte de um*

²³ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 129.

²⁴ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). Dissertação. São Paulo, 1980, p. 11.

²⁵ LENHARO, Alcir. Crise e mudança na frente oeste de colonização: O comércio colonial de Mato Grosso no contexto da mineração. Cuiabá, 1982, p. 11.

*poteroso processo histórico, mas também porque somente esse processo histórico nos capacitou a analisar e compreender coisas relativas a esse processo e ao passado”.*²⁶

A coleta de documentos foi realizada nas seguintes repartições:

- Na Associação Comercial de Corumbá, o alvo principal foram as Atas das Reuniões Ordinárias e Extraordinárias, onde foram manifestadas as inquietudes quando da chegada do trem ao Pantanal, também o otimismo exacerbado estabelecido durante período do auge da borracha, de 1909 a 1912, entre outras manifestações. No fórum de Corumbá, especificamente na fase inicial da pesquisa, consultamos os jornais da época,²⁷ entretanto, não foram encontrados periódicos antes da Guerra do Paraguai. Quando retornamos a esta instituição após a mudança de sede, esses jornais foram em sua maioria extraviados e os que foram encontrados são aqueles que fazem parte dos processos judiciais, em folhas avulsas. Percebe-se que não houve o devido interesse em sua preservação.

- No Arquivo da Câmara Municipal de Corumbá, instituição que conserva vários documentos antigos sobre a cidade, observou-se o dinamismo que a cidade foi ganhando após a guerra, pois existem diversos Livros de Registros para a abertura de casas comerciais; assim como os Balancetes Municipais; Registro de Correspondência; Títulos e Impostos; Documentos diversos. De forma geral, a percepção é de que o arquivo precisa de um critério de organização mais adequado. Vários destes documentos estão num processo de deterioração, alguns naturais pelo tempo decorrido, outros pela má conservação e pelos insetos que consomem os “papéis”. Resgata-se aqui, uma observação realizada há 35 anos, por Lúcia Salsa Correia, no entanto, essa observação é ainda contemporânea. A mudança ocorrida, neste intervalo de tempo, foi o aumento das traças para consumir os documentos:

Este arquivo resume-se numa sala com caixas amontoadas em uma de suas paredes²⁸, sem obedecer a critérios de organização cronológica ou por tipos de documentos e sem o menor cuidado quanto à prevenção de insetos. Sua numerosa documentação que inclui livros de atas, de registros de documentos recebidos e expedidos pela Câmara, relatórios e outros, a partir do século XIX, apresenta algumas dificuldades à consulta, pela sua desorganização, seu estado de danificação e a inexistência de documentos seriados, salvo algumas exceções.²⁹

²⁶ HOBSBAWM, Eric. Sobre História: Ensaio. São Paulo, 1998, p. 173.

²⁷ Desta maneira, em 1879 nasce “O Iniciador”, em 1880 é a vez de “O Corumbaense” (publicação bimestral), a “Gazeta Liberal” em 1888, outros jornais foram “O Liberal”, “O Momento”, “Oasis”. Conforme SOUZA, Lécio Gomes de. História de Corumbá, s.n.t. pp. 71 – 72.

²⁸ A localização atual do Arquivo enquanto à Sala se refere é mais adequada e com três funcionários destinados para esta seção.

²⁹ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). Dissertação. São Paulo, 1980, pp. 11 – 12.

Outras instituições pesquisadas em Corumbá foram o ILA (Instituto Luis de Albuquerque), a Capitania dos Portos e a Marinha do Brasil, este no município de Ladário. Assim como bibliotecas das universidades UFMS, (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul), Campus do Pantanal e a FSST (Faculdade Salesiana de Santa Teresa).

Em Campo Grande, capital de Mato Grosso do Sul, além de consultas a bibliotecas particulares, pesquisamos no IHGMS (Instituto Histórico Geográfico de Mato Grosso do Sul) e as bibliotecas das duas principais universidades da capital do Estado – a UFMS (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul) e da UCDB (Universidade Católica Dom Bosco). Em cada uma destas visitas, além do diálogo sobre o tema de pesquisa com profissionais da área, foram coletados diversos livros e revistas de muita utilidade para a melhor compreensão do tema proposto.

- Na capital de Mato Grosso, Cuiabá, foi objeto de interesse desta pesquisa o NDIHR (Núcleo de Documentação e Informação Histórica Regional) dependente da UFMT (Universidade Federal de Mato Grosso).

- Na JUCEMAT (Junta Comercial do Estado de Mato Grosso), o objetivo foi verificar o Registro de algumas Casas Comerciais citadas aqui. Para tanto, verificamos os Contratos Comerciais nos seguintes Registros:

i) Registro de Escrituras e Publicações da Inspeção Comercial de Mato Grosso de 20 de Março de 1899 a 04 de Novembro de 1904;

ii) Registro de Escrituras, Contratos Comerciais e Outros Documentos da Inspeção Comercial de Mato Grosso de 15 de Julho de 1910 a 08 de Janeiro de 1913;

iii) Registro de Escrituras e Contratos da Inspeção Comercial de Mato Grosso de Julho de 1914 a Setembro de 1919;

iv) Documentos avulsos que contêm tanto Contratos e Distratos Sociais na Junta Comercial de Mato Grosso;

v) Registro de 1913 a 1914 na Inspeção Comercial de Mato Grosso, especificamente de 25 de Janeiro de 1913 a 09 de Julho de 1914;

vi) Atos Constitutivos, Ofícios, Procurações, Pedidos do Livro Nº 02 da Inspeção Comercial de Mato Grosso de 29 de agosto de 1912 a 12 de junho de 1917;

vii) Livro Nº 01, Registro N: 001 a 426 da Inspeção Comercial de Mato Grosso.

- E a concentração maior da visita foi realizada ao Arquivo Público de Mato Grosso de onde foram coletados os seguintes documentos das diversas repartições do Estado:

- Mesa de Rendas de Corumbá: os Registros de Receitas e Despesas; Pagamentos de Impostos de 1872 a 1903 e Registros de exportações e importações de 1904 a 1915 de Mato

Grosso pelo porto de Corumbá. A documentação está organizada da seguinte maneira; nome dos exportadores, os navios utilizados, o porto de destino e o montante exportado. Estes documentos foram utilizados para a elaboração do Capítulo 5, quando nos referimos às Estatísticas das Exportações matogrossenses.

- Mesa de Renda de Porto Murtinho: de 1901 a 1915 onde estão registrados os despachos de exportação e importação do estado realizado por este porto.

- Delegacia Fiscal do Norte, de 1911 a 1915: nestes documentos encontram-se registrados os locais dos postos fiscais, contratos e comentários como a produção da borracha, o limite do Amazonas com o Mato Grosso, bem como os diversos balanços estatísticos de exportação da borracha mato-grossense; estas fontes foram utilizadas no Capítulo IV, referente à borracha.

- Coletoria e Agência Fiscal de Bela Vista de 1890 a 1915, onde constam as arrecadações de impostos e despesas do governo.

- Coletoria de Cuiabá de 1889 e 1892, onde constam as arrecadações de impostos e despesas do governo.

- Relatórios de Presidentes do Estado de Mato Grosso enviados à Assembleia Legislativa Provincial desde o ano de 1871 a 1888. A partir de 1892, a denominação passa a ser de Mensagens, estes documentos foram coletados até 1915. Estas fontes são fundamentais para esta pesquisa por sua contribuição, já que constituem elementos comprobatórios dos fatos relacionados na análise desta tese.

- Assim, no Arquivo Público de Mato Grosso a pesquisa acima descrita foi também facilitada pelas condições oferecidas, como a quantidade de materiais e organização mais adequada, bem diferente da situação encontrada no Arquivo Público de Corumbá, embora alguns documentos estejam avariados também pelos insetos, mas em menor quantidade.

- Na cidade de Dourados, a pesquisa se concentrou no CDR (Centro de Documentação Regional) dependente da FCH (Faculdade de Ciências Humanas) da UFGD (Universidade Federal da Grande Dourados); nesta instituição tivemos acesso a Dissertações e Teses, bem como livros relacionados ao tema. Na biblioteca³⁰ desta universidade também foram realizadas consultas sobre a temática pesquisada.

Como o enfoque desta pesquisa se relaciona majoritariamente com a história econômica, daí a necessidade de utilização dos recursos de ordem quantitativa para o conhecimento dos movimentos estatísticos da economia mato-grossense. Mesmo

³⁰ Tanto nas bibliotecas das universidades públicas como das particulares dos Estados de Mato Grosso e Mato Grosso do Sul dispõem de uma seção exclusiva referente a estes Estados.

reconhecendo que as estatísticas possam apresentar margem de erro, ainda assim utilizamos este método pela sua capacidade de mensuração.

Na segunda metade do século XIX, a conjuntura econômica mundial foi marcada pela consolidação do sistema capitalista com o surgimento de gigantescas corporações, verdadeira revolução nos transportes, progresso na indústria química, eletricidade, siderurgia e a consolidação do capital financeiro (fusão do capital bancário com o capital industrial) e pelo surgimento de novas potências como Japão, Alemanha, França e Estados Unidos que, no intuito de controlar novos mercados e fontes de matérias-primas, contribuíram para a exacerbação do neocolonialismo.³¹

Neste contexto de transformações estruturais, tanto nos meios de produção como na expansão do capitalismo, são as que se realizam a formação, crescimento e retração da economia pantaneira.

Por que a escolha de Corumbá?

O Pantanal mato-grossense, apesar das dificuldades provocadas pelos constantes ataques indígenas e de febres, era uma região que despertava grande interesse dos espanhóis radicados em Assunção, porque se tornara ideal para a exploração do trabalho e se localizava na rota dos tesouros peruanos. Em 1600, nas margens do rio Aquidauana foi fundada novamente a cidade de Santiago de Xerez, recebendo contingentes humanos de Ciudad Real³² e Villa Rica³³, que, por sua vez, traziam suas vacas e cavalos. A cidade foi assentada definitivamente a cerca de 30 léguas acima da confluência do rio Aquidauana com o Miranda.³⁴ Os espanhóis queriam ocupar o território porque o consideravam estratégico para estabelecer a ligação com Peru, detentor de ricas minas de ouro e prata, assim como, para evitar a entrada dos portugueses em territórios espanhóis ricos nesses metais.

³¹ MARTINELLO, Pedro. “Batalha da borracha” na Segunda Guerra Mundial e suas consequências para o Vale Amazônico. Tese. São Paulo, 1985, pp. 7 – 8.

³² Ciudad Real del Guayrá foi uma antiga população espanhola fundada em 1557 à margem esquerda do rio Paraná, junto à montante do rio Piquiri, na Província do Guairá, atual Estado do Paraná. Sua localização atual corresponde ao município de Terra Roxa do Oeste, situado no noroeste do Estado de Paraná.

³³ *Fue fundada por Ruiz Díaz de Melgarejo y del primer historiador criollo Ruiz Díaz de Guzmán, uno de sus ilustres gobernadores. Formaba parte de esta rica zona, la llamada Provincia del Guairá, nombre derivado de un cacique de una tribu guaraní que habitaba entonces las inmediaciones del gran salto del mismo nombre. Esta Provincia, que alcanzó fama en los primeros tiempos de la conquista y estuvo a punto de dar nombre a todo el Paraguay, estaba situada entre el Paraná y el Atlántico, entre 22° 30' y 25° 30' de latitud y 29° 30' y 54° 30' de longitud oeste de Greenwich con límites, al norte, el Paranapané, (2) al este las serranías de Guarayrú, o de Caiyú al sud del Yguasú y al oeste del Paraná.* Conforme CARDOSO, I. Ramón. La Antigua Provincia del Guairá y la Villa Rica del Espíritu Santo. Buenos Aires: Librería y Casa Editora, 1988, pp. 14 – 15.

³⁴ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, pp. 76 – 77.

Para Almeida Serra (2011), a posição de Mato Grosso em relação às terras espanholas, na segunda metade do século XVIII, foi que determinou a construção de vários fortes às margens dos rios, ao longo da fronteira. Dessa maneira, surgiram: Príncipe da Beira, no rio Guaporé; sobre o rio Paraguai, Coimbra, Albuquerque e Corumbá; o Miranda sobre o rio Miranda, e Iguatemi sobre o rio do mesmo nome, numa fronteira de mais de 500 léguas, ou seja, aproximadamente, a cada 500 quilômetros se construiu uma guarnição militar. A fronteira sudoeste foi quem recebeu maior atenção, especialmente no Vale do Paraguai, devido a sua vulnerabilidade, e pela vizinhança com a província do Paraguai.³⁵

Um século depois, a demarcação da fronteira entre o Brasil e o Paraguai completou a desestruturação do “país dos Guaicurus”, e iniciou-se a disputa entre os coronéis pelas terras devolutas ao sul de Cuiabá, então cobertas de ervais, madeiras de lei, pastagens naturais e gado selvagem. Corumbá foi substituindo Assunção, tornando-se o mais rico centro urbano do rio Paraguai, uma vez que surgiram ali grupos de comerciantes que se relacionaram com a capital do Império, e com os países da Bacia do Prata.³⁶

O exército paraguaio ocupou o território de Corumbá, em 03 de janeiro de 1865. A cidade seria reconquistada pelo Brasil em 13 de junho de 1867, e a guerra terminou em 1870. O “mérito” de Corumbá se deve ao alertar o governo brasileiro para a questão da soberania do Brasil sobre a região.³⁷

De fato, o controle eficaz repousava na ocupação demográfica e econômica mediante a instalação da indústria e exploração agrícola a partir do “*hinterland*” - ou região central - do país, com a efetivação da Marcha para Oeste. A solução estava na relação de causalidade entre Segurança e Desenvolvimento, o que teria persuadido o Paraguai a não mais invadir essa parte do território brasileiro.³⁸ Em Corumbá e na maior parte de Mato Grosso faltou controle mais efetivo por parte do Império, naquela região.

Mas após a guerra, Corumbá transformou-se em trânsito obrigatório, enquanto entreposto comercial abastecedor de todo o norte e grande parte do sul matogrossense. A cidade colocou até mesmo Cuiabá na sua órbita de influência. Os depósitos das casas comerciais de Corumbá eram essenciais aos comerciantes do norte, na medida em que se situavam no último porto onde atracavam navios de médio calado. Estas mercadorias

³⁵ ALMEIDA SERRA, Ricardo Franco. Extracto da descrição geographica da Província de Mato Grosso em 1797, apud ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 152.

³⁶ BARROS, Iolanda M. Pierin de. Dom Aquino: Política, Violência e Conciliação. Curitiba, 1996, p. 22.

³⁷ ARBEX JR. José; OLIC, Nelson Bacic. Rumo ao Centro Oeste, o Brasil em regiões. 2ª. ed. São Paulo, 1996, p. 69.

³⁸ BONJUGA, Cláudio; PORTELA, Fernando. Fronteiras: viagem ao Brasil desconhecido. São Paulo, 1978, p. 28.

transportadas deveriam ser descarregadas, depositadas e transferidas, posteriormente para embarcações de pequeno calado, as únicas que faziam a navegação dos rios que afluíam ao Paraguai.³⁹

No entanto, todo esse dinamismo da cidade de Corumbá, através do seu porto, modificou-se a partir de 1914, devido principalmente à desestruturação da economia da borracha⁴⁰, e ao reinício da influência paulista com novo ciclo econômico, a saber: venda de gados para os invernistas, ligados aos frigoríficos paulistas. A estrutura urbana com esta dinâmica cedeu lugar à rural, sob o domínio dos coronéis fazendeiros e latifundiários.⁴¹ O novo centro que se beneficiou foi Campo Grande, ao centralizar o movimento dos pecuaristas. A escolha de Corumbá e seu papel como entreposto comercial no Mato Grosso, entre os anos de 1870 a 1914, consiste em tema central desta pesquisa em virtude de sua relevância, como se observará no decorrer da tese, sobressaindo-se sobre as outras localidades de Mato Grosso no passado.

E para a elucidação deste papel, a organização dos capítulos está desenhada da seguinte forma:

No Capítulo 1, a abordagem é sobre a pecuária. Esta é uma atividade que ganhou um maior impulso desde o fim da Guerra da Tríplice Aliança. Neste aspecto, as terras pantaneiras são propícias para esta cultura e com baixo custo de produção, já que os investimentos básicos então realizados se restringiam ao cercamento das propriedades. Além disso, logo após a Guerra da Tríplice Aliança esta atividade econômica também ganhou uma importância crescente.

Assim, abordaremos neste capítulo, a entrada do gado no pantanal, sua adequação e dificuldades apresentadas, e o surgimento da raça de gado pantaneira. Dar-se-á um enfoque sobre a relação de trabalho, as formas de contratos que tem sua característica peculiar, e, talvez, a única no Estado. Merecerá destaque, o comércio da pecuária e subprodutos, sendo que as charqueadas serão objeto de uma caracterização maior, dentre os subprodutos do gado.

No segundo e terceiro capítulos serão analisadas as vias de transportes de Mato Grosso de 1870 a 1914. Assim, no Capítulo 2, observaremos o caminho das águas, ou seja, a via fluvial. Este foi o principal meio de transporte, tanto de carga como de passageiros. Os navios

³⁹ CORRÊA, Valmir Batista; CORRÊA, Lúcia Salsa & ALVES, Gilberto Luiz. Casario do Porto de Corumbá. Campo Grande, 1985, pp. 69 e 71.

⁴⁰ Foi o principal produto de exportação do Estado nos primeiros quatorze anos do século XX, superando até a erva-mate, objeto de análise do último capítulo desta tese.

⁴¹ BARROS, Iolanda M. Pierin de. Dom Aquino: Política, Violência e Conciliação. Curitiba, 1996, p. 116.

que realizavam as viagens regulares de Corumbá aos mais variados destinos pertenciam tanto aos empresários locais como do exterior.⁴²

Sistematizamos no Capítulo 2, Vias de Transportes: As águas; os caminhos percorridos pelas Monções, e os reflexos do ciclo das águas do rio Paraguai, este, na verdade, o determinante da sua navegabilidade. Os diversos afluentes pelos quais transitavam as empresas de navegação, que transportavam passageiros e mercadorias, também repercutiram na geopolítica mato-grossense.

Ainda com relação às vias de transportes abordaremos, no Capítulo 3, a Estrada de Ferro, outra opção de transporte que o Pantanal passou a contar. Num princípio, a estrada de ferro que foi desviada para Corumbá tinha como destino Bauru-Cuiabá. Mas este projeto original foi modificado devido à mudança geopolítica adotada pelo Governo.

Quanto à borracha, essa já era conhecida na época pré-colombiana. Já nos meios científicos só foi conhecida na Europa no século XVIII⁴³, e sua consolidação só aconteceu no fim do século XIX. Após passar pelo processo de vulcanização, Dunlop conseguiu construir os pneumáticos para a indústria automobilística, fortalecendo ainda mais o comércio do produto.

Especificamente, mereceu menção neste capítulo, pela inserção da borracha na economia de Mato Grosso, o que constitui para muitos uma novidade, como será mencionado no capítulo 4, acompanhado de seu processo de produção. Isto nos levou à discussão da relação de trabalho nos seringais.

E finalmente passar-se-á para outra atividade econômica, a mais dinâmica dentre as que serão analisadas nesta tese: A Atividade Comercial Corumbaense, tema do Capítulo 5, e que, a nosso modo de ver, enfeixa, comprovadamente, a trajetória vitoriosa de Corumbá no período de 1870-1914.

⁴² Idem, p. 35.

⁴³ SOARES, José Carlos de Macedo. A borracha. Paris: L. Chauny et L. Quinsac, 1927, p. 3

CAPÍTULO I

1. A PECUÁRIA PANTANEIRA

1.1 INTRODUÇÃO

O homem, com o objetivo principal de fornecer forragens a seus animais, começa a experimentar sementes e, a partir daí, chega à agricultura, o que o fará fixar-se e abandonar a coleta aleatória e vida nômade. Depois aprendeu a selecionar as ervas, as raízes e os frutos comestíveis. Descobre, então, entre as variedades alimentícias, o trigo e a cevada e começa a armazenar alimentos e, com o auxílio do pastoreio e da criação de animais, além do alimento também viabiliza a agricultura, abandonando as cavernas, e começa a organizar as primeiras comunidades. Com o passar dos anos, distribui os trabalhos, fazendo das empresas tarefas coletivas mobilizando a participação de todos, surgindo, assim, a economia produtora.

No início da colonização do interior brasileiro, inclusive o Pantanal, o homem e o bovino alargaram as fronteiras e tiveram de adaptar-se, lutando pela sobrevivência em condições, muitas vezes, adversas e inóspitas. O bovino pantaneiro foi a base da economia na região do Pantanal numa convivência harmoniosa entre o homem e a natureza. Nas primeiras décadas do século XIX, o gado vacum pantaneiro original foi gradativamente substituído por outras raças, num acentuado processo de diluição genética.⁴⁴

O principal objetivo deste capítulo é apresentar a pecuária que, com o decorrer do tempo, pôde ser considerada como indústria pastoril pantaneira, devido à agregação de valor ao produto, apesar desta transformação constituir-se em estágio bem inicial dessa atividade, se levarmos em conta as transformações que aconteceram deste gênero industrial. Descrever-se-á a entrada dos primeiros bovinos ao Pantanal, assim como a adaptabilidade do gado às terras pantaneiras, favorecida pelas suas características específicas para esta atividade econômica.

Discutiremos a relação de trabalho que se estabeleceu e sua peculiaridade específica nesta região, pois passou por diversas formas de regimes econômicos, desde a escravista até a assalariada. Os meios de pagamentos utilizados serão caracterizados, já que não se restringiam à moeda na sua função básica de ser intermediária de trocas; daqui, passaremos para a melhoria da raça bovina, mediante o cruzamento com outras raças consideradas superiores, considerando os seus efeitos na produtividade; a partir daí, verificaremos como se operou a comercialização deste setor. Como última parte deste capítulo, abordaremos as

⁴⁴ MAZZA, Maria Cristina Medeiros et al. Etnobiologia e conservação do bovino pantaneiro. Corumbá, 1991, p. 3.

charqueadas, onde a agregação de valor da carne pantaneira aconteceu, exigindo uma especialização maior da mão-de-obra, e uma divisão de trabalho “smithiana”.

1.2 Introdução do Gado no Rio da Prata, Brasil e Pantanal

Os europeus, após a descoberta das Américas, imigraram para colonizá-la e imediatamente introduziram tanto o gado *vacum* como o cavalar, que já haviam sido domesticados no velho continente. Esses, então, unem-se à lhama, já que esta fazia parte da fauna americana e era aproveitada para os serviços de tração e do cultivo.

Vale ressaltar que após o período glacial, a grande família bovídea se desenvolveu no Himalaia, disso resultando o gênero *Bos*, que por sua vez, dividiu-se em duas espécies; o arouque e o zebu. O arouque, ou *Bos Primigenius*, se espalhou pela Europa e pela África Setentrional, dando origem ao *Bos Taurus*, que é o boi europeu. O zebu se estabeleceu no sul da Ásia, na África Meridional e nos arredores do Mediterrâneo, dando origem ao *Bos Indicus*, o boi indiano. O boi europeu tem couro grosso, os pêlos um tanto longos, e pele de pouca cor; é apropriado às regiões temperadas. O boi indiano, mais conhecido como zebu, tem o couro mais fino, pêlos curtos, pele mais frouxa, e mais pigmentada, é próprio para as regiões tropicais.⁴⁵

Como se sabe, na época do descobrimento do continente não existia o gado bovino neste novo mundo, estes foram trazidos da Península Ibérica. A introdução do gado na América do Sul está relacionada estreitamente ao avanço da colonização no interior do novo continente conquistado.⁴⁶

Da Espanha para a Bacia do Prata, a primeira expedição que se tem notícia trazendo bovinos foi a de Álvaro Núñez Cabeza de Vaca, em 1541, cuja esquadra partiu de Cádiz, levando, além dos soldados, sementes, equinos e alguns bovinos. Na Ilha de Santa Catarina, dividiu-se em dois grupos, um deles chefiado por Cabeza de Vaca que atravessou os Campos do Planalto, descendo o Rio Iguaçu; o outro liderado por Ñuflo de Chávez, seguiu por terra acompanhando os Rios Paraná e Paraguai, conduzindo os animais enquanto as naus seguiam pelo Rio da Prata. Os dois grupos chegaram a Assunção, em 1542, em épocas diferentes dependendo das dificuldades encontradas durante o trajeto percorrido.⁴⁷

⁴⁵ FIGUEIREDO, Aline. A propósito do boi, 1994, p. 15.

⁴⁶ MAZZA, Maria Cristina Medeiros et al. Etnobiologia e conservação do bovino pantaneiro, 1991, p. 3.

⁴⁷ FIGUEIREDO, Aline. A propósito do boi, 1994, pp. 59 – 60.

No quadro que se segue apresentamos a evolução sintética do gado, desde os 5.000 anos a. C. até o início do século XX.

Quadro 1.1: Trajetória do boi desde 5.000 anos a. C. até o início do século XX da nossa era

Anos	Descrição
5000 a. C.	Os caldeus já possuíam rebanhos.
3500 a. C.	Os egípcios se dedicavam ao criatório no Vale do Nilo e incluía na mitologia. De pelagem-ébano, com uma águia branca no lombo, uma lua crescente na testa, um escaravelho na boca, era assim venerado o boi Ápis, considerado a encarnação do Deus Ptah.
Por volta de 3400 a. C.	China importava o boi e atestava à sua criação a causa da prosperidade do país.
3000 a. C.	Na Índia, o bovino é sagrado e quando os arianos invadiram o território já encontraram tribos primitivas criando o zebu. Na época bramânica foi proibido o uso da carne. O Selo do cobre de Mohenjo-Daro onde se vê um touro ao lado de utensílios agrários, atesta o respeito e o motivo de sua consideração.
2250 a. C.	Os babilônios já dispunham de leis punitivas contra o roubo de animais e regulamentadores de salários de pastores.
2000 a. C.	Em Creta, ponto de encontro entre a Grécia Continental e o Oriente próximo, cultivavam-se rituais tauromáquicos. Verifica-se na arte cretense grande quantidade de desenhos e vasos sagrados com a cabeça do touro. Creta deu início à tradição das lutas com o touro, esporte precursor das touradas que se espalhou pelo Mediterrâneo e que vigora até os dias de hoje principalmente em Espanha. Também data dessa época a lenda do Minotauro, monstro com corpo de homem e cabeça de boi.
Tempos homéricos	O boi era as medidas das fortunas, servindo de moeda mercantil. Os lacedemônios costumavam sacrificar um boi ao Deus Áries, toda vez que obtinham vitória na guerra por meio da astúcia.
Século V e IV a. C. Período da Grécia Clássica	O boi era animal propiciatório, porém só imola aquele que não conhecia o jugo da canga. Os etruscos costumavam conduzir o carro real através de um boi e uma vaca brancos, simbolizando respectivamente a força e a fartura.
Império Romano	Com a consciência jurídica, já proibia a matança de bois de trabalho. Também se imolava após a batalha vitoriosa, bois brancos oferecidos a Júpiter. Se esses animais possuíam algumas manchas no corpo a pintavam de cal. Costumavam suspender as cabeças dos bois imolados no alto das portadas dos templos, o que originou o uso do bucrânio na ornamentação.
Idade Média	A criação bovina declinou em toda a Europa, atribuiu-se a decadência à religiosidade cristã que interrompeu os cultos pagãos e também à pouca vulgarização do consumo da carne durante muitos anos.
Na Idade Moderna	Na época dos descobrimentos das terras do novo mundo, o colonizador logo conduziu as manadas para auxiliar o trabalho para ocupar as imensas pastagens do norte e do sul das Américas (México, Estados Unidos, Brasil e Argentina).
Até o século XIX	A pecuária significou em todo o globo uma economia subsidiária. O pouco consumo da carne, antes da invenção do frigorífico, gerava o empirismo no trato do gado e não permiti o seu pleno desenvolvimento.
II metade séc. XIX até as primeiras décadas do XX	Surge na Europa o registro genealógico. Os serviços de registros objetiva promover melhoramentos de agrupamentos étnicos através do registro de reprodutores.

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de FIGUEIREDO, Aline. A propósito do boi, 1994 pp. 22 – 25.

Para Esselin (2011), tanto o rebanho bovino como o cavalari desenharam função relevante no processo de colonização do continente americano, porque se constituíram em peças fundamentais dos meios de transporte, e indispensável na alimentação⁴⁸. Tanto para o autor precedente como a autora a seguir – Aline Figueiredo (1994) - a presença do gado bovino, pela primeira vez, nesta parte do Brasil, data de 1534, na Capitania de São Vicente, trazida da Ilha da Madeira pela esposa do seu donatário, Martim Afonso de Souza. Um ano depois, o donatário Duarte Coelho trouxe mais reses para a Capitania de Pernambuco.⁴⁹

Da criação de São Vicente, a pecuária espalhou-se em direção ao Paraguai. De acordo com a descrição de vários autores, aqui citaremos alguns deles, bem como se existe coincidência referente à quantidade, a forma de remuneração deste serviço, e também quanto aos proprietários integrantes da comitiva conduzida até Assunção.

Virgílio Correa Filho, na sua obra “A propósito do boi pantaneiro”, apresenta o seguinte relato:

Empreendedores conduziram a primeira boiada, bem modesta, em verdade com que se deveria iniciar a pecuária no Paraguai. Eram sete vacas e um touro, confiados ao vaqueiro Gaete, que ‘llegó con ellas a la Asunción con grande trabajo y dificultad solo por el interés de una vaca, que se le señaló por salario, de donde quedó en aquella tierra un proverbio que dice: son más caras que las vacas de Gaete’.⁵⁰

Sobre o mesmo empreendimento, mas com o relato mais completo, Aline Figueiredo descreve o tempo da viagem, as dificuldades encontradas pelo caminho para conduzir a comitiva. O fundador de Assunção, Juan de Salazar y Espinoza insistiu com os irmãos Cipriano e Vicente de Góis e conseguiu comprar-lhes algumas reses. Com a participação dos Góis, teria conseguido sair mesmo sem a autorização⁵¹ e o Padre Nóbrega, pretendendo o contato com o Paraguai, dava cobertura à comitiva, intercedendo junto aos tupis para lhes dar passagem pelos caminhos de dentro. A comitiva - 7 vacas e um touro – foi confiada a Francisco Gaete. Em cinco meses de viagem penosa atravessando os animais em jangada pelos rios mais difíceis, acabou por entregá-lo em Assunção, inteiramente a salvo em 1555.⁵²

⁴⁸ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 36.

⁴⁹ FIGUEIREDO, Aline. A propósito do boi. Cuiabá, 1994, p. 35.

⁵⁰ FILHO, Virgílio Correa. A propósito do boi pantaneiro. Rio de Janeiro, 1926, pp. 8 – 9.

⁵¹ Organizando a comitiva para Assunção, Salazar encontrara neste litoral alguns castelhanos querendo comprar algumas reses, oferecendo em troca a prata peruana. Mas o gado era proibido de vender em especial as matrizes, e de sair sem a licença real. Do mesmo modo a saída de pessoas e de mercadorias para Assunção, pois o Governador Geral, Thomé de Souza, via nesse contato o perigo da despovoação de São Vicente.

⁵² FIGUEIREDO, Aline. A propósito do boi. Cuiabá, 1994, pp. 59-60

Foram os primeiros bovinos que chegaram a Assunção e a autora também menciona a remuneração recebida pelo serviço prestado - uma vaca - ação que geraria o provérbio local “*son más caras que las vacas de Gaete*”, para definir algo muito dificultoso. O provérbio comprova o grande preço que estes animais teriam. As vacas e o touro de Gaete nos foram caros, porque deram impulso inicial aos gados no Paraguai, Pantanal, Rio Grande do Sul, Argentina e Uruguai⁵³ que, em alguns anos, compuseram a poderosa pecuária da Bacia do Prata. Em 1569, o Paraguai recebe outro lote de gado procedente de Santa Cruz de la Sierra, trazido pelo General Felipe de Cáceres, gado que originou o plantel peruano.⁵⁴

Sobre a multiplicação da quantidade de bovinos Aguirre, apud Esselin, apresenta importante esclarecimento:

De lo dicho, es visto que los ganados, caballos y demás animales bajaron de su estimación casi de repente y por consiguiente que tuvieron un proceso fecundísimo superior al de sus consumos y faltos. Lo fue en tales términos que a los pocos años se vio en estas provincias casi sin valor por la bendición de DIOS que lo multiplicó en tanto número, que no habrá habido país en el universo que lo haya gozado más abundante⁵⁵.

Vários autores demonstraram sua surpresa sobre a produtividade muito expressiva dessa pequena quantidade, realizaram pesquisas sobre a introdução de gado ao Paraguai, e estão de acordo que a comitiva de São Vicente foi a única que ali havia antes do gado peruano. Mas todo aquele conjunto de gado era muito superior ao que se podia expressar da comitiva introduzida, composta por apenas 7 vacas e 1 touro. Consequentemente, o gado introduzido pelos irmãos Góis foi muito superior a esse número.⁵⁶

Existe uma estimativa da quantidade da comitiva ingressada a Assunção que tem um melhor poder explicativo do que o lendário número apresentado até o momento, 7 vacas e um touro. Quem levanta estas estatísticas é Assunção, apud Esselin, e assim está registrado:

(...) los ganados introducidos por los hermanos Gois nunca pudieron ser menos de 40 a 50 cabezas y posiblemente un número de alrededor de 70 vacas y 10 toros. En este último caso, y lo decimos como hipótesis de trabajo las siete vacas y el toro de la leyenda sería el 10% del total, atribuido como recompensa al tropero y cuidador, el tal de Gaete, y para el caso de la primera cifra este porcentaje continuará en el orden del 25 o 20%. Ptolomeu de Assis Brasil, situó el proceso de las siete vacas y un toro de los Góis en un máximo (óptimo y optimista) de 450 animales para 1569, no es difícil suponer que la cantidad que yo establezco como más probable de animales

⁵³ Esta constatação tem uma sustentação mais simbólica que real, porque para formar o conjunto da pecuária rio-pratense a produtividade deve crescer exponencialmente e este expoente deve ser bem alto.

⁵⁴ MAZZA, Maria Cristina Medeiros. Etnobiologia e conservação do bovino pantaneiro. Corumbá, 1991, p. 6.

⁵⁵ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 48.

⁵⁶ Ibidem.

realmente introducidos, diera un procreo casi 10 veces mayor, esto es de unos 4.500 animales o un poco menos. Lo que si parece ser una idea realista habida cuenta que se considera que era suficiente para abastecer la población de Asunción de ese entonces.⁵⁷

Podemos inferir que os irmãos Góis ao, decidirem pela fuga a Assunção, convencidos da possibilidade de enriquecimento, não deixaram para trás o seu maior tesouro, o seu gado, portanto, o número não pode se restringir a 8 e, sim, a uma quantidade bem superior como atestaram os autores mencionados nos parágrafos antecedentes.

A partir da entrada do gado vicentino, registra-se a entrada de gado peruano após várias tentativas de Ñuflo Chávez, partindo de Assunção chegou a Potosí, e depois atingindo Lima, o caminho tão almejado pelos espanhóis na sua tentativa de chegar ao *El Dorado*. Isto possibilitou a vinda de imigrantes do Peru, trazendo bovinos e outros animais domésticos. Outra introdução significativa de bovinos ao Paraguai, conforme Araújo apud Mazza, ocorreu em 1568, quando Felipe de Cáceres foi nomeado Governador de Assunção. A caravana de Cáceres saiu de La Plata, atual Sucre, levando bovinos e ovinos e foi perseguida diuturnamente pelos paiaguás, cujo objetivo principal era capturar estes animais. Quando chegaram a Santa Cruz já haviam se apoderado de 600 vacas.⁵⁸

A partir da fundação de Santa Cruz de La Sierra, no Alto Peru por Ñuflo Chávez, que se transformou em uma das cidades mais importantes, mas que hoje pertencente a Bolívia, o caminho para ir de Assunção a Lima fazia o seguinte percurso: subir o Rio Paraguai, penetrar no território de Chiquitos, chegando até Santa Cruz, e daí seguindo ao Altiplano até atingir La Plata e em seguida até a cidade de Lima. Com esta rota, o fluxo de emigrantes em direção ao Sul aumentou rapidamente, levando com eles os bovinos equinos e ovinos. No entanto, nesta longa jornada, muitos dos animais eram apreendidos pelos índios, que por sua vez, os conduziam, na sua maior parte, para a região da Bacia do Rio Paraguai, onde, justamente está localizado o Pantanal⁵⁹.

Quem faz referência a esta mesma viagem é Moreno, apud Esselin, e constata:

Junto con el ganado Ortíz de Zárate venían también los de algunos conquistadores que regresaban a sus hogares, pero no se conoce el número total de animales que alcanzó llegar a Asunción. En el viaje, lleno de incidentes que culminaron con la naturaleza de Itatín, con la muerte del infatigable Chávez, se perdió gran cantidad de vacas. Antes de llegar a Santa

⁵⁷ Assunção, 1987, pp.151 – 152, apud ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910), 2011, p. 49.

⁵⁸ ARAUJO, R. V. Os Jesuítas dos 7 povos. 1990, apud MAZZA, Maria Cristina Medeiros et e al. Etnobiologia e conservação do bovino pantaneiro. Corumbá, 1994, p. 7.

⁵⁹ *Idem*.

Cruz ya habían desaparecidos 600; muchas otras se perdieron en el pasaje del Río Paraguay, y los expedicionarios corrieron grandes peligros en que descollaron el valor y la entereza del mestizo asunceno Juan de Salazar, hijo del fundador da la capital del Paraguay.⁶⁰

Antes da entrada formal do gado ao Pantanal já existiam algumas reses criadas pelos índios, fruto da pilhagem realizada aos que levavam o gado peruano à Assunção.⁶¹

1.1.1 A pecuária no Pantanal

O processo de ocupação do Pantanal iniciou-se já no final do século XVI e início do XVII, período o qual o índio passou a ser o alvo da atuação dos jesuítas espanhóis, com a intenção de catequizá-los. Entretanto, essas aldeias instaladas pelas missões passaram a ser alvo dos bandeirantes visando a captura dos índios, para depois vendê-los como escravos, constituindo-se, portanto, em elementos concretos de disputa entre os dois povos colonizadores.⁶²

Corroborando com a autora supracitada, Esselin, a partir de Vasconcellos, afirma que as primeiras cabeças de gado a entrarem no território sul-mato-grossense deram-se em 1580, o que corresponderia à época da primeira fundação de Santiago de Xeres⁶³, promovida por Ruiz Diaz de Melgarejo, no baixo curso do Rio Ivinhema. *“De Asunción salieron los capitanes a fundar ciudades em nombre de la santísima Trinidad, padre, hijo y espíritu santo. En cada expedición llevando soldados agricultores, artesanos caballos, vacas, armas e instrumentos de trabajo”*.⁶⁴

Para isso, os espanhóis partiam em caravanas, utilizando carretas puxadas por bois, carregando sementes para o cultivo, e também transportando diversos outros utensílios para o início de suas atividades. Essas caravanas conduziam rebanhos bovinos, mesmo em pequena quantidade, assim como equinos, com auxílio dos índios. Tanto os cavalos como o gado exerciam um papel importante ao possibilitar o preparo da lavoura e ainda como importante

⁶⁰ MORENO, Fulgencio R. La ciudad de la Asunción, 1985. apud ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 52.

⁶¹ São os baguás que, no decorrer deste capítulo, serão descritos e caracterizados já que constituíram o primeiro grupo de gado pantaneiro.

⁶² *Idem*.

⁶³ Para Mazza et e all, a primeira fundação aconteceu em local ignorado.

⁶⁴ VASCONCELLOS, Víctor Natalicio. Lecciones de historia paraguaya, 1978, apud ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 76.

meio de transporte, além de se constituírem em fontes de alimento, tanto para os colonizadores como para os colonizados.⁶⁵

Seguramente se pode afirmar que onde houvesse um território ocupado pelos espanhóis, tanto o gado quanto o equino estavam presentes nas diversas funções do processo de ocupação territorial do reino ibérico. Na citação a seguir, não existe explicitada nenhuma referência à função que cada um desempenhava, mas, ambos constituíram parte integrante no conjunto da logística utilizada para a conquista de terras, e no caso do Pantanal não foi diferente.

En 1615 ejerciendo como ‘Alguacil Mayor dela Provincia’ recibe papeles de la Audiencia referente a la encomienda de indios de su padre el General Ruíz Díaz de Guzmán. Se le ordena organizar una jornada contra los indios Itatines y el 17 de septiembre recibe ayuda del gobierno de Asunción, pertrechos de guerra y luego el 11 de octubre llegan bastimentos y ganados vacunos para enviar a los soldados de la ciudad de Santiago de Jérez.⁶⁶

Desde Cuiabá-MT esta pecuária se expandiu para as outras regiões do Mato Grosso, tais como Diamantina, Guaporé, Poconé e Cáceres. A função deste gado, naquele momento, foi de modo subsidiário na mineração, especificamente no que tangia à alimentação.

Conforme Virgílio Correa Filho, *“os viajantes que varavam os sertões, Tieté abaixo, em busca das minas afamadas, trouxeram a meia dúzia inicial que já no ano de 1730, ficaram algumas paridas que se reproduziram fortemente”*.⁶⁷

A partir da abertura da estrada de Goiás⁶⁸, em 1736, Cuiabá beneficiou-se, pois passou a receber o gado vacuum que necessitava para encetar sua indústria pastoril. Apesar da possibilidade de entrada em outras regiões, como São Paulo, Correia Filho (1926) afirmara que *“é possível que alguns trouxeram boiadas diretamente de São Paulo, ao passo que outros, em maioria, preferissem adquiril-as em Goyaz, onde se estabeleceram diversas fazendas de criar, logo após a fundação do povoado de Anhanguera, cerca de dez annos antes”*.⁶⁹

⁶⁵ *Idem.*

⁶⁶ Guzmán, 2000/2001, apud ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910), 2011, p. 77.

⁶⁷ CORREA FILHO, Virgílio. A propósito do boi pantaneiro, 1926, pp. 14 – 15.

⁶⁸ A estrada entre Cuiabá e Goiás foi aberta em 1736, por Pinho de Azevedo entre outros sertanistas, e custeada pelo producto de uma subscrição popular, promovida pelo juiz de fóra de Cuiabá, Dr. João Gonçalves Pereira. De regresso, em setembro do anno seguinte, “chegaram os que tinham ido abrir o caminho de Goyaz com cavalarias e gados, que foram os mineiros que nestas minas entraram, vindo logo muita gente daquellas para esta morada com a fama de Mato Grosso que já corria”. Anaes da Câmara de Cuiabá.

⁶⁹ CORREA FILHO, Virgílio. A propósito do boi pantaneiro, 1926, pp. 15.

Também do nordeste veio gado para Mato Grosso, em função das atividades de mineração, onde, mais uma vez, a pecuária teve um papel econômico subsidiário. Aline Figueiredo aponta que a população sertaneja se dedicava, quase que inteiramente, ao criatório bovino para abastecer as lavouras de cana, algodão, tabaco e dos centros urbanos espalhados pela faixa litorânea do Maranhão até Bahia. No século XVIII, as minas de ouro, tanto do estado de Minas Gerais, como em Goiás e Mato Grosso, foram abastecidas pelas boiadas provenientes da região Nordeste, conduzidas pela via do rio São Francisco. Não sendo especificado qual o caminho percorrido até Cuiabá, onde ocorreu sua dispersão por toda a Província⁷⁰, já que o rio São Francisco não possui afluentes que passem pelo Mato Grosso.

Entre os séculos XVI a XVIII, diante da maior resistência dos índios à colonização do Pantanal, especialmente, pelos ataques das tribos dos guaicurus, paiaguás e caiapós, os indígenas foram os responsáveis pela introdução de bovinos e equinos nesta região, graças ao produto de ferozes disputas quando lograram se apoderar do gado e dos cavalos trazidos pelos conquistadores. Os bandeirantes, durante o século XVII, ao atravessarem as terras mato-grossenses, encontraram gado nas planícies do Rio Paraguai. Por exemplo, Antonio Raposo Tavares constatou que os guaicurus eram senhores de grandes rebanhos bovinos, cavalos e ovinos.⁷¹

Por isso, infere-se que o surgimento dos baguás no Pantanal tenha ocorrido a partir das passagens do gado vacum peruano a Assunção, quando os índios da região pantaneira se apoderaram de uma parte do gado dos conquistadores. A partir daí, e devido às condições naturais propícias das terras pantaneiras para a atividade criatória, a quantidade de bovinos aumentou, pela tradição nômade dos proprietários, e de forma mais específica dos guaicurus, que abandonavam suas criações. O gado remanescente, agora selvagem, “baguás”, multiplicou-se livremente. Assim, de um lado, condições propiciadas pela natureza favoreceram essa multiplicação e, por outro lado, contida pelo fator limitador, isto é, o relevo geográfico específico, as serras, que se constituíram em barreiras intransponíveis aos baguás, fizeram com que este gado selvagem só fosse encontrado no pantanal mato-grossense.

Os bandeirantes, quando adentraram a Mato Grosso, encontraram farta quantidade de boi que *“abagualavam-se pelos campos de indivisos entre o Pantanal e o Planalto e assim providenciavam o sustento para tais aventuras de objetivos diversos”*.⁷² Quando localizavam

⁷⁰ FIGUEIREDO, Aline. A propósito do boi. Cuiabá, 1994, p. 39.

⁷¹ MAZZA, Maria Cristina Medeiros et al. Etnobiologia e conservação do bovino pantaneiro. Corumbá, 1994, p. 9.

⁷² FIGUEIREDO, Aline. A propósito do boi. Cuiabá, 1994, p. 97.

nos seus mapas, segundo Figueiredo, o Planalto do Maracaju, denominavam-no de ‘Campos de Vacaria’.

Nas primeiras fazendas instaladas no Pantanal, os proprietários, ao tomarem posse, tinham como tarefa inicial a de reunir o gado espalhado pelo Pantanal, a chamada bagualeação, que consistia na organização de comitivas, que permaneciam por mais de 15 dias internadas na região, distante do núcleo fazendário. Partiam sobre o lombo dos cavalos para recolher os animais, descendentes dos rebanhos trazidos séculos atrás, tanto pelos jesuítas, como pelos colonos espanhóis, assim como aqueles que os guaicurus abandonavam nos seus deslocamentos.⁷³

A propósito, Proença, descreve o processo de captura do baguá da seguinte forma: os vaqueiros saíam em noites de luar para visualizar os animais que pastavam, eram laçados e amarrados em árvores, nessa condição permaneciam por horas, com o objetivo de quebrar sua resistência; então, decorrido esse tempo, o peão voltava para conduzi-lo e, conforme o autor, algumas vezes o animal era encontrado morto de pura raiva.⁷⁴

Quem descreve detalhadamente o processo da bagualeação e as estratégias traçadas para esse objetivo, é Renato Alves Ribeiro, dono de fazendas que participou de capturas de baguás, e deixando registrado em seu livro, do qual selecionamos o texto abaixo:

A pega do **nosso gado bravo**⁷⁵ - o touro, principalmente que era uma verdadeira fera – representava um desafio ao homem do campo. Quanto e quantos cavalos morreram estripados pelos chifres dos touros e vacas, a pega de gado ‘bagual’, ou selvagem geralmente era feito levando-se um lote de gado manso que o bagual seguia. Por corruptela ou espanholismo se chamava esse gado manso de ‘Sinuelo’ (sic), mas a palavra certa é ‘Sinoeiro’, por ser aquele que carrega o sino. Para não espantar o gado bravo não levávamos o sino e procurávamos não fazer qualquer outro barulho pois, percebendo qualquer sinal estranho o gado logo disparava para o mato. Tinha-se que procurar ir sempre contra o vento, pois, os animais têm melhor o sentido do olfato que o da visão. Então colocava-se o ‘sinuelo’ em um ponto visível para o gado que se queria pegar e uns cinco a seis peões davam uma enorme volta, fechando em forma de pinça e procurando jogar o gado bravo contra o Sinuelo. Muitas vezes o gado obedece esse movimento, mas quase sempre os bois erados, e principalmente os touros, não respeitavam os cavaleiros e voltavam em sentido contrário ao desejo dos vaqueiros. Esses touros saíam em disparada e os vaqueiros um ou dois, saíam atrás, geralmente em porfia para ver quem o lançava primeiro. Após lançá-lo, se o vaqueiro estivesse sozinho, procurava derrubá-lo com golpes depois de enleá-lo no laço. Quem muito sofria nessa luta eram os cavalos, pois, além de correr duro com um vaqueiro em cima por campos massegosos, paus caídos, buracos de tatus e outros empecilhos, ainda sofriam grades golpes

⁷³ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 183.

⁷⁴ PROENÇA, M. Cavalcanti. No termo de Cuiabá. Rio de Janeiro, 1958, pp. 72 – 73.

⁷⁵ Percebe-se que mesmo em estado selvagem, os donos das terras já se atribuíam a propriedade dos baguás.

para derrubar o touro. Após derrubá-lo, o vaqueiro apeava e ia lá manear o touro com sua peia, uma tira de couro de uns dois metros, muito bem sovada, o touro ou rês, já caída, com a aproximação do vaqueiro conseguia se levantar e o campeiro tinha que subir em uma árvore próxima, ou bancar o toureiro atrás de pau. Nestes casos, o touro também costumava investir contra o cavalo.⁷⁶

Desde o momento em que são carregados para próximo do controle do seu criador, exigia-se outra estratégia: cortava-se a ponta do casco, para que a dor ao pisar impedisse sua locomoção a longas distâncias. Em relação às fêmeas, prendiam as crias e o instinto maternal a impedia de abandonar as fazendas⁷⁷. Dessa forma, os baguais foram sendo amansados, e assim, começaram a se formar as primeiras fazendas.

A posse do gado selvagem seria outro motivo de luta entre os criadores e os índios, pois os habitantes primitivos passaram a incorporar na sua dieta a carne bovina, e como havia o bagual, caçavam para sua alimentação. O criador que já o tinha despojado de suas terras agora passava a caçar esses índios concorrentes no aproveitamento dos baguás.

A identificação do rebanho bravio pelo seu novo proprietário fazia-se mediante a marcação desse animal a ferro quente, assim, esta marca definiria que a partir daquela data em diante, ele fazia parte da sua propriedade, e não poderia mais ser abatido por outrem⁷⁸. A marca é o símbolo da apropriação legal deste gado até então sem proprietário.

Esta forma de identificação permite também aos índios reconhecer que este gado não está mais disponível para a caça. Compreendia que o gado orelhano (sem marcas) era gado que não tinha proprietário, não era dividido, era de todos, era gado bravio, era como bicho (sic).⁷⁹

1.3 As Terras Pantaneiras para a Pecuária

O solo do Pantanal é argiloso ou arenoso, e, no período em que está livre de inundações é sólido e seco, em sua maior parte, cobrindo-se de gramíneas verdes e que se transformam em pastagens naturais, cuja reputação é respeitada em toda a região.

Se considerarmos estritamente o termo Pantanal como “pântano, paludoso, região encharcada, grande pântano, terra alagadiça, regiões inundadas por águas estagnadas”,

⁷⁶ RIBEIRO, Renato Alves. Taboco 150 anos: balaio de recordações. Campo Grande, 1994, pp. 116 – 117. Grifo nosso.

⁷⁷ PROENÇA, M. Cavalcanti. No termo de Cuiabá. Rio de Janeiro, 1958, s/d.

⁷⁸ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 186.

⁷⁹ Ibidem.

entendemos que seja impróprio para denominar aquelas paragens, já que os seus sinônimos não correspondem à realidade geográfica. A região do Pantanal sob as enchentes anuais não fica totalmente inundada, ou transformada num atoleiro. Esse fenômeno é restrito às várzeas relativamente estreitas dos rios cuja largura média é calculada em 25 kms. Em alguns afluentes do Rio Paraguai, como Miranda, Taquari, Cuiabá, as faixas alagáveis são mais estreitas ainda.⁸⁰

Quanto à sua vegetação, quem melhor caracteriza o Pantanal é Lisboa, segundo o qual:

Conquanto seja zona principalmente de campos, essa parte da baixada paraguaya comporta uma grande variedade botânica e encerra muitas formações negativas. Nenhuma outra região restricta do paiz comporta tão grande número de termos locais para significar agrupamentos de certas variedades vegetaes, sendo a propensão para certas arvores constituirem *habitat* isolado. Assim, carandasal, paratudal, piuval, buritisa, acurisa, pirisa, pajonal, espinhal, etc. são termos locais que designam paisagens diferentes, caracterizadas pela predominância ou agrupamento de certos vegetaes”.⁸¹

Esta característica, descrita acima, é uma prática arraigada também nas fazendas, seja no trato entre as pessoas, costumes, tradições, assim como expressão cultural variada no pantanal.

O Pantanal, de acordo com Nogueira apud Esselin, é a maior planície sedimentar inundável contínua de água doce no mundo, 140.000 km², que se estende na direção norte e sul de Cáceres a Porto Murtinho, tendo ao centro a cidade de Corumbá. O Pantanal apresenta duas estações bem delimitadas, a seca e a chuvosa. O ciclo das águas tem uma relação direta com a vida da fauna e da flora.⁸²

A região do Pantanal constitui um districto perfeitamente distinto do Cerrado e do Planalto. A precipitação atmospherica na baixada paraguaya deve ser sensivelmente menor que no planalto, porém, em compensação, ella sofre as inundações anuaes. As suas pastagens caracterizam-se, pois, pelos extremos; ou são muito frescos, sempre tenras, no pantanal propriamente, ou então seccas e duras, nas partes não alcançadas pelas águas transbordantes dos rios.⁸³

Os campos próprios para criação do gado são de duas espécies bem distintas; uma está situada em regiões mais elevadas, fora do alcance das enchentes periódicas do Rio Paraguai e

⁸⁰ Ferreira, apud ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 58.

⁸¹ LISBOA, Miguel Arrojado Ribeiro. Oeste de São Paulo, Sul de Mato Grosso. Rio de Janeiro, 1909, p. 128.

⁸² Nogueira, apud ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910), 2011, p. 58.

⁸³ LISBOA, Miguel Arrojado Ribeiro. Oeste de São Paulo, Sul de Mato Grosso, 1909, p. 145.

seus afluentes; a outra está constituída pelo Pantanal situado nas regiões que compreendem os rios Paraguai, São Lourenço, Cuiabá e Miranda, todos estes, por ocasião das chuvas, transbordam e suas águas se espalham pelos campos.⁸⁴

A vida pantaneira está regulada pelos ciclos das águas - subida e descida. Mas alguns autores não concordam, porque ciclo exige certa uniformidade e esta não é característica do Pantanal.

As enchentes dos rios atingem somente, segundo constatação de José de Barros Neto, as fazendas das suas proximidades, pouco interferindo nas interioranas. As enchentes interioranas obedecem mais a fatores chuvosos locais, que possibilitam vazantes secundárias, e enchimento das baías que não atingidas pelas chuvas mais intensas. São estas enchentes as mais prejudiciais à pecuária porque chegam, às vezes, a inundar alguns cerrados, alagando suas campinas, onde o gado encontrava normalmente os pastejos, quando as vazantes mais importantes estão cheias.⁸⁵

Quando as águas baixam, os animais descem porque a terra, antes inundada, se revigora e os campos se cobrem de verde igual das pastagens riquíssimas. Surgem as baías e os corixos, como são chamados os canais pelos índios. As baías são lagoas de forma circular, elíptica ou irregular, e que se encontram dispersas na região; quando sazonais passam a denominar-se barreiros. São salinas, devido ao elevado teor de cloreto de sódio, que ao baixar o nível hidrostático, deixam uma coroa de evaporitos que são procuradas pelo gado que necessita de sal.⁸⁶

As enchentes e inundações do sistema ecológico do Pantanal têm seus aspectos benéficos, já que transportam material erodido das regiões tributárias, fertilizando novamente o solo, mantendo a umidade da superfície, limpando os campos e eliminando as pragas. Quando as águas descobrem os campos durante a vazante, o Pantanal se transforma em tapete verde, as pastagens são renovadas, brotam as gramíneas e outras forrageiras de alto valor nutritivo para o gado.⁸⁷

Nas áreas menos alagáveis ou não sujeitas às inundações periódicas, em solo arenoso, o cerrado é constituído de árvores esparçadas entre as quais se estendem o capim só utilizado pelos animais quando não podem ir a pastar nas baixadas. Nestas áreas, surgem o pequiheiro

⁸⁴ AYALA, Synesio Cardoso e SIMON, Feliciano. *Alphum Graphico do Estado de Matto Grosso*. Corumbá, 1914, p. 25.

⁸⁵ NETO, José de Barros. *A criação empírica de bovinos no Pantanal da Nhecolândia*, 1979, p. 115.

⁸⁶ VALVERDE, Orlando. *Fundamentos geográficos do planejamento rural do município de Corumbá*, 1972, p. 60.

⁸⁷ POTT, et al. apud MAZZA, Maria Cristina Medeiros et e all. *Etnobiologia e conservação do bovino pantaneiro*, 1994, p. 30.

(*Canjocar brasiliensis*, a lixeira curatela americana), a aroeira, o pau terra, a peúva, a taiúva, o cedro, o guatambu, o jacarandá, o carvão branco a peroba e o guanandi, sendo que deste último se utilizam os canoeiros para obter o breu e madeira.⁸⁸

As matas hidrófilas cobrem as margens dos rios e das aguadas; destas, emergem a figueira, a imbaúba (*cecropia palmata*), o cajá-mirim (*spondio-lutea*), gameleiras (*ficus sp*), cedros, peúvas, cambarás e guanandis que passam a compor a floresta em que se sobressaem os quebrachos (*schinopisis balam sal e schinopisis lorentzii*), e o quebracho branco⁸⁹ (*aspidosperma chaquensis*) planta essa empregada na elaboração do tanino, que por sua vez, é utilizada na preparação do couro.⁹⁰

O clima do Pantanal se enquadra na mesma categoria do Planalto Central, clima das savanas. As chuvas atingem um total de 1.164,6 mm, no período chuvoso, e diminuem até 60 mm mensais durante o período de secas, entre junho e começo de setembro. As temperaturas máximas chegam a 40,6°C e 40,8°C, em Corumbá e Aquidauana, respectivamente, e a mínima, em apenas alguns dias do ano, próxima de zero. As temperaturas médias indicam 30,8 – 30,9 e 19,7 – 18,1°C.⁹¹

Com as primeiras chuvas que começam em setembro, aumentando gradativamente em outubro e novembro, a vegetação se refaz do período de seca prolongada. Os animais ganham novas pastagens, não só o boi e o cavalo, mas toda a fauna pantaneira (quadrúpede, réptil, aves, etc.). Nas planícies vão se formando as aguadas e nas depressões, as vegetações dispersas. Quando a cheia atinge o seu auge pelas chuvas continuadas e pelas vazões dos rios, o complexo hídrico se mistura e reduz o espaço firme à medida que aumenta o ambiente aquático. Os peixes se libertam dos canais dos rios e corixos, bois e cavalos se afundam até o pescoço para comer do arroz nativo.

Os autores pesquisados concordam com os benefícios proporcionados pelo ciclo das águas, devido à fertilização das terras pantaneiras, e à regeneração rápida dos capins para o pastejo do gado vacum. Na sua obra “A propósito do boi pantaneiro”, Virgílio Corrêa Filho observa:

Quando sobrevêm as águas, em catadupas, carreando do planalto os elementos disjuntidos, que não resistiram ao dynamismo demolidor dos caudaes, e os rios, empazinados, de águas lodosas, transbordam, os pantanaes recebem o nateiro opulento, que lhes acresce a fertilidade. Por

⁸⁸ CORREA FILHO, Virgílio. Fazendas de gado no pantanal mato-grossense, 1955, pp. 9 – 10.

⁸⁹ Muito utilizada no Chaco (o Pantanal paraguaio) para a elaboração do tanino, matéria-prima utilizada nos curtumes.

⁹⁰ Almeida & Lima, apud ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910), 2011, pp. 68 – 69.

⁹¹ CORREA FILHO, Virgílio. História de Mato Grosso, 1969, p. 40.

centenas de leguas, estende-se, então, o lençol barrento, que transforma a região em desmedido lago, pelo qual se perdem muitas vezes os navegantes, sem atinar com a madre verdadeira do rio. A espaços, apenas sobrelevam raros monchões insulados em meio da planura informe, e as matas de cambará (*Vochysia tucanorum*) e pimenteiras substituídas, mais ao sul, pelo carandá (*Copernicia cerifera* Mart), e paratudo (*Tecoma caraiba*) e outros vegetais.⁹²

Seguindo a descrição, Corrêa Filho menciona: “*ao findar das chuvas, quando começava a reaparecer a pastaria até então submersa, acompanhavam o refluxo do gado para os pantanaes, de onde o afastava, em rumos dos campos firmes, dos cerrados, a inundação ameaçadora*”⁹³. Em tais condições, os criadores aproveitavam a colaboração da natureza para a engorda do seu gado. Uniformizados pelas águas da inundação, os terrenos de qualidade esvaziada pela corrente agora espalham a fertilidade já decantada que reflui ao rio, como se os pantanaes fossem descomunais reservatórios de compensação.⁹⁴

Por isso, a criação fazia-se ao leu, por efeito quase exclusivo dos agentes naturais. A intervenção do fazendeiro reduzia-se ao mínimo compatível com a sua vida afanosa, em que devia ao mesmo tempo cuidar de outros afazeres, e até da defesa do seu estabelecimento contra as periódicas tropelias indígenas. O restante dos cuidados confiavam à natureza.⁹⁵

Assim, as enchentes ocorrem pelo transvasamento das águas, dos rios para os campos, alagando-os. Mas este processo não acontece de forma repentina e, sim, paulatina, buscando, num primeiro momento, os pequenos rios e depois os corixos que causam os campos em todos os sentidos e estes, depois de cheios, transbordam para as vazantes mais baixas e estas, quando bem repletas, derramam por toda a superfície dos campos, tendo-se então o período de maior alagação.⁹⁶

Para Mendonça a duração deste regime acontece seguindo esta cronologia:

Este período que corresponde ao máximo da enchente tem uma duração muito pequena, geralmente de 15 à 20 dias, para logo enseguida, dar início ao da vasante que corresponde ao momento desde o qual o fornecimento de água, feito pelos rios, cessa de aumentar, para estacionar durante alguns dias e logo diminuir sensivelmente de volume, dando-se então um abaixamento do nível das águas nos campos, abaixamento este que segue o mesmo regime dos rios, isto é, dá-se primeiro nas partes de montante, para pouco à pouco se fazer sentir nas outras partes. Assim como a onda de enchentes se faz sentir sucessivamente de um ponto a outro, também a vasante é percebida pela mesma maneira, até atingir o seu ponto máximo

⁹² CORREA FILHO, Virgílio. A propósito do boi pantaneiro, 1926, pp. 24 – 25.

⁹³ Idem, p. 25.

⁹⁴ Idem, pp. 25 – 26.

⁹⁵ Idem, 1926, p. 21.

⁹⁶ MENDONÇA, Estevão de. A Indústria Pastoril e Pecuária in AYALA, Synesio Cardoso & SIMON, Feliciano. Alhum Graphico de Mato Grosso. Hamburgo, 1914, p. 286.

que corresponde ao período em que as águas das grandes vasantes cessam de escoar, formando grandes bacias; logo também os corixos cessam de correr, formando filetes de água estagnada ao longo dos campos.⁹⁷

Entre os meses de junho a setembro, as temperaturas caem bruscamente no Pantanal e com ocorrência de geadas, isso deixa consequências práticas importantes como a ausência de vermes na região; assim, o gado escapa ao ataque dos parasitas, comum nos trópicos, que reduzem o seu peso e estragam o couro.⁹⁸

Como já foi assinalado, os rebanhos bovinos e equinos desenvolveram-se muito bem, graças às condições ecológicas da região, encontrando as melhores condições de pastagens nativas e terras salitrosas, em decorrência do elevado teor do cloreto de sódio, denominados de barreiros⁹⁹, fundamental para o gado vacum.

Sobre a presença de sal nos campos do Pantanal, Miguel Arrojado Ribeiro Lisboa registra textualmente:

Em todo o districto ha numerosos barreiros e lagos salgados e como as propriedades são enormes e indivisas, sem vallos ou cercas, o gado pasta livremente nos campos sem nunca vir ao curral, tornando-se assim notavelmente bravio. São muito frequentes os exemplos de rebanhos, de 100 e mais reses, serem vistas até 30 leguas distantes das divisas da propriedade a que pertencem. Outros exemplos ha de rebanhos completamente perdidos e desaparecidos para os seus donos e finalmente outros de pequenas manadas de gado completamente alçado até mesmo sem marca de orelha.¹⁰⁰

Esta característica das águas pantaneiras também apresentam uma espécie de *trade off*, por uma parte, ao existir abundância de sal, os custos diminuem substancialmente. Mas do outro lado, gera prejuízos ao proprietário pelo extravio dos seus gados. O autor acima observou alguns casos cuja perda foi muito significativa, conforme explica:

Nenhum exemplo pode melhor dar ideia do abandono da criação pelos proprietários da baixada do que o seguinte, do qual fui grande parte testemunha: um criador teve o seu rebanho quasi completamente destruido pela enchente de 1905. Tendo resolvido, o aniquilamento da sua fortuna, toda ella representada nesse gado, abandonar Mato Grosso, vendeu a um visinho o sobrevivente, apenas algumas centenas de cabeças. Esse pequeno rebanho foi solto na nova propriedade e dois anos depois encontrei nos campos do pantanal o seu primitivo dono, transformado agora em campeiro

⁹⁷ Idem, pp. 286 – 287.

⁹⁸ VALVERDE, Orlando. Fundamentos geográficos do planejamento rural do município de Corumbá. Rio de Janeiro, 1972, p. 76

⁹⁹ Chamam-se barreiros algumas baixadas salinas salitrosas de cor acinzentada puxando para o branco. Todos os animais buscam com verdadeira sofreguidão esses lugares, não só os mamíferos, como aves e répteis. O gado lambe o chão e atolando-se nas poças, bebe com delícia aquela água e come o barro. Quando às vezes voltam à noite desse pascigo, vêm com o ventre empanzinado e as vacas como se estivessem prenhas.

¹⁰⁰ LISBOA, Miguel Arrojado Ribeiro. Oeste de São Paulo, Sul de Mato Grosso. Rio de Janeiro, 1909, pp. 146 – 147.

do novo proprietário, ali depois de mezes de trabalho não conseguiria elle encontrar senão cousa de uma duzia daquellas rezes, que se havia internado em uma zona completamente deshabitada do Pantanal do Nabileque, onde as condições naturaes se oppõem formalmente a qualquer idea de roubo”.¹⁰¹

1.3.1 Primeiras fazendas do Pantanal

A partir da incorporação do gado para esta região houve a necessidade de organizar uma estrutura para a prática da criação; isso foi conseguido mediante a formação de várias fazendas por todo o território pantaneiro.

Como já mencionado, o gado teve muita utilidade desde os primórdios da história brasileira, quando seu centro dinâmico era produção açucareira, pois este setor econômico foi grande sorvedouro de gado vacum, uma vez que tanto em trapiches como nos engenhos eram movidos à tração animal; igualmente, era utilizado grande número de bois para o transporte de lenhas, na medida em que a produção açucareira aumentava, e obviamente o aumento do rebanho bovino era indispensável para que sustentasse esse crescimento. Já na capitania de São Vicente, a pecuária criatória, numa primeira fase, foi utilizada para a cultura de subsistência alimentar.

Quadro 1.2: Primeiras fazendas de Gado no Pantanal

Ano	Fundador/es	Localização
1772	Fazenda Jacobina (José Gomes da Silva, Leonardo Soares de Souza, João Pereira Leite e André Alves da Cunha)	A meio caminho entre Cuiabá e Vila Bela.
1832	Fazenda Monte Alegre (Joaquim Francisco Lopes)	
1833	Fazenda Potreiro (José Alves Ribeiro e Antônio Alves Ribeiro)	Às margens do Rio Negro
1838	Fazenda Rio Negro (José Pereira do Amaral com 118.905 hectares)	Às margens do Rio Negro
1843	Fazenda Rodrigo (João José Gomes com 384.150 hectares)	
1844	Fazenda Forquilha (Major João José Gomes que vendeu para Luis Pedroso)	Pontal dos Rios Nioaque e Miranda
1845	Fazenda Taboco (João Alves Ribeiro com 344.923 hectares)	Aquidauana
1846	Fazenda Cural do Taquara (Benedito Pedro Duarte)	Norte do Rio Miranda
1847	Fazenda Piraputangas (José Gomes da Silva)	No Vale do Morro do Urucum em Corumbá
1847	Fazenda Firme (José Gomes da Silva)	Albuquerque
1847	Fazenda São José Jatobá	

Fonte: Elaboração própria a partir das seguintes fontes de dados:¹⁰²

¹⁰¹ Ibidem.

¹⁰² Elaboração própria com base em:

Para a formação destas fazendas, a maioria dos fundadores migrou quando do Movimento da Rusga¹⁰³ ocorrido em Cuiabá, e que consistiu num levante contra “estrangeiros” presentes na capital provincial, direcionado de forma mais específica contra os portugueses. A esse respeito, Corrêa Filho nos informa:

Dos pantanaes, avançaram as boiadas para o Sul, em rumo de Miranda, conduzidas pelos exaltados de 1834, que se exilaram espontaneamente de Cuiabá, depois da tragédia de 30 de maio. Afazendaram-se no Vale do Taboco, do Rio Negro e além, até encontrarem a onda imigratória, que se expandia de S. Anna do Parnahyba, pelo Sucuriu, Pardo, Brilhante, Vacaria e cabeceiras do Nioac onde se avizinharam as duas correntes povoadoras.¹⁰⁴

O uso do gado para a alimentação só foi necessário a partir do aumento do número de habitantes. A principal utilidade econômica era a produção do couro, já que a carne tinha pouco valor pela escassez de demanda.

Na metade do século XIX, já então haviam se estabelecido as primeiras fazendas, sobretudo na fronteira, onde estavam concentrados os fortes e as aldeias indígenas dirigidas por padres. A princípio, o principal negócio desses pioneiros foi a produção do couro que se exportava em grande quantidade, tanto do gado *vacum* como também dos animais silvestres. A carne era desprezada devido ao pequeno mercado interno, muitas vezes, abatia-se a rês apenas se retirar-lhes o couro.¹⁰⁵

Pela observação do parágrafo anterior, deduz-se que no Pantanal o uso da carne como principal subproduto somente teve início no final do século XIX.

Como já mencionado, para a catequização, o uso do rebanho bovino também foi difundido. Os padres foram obrigados a aumentar a introdução de mais cabeças de gado aproveitando as condições que as pastagens pantaneiras ofereciam. Dessa maneira, os jesuítas, ao popularizar o uso do gado bovino, como elemento auxiliar na sua atividade religiosa, estavam lançando as bases da pecuária no Mato Grosso e região, como já haviam realizado

CORRÊA FILHO, Virgílio. A propósito do boi pantaneiro. Rio de Janeiro, 1926, p. 22.

_____. Fazendas de gado no pantanal mato-grossense. Rio de Janeiro, 1955, pp. 19 – 23.

ESSELIN, Paulo Marcos. A Pecuária Bovina no Processo de Ocupação e Desenvolvimento Econômico do Pantanal Sul-Mato-Grossense (1830 – 1910), Dourados, 2011, pp. 175 – 181.

FIGUEIREDO, Aline. A propósito do boi. Cuiabá, 1994, pp. 106 – 110.

SODRÉ, Nelson Werneck. Oeste: ensaio sobre a grande propriedade pastoril. Rio de Janeiro, 1941, p. 63 – 64.

¹⁰³ Ver Nota de Rodapé 12 da Introdução, p. 21.

¹⁰⁴ CORRÊA FILHO, Virgílio. A propósito do boi pantaneiro. Rio de Janeiro, 1926, pp. 21 – 22.

¹⁰⁵ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 200.

em outras reduções¹⁰⁶. Assim, o gado foi um dos elementos de articulação entre as diversas regiões do país.

No entanto, no Pantanal, a relevância da utilização do gado não se limitou a representar uma mera economia subsidiária como aconteceu em Cuiabá no período da mineração. Em Corumbá, e em todo o Pantanal, a pecuária constituiu um processo de agregação de valor, que transcendeu do mero uso para a alimentação, transporte e tração na atividade agrícola; na realidade, converteu-se numa das principais opções econômicas da região.

Para Simonsen (1969), na maior parte de sua atividade, no período colonial, constituiu-se como elemento de comércio por excelência, não só em terras pantaneiras, mas em toda a *hinterland* brasileira. A atividade pastoril com sua peculiaridade de utilização de grandes áreas de terras possibilitou a ocupação de vastíssimas regiões interiores do país, que, segundo o autor, talvez seriam relegadas ao abandono.¹⁰⁷

Também na análise de Figueiredo, (1994), a atividade pastoril foi o elemento aglutinador que propiciou a fixação do homem no imenso vazio, a província mato-grossense, característica essencial da *hinterland* brasileira pelo tamanho do país. Quando acabou o surto da mineração, até antes do advento da economia cafeeira, contribuiu para fixar o povoamento do Centro Sul, porque sem os braços para trabalho e alimentos para o corpo o país teria tido maior dificuldade para reerguer-se do declínio da mineração.¹⁰⁸

Outra especificidade da pecuária é a formação de um capital nacional diferente do ouro e do açúcar, que só eram possíveis mediante os investimentos de capital português. Esta situação permitiu que os lucros fossem reinvestidos no próprio país sem a necessidade de remissão dos lucros para a metrópole como era o caso tanto na economia açucareira quanto na economia mineira. Assim como o lucrativo comércio de escravos, que originou grandes fortunas, além de mercadores responsáveis pelo abastecimento interno.

As indústrias açucareiras e mineradoras receberam o aparato do capital lusitano e para lá foram os seus proventos. A pecuária, ao contrário, fez-se com o capital e esforço da gente da terra e aqui ficaram a produção e o investimento, concorrendo para a formação de uma classe trabalhadora livre a fortalecer o caráter da unidade nacional e econômica do país. Além de possibilitar a descentralização do país, ao mesmo tempo, o intenso comércio de gado e de tropas na organização do transporte sistemático com as cidades

¹⁰⁶ Idem, p. 85.

¹⁰⁷ SIMONSEN, Roberto. História econômica do Brasil (1500 – 1820). São Paulo, 1969, pp. 186 – 187.

¹⁰⁸ FIGUEIREDO, Aline. A propósito do boi. Cuiabá, 1994, pp. 44 – 45.

do interior, estabeleceram elos indestrutíveis da unidade econômica brasileira.¹⁰⁹

Mesmo reconhecendo a extrema valorização da autora sobre a relevância da atividade pastoril, devemos apontar que houve diferenças entre um e outro setor pelas peculiaridades que cada uma delas exige.

1.3.2 Dificuldades surgidas da pecuária pantaneira

Assim, um dos problemas básicos no Pantanal, que não era restrito unicamente a esta região, mas à maior parte do país, era de transporte, como assinala Simonsen neste trecho:

Os que as trazem são brancos, mulatos e pretos e também índios, que com este trabalho procurão ter algum lucro. Guião-se, indo huns adiante cantando, para serem desta sorte seguidos do gado; e outros vêm atrás das rezes tangendo-as, e tendo cuidado que não sahião do caminho e se amontoem. As jornadas são de quatro, cinco e seis legoas conforme a commodidade dos pastos, aonde hão de parar. Porém, aonde há falta d'água, seguem o caminho de quinze e vinte legoas, marchando de dia e de noite, com pouco descanso, até que achem paragem, aonde possão parar. Nas passagens d'alguns rios, hum dos que guião a boiada, pondo huma armação de boi na cabeça, e nadando, mostra às rezes o vão, por onde hão de passar.¹¹⁰

Outro problema específico do Pantanal é o referente à doença denominada de “peste das cadeiras” (*tripanosomose equinal*). Esta peste atingia aos cavalos, mas se refletia em toda criação do gado, porque desde a nascença até o abate, para seu manuseio, o cavalo era peça fundamental por se constituir em elo dessas fases. Além disso, na segunda metade do século XIX eclodiu a Guerra da Tríplice Aliança, que provocou uma completa desorganização da produção, já que os proprietários, em fuga, abandonaram suas terras, contribuindo para que os rebanhos passassem à condição de selvagem.¹¹¹

Sem os cavalos, os rebanhos bovinos ficaram sem manejo passando muito rapidamente à condição de selvagens, tornando-se muito difícil seu arrebanhamento. A doença, embora tenha trazido grandes prejuízos à pecuária do Pantanal sul, acabou por contribuir para a preservação dos rebanhos impedindo que a criação percesse, como acreditam Corrêa Filho e Aline Figueiredo.¹¹²

¹⁰⁹ Idem, p. 45.

¹¹⁰ SIMONSEN, Roberto C. História Econômica do Brasil (1500 – 1820) 6a. ed. São Paulo, 1969, p. 156.

¹¹¹ VALVERDE, Orlando. Fundamentos geográficos do planejamento rural do município de Corumbá. Rio de Janeiro, 1972, p. 107.

¹¹² ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 32.

Neste *trade-off*¹¹³ é difícil aceitar já que isso seria apostar que a atividade pastoril dependesse absolutamente da natureza sem a necessidade de intervenção humana. Neste ambiente, por exemplo, não acontece melhoramento genético e na pecuária o cruzamento entre raças diferentes é necessária. O que nos levaria à aceitação de que as leis da natureza seriam a melhor opção, mas, no caso específico do Pantanal é um caso fortuito, com a Guerra da Tríplice Aliança o exército invasor poderia se apropriar totalmente do gado, mas privado dos cavalos, não pode se apropriar de uma boa parcela do gado pantaneiro que tinha se evadido, e com isso, houve a preservação de uma quantidade aceitável de gado no Pantanal, por isso, a exceção não é o melhor fator explicativo.

Outros autores também fizeram menção à influência da peste das cadeiras, como Lisboa:

Facto notavel é a ausência da criação cavallar, tão necessaria para a industrial pastoril, aqui na América do Sul. Póde-se assegurar grandes lucros a quem quizer iniciar essa criação no planalto, principalmente para suprir os criadores do pantanal, onde uma terrivel molestia, hoje endemica, a peste de cadeira, não sómente impossibilita o seu desenvolvimento como até obriga a renovação anual quasi completa da cavallhada.¹¹⁴

Borges também corrobora o malefício proporcionado pela doença do cavalo. A peste, de fato, teria sido um fator de impedimento ao maior desenvolvimento da pecuária em Mato Grosso, pois esta epizootia, vulgarmente conhecida como peste das cadeiras, destruía as raças muar e cavalari.¹¹⁵

À justificativa de Corrêa Filho (1969) sobre a defesa de que a peste da cadeira ajudou em uma parte à produção de uma parte da pecuária pantaneira apresentamos a continuação:

Embora os soldados invasores tenham capturado muito gado bovino e equino para manter seus exércitos e enviá-los para Assunção, a maior parte desse gado permaneceu no território sul-mato-grossense sem que pudesse ser retirado, devido à presença devastadora de uma doença fatal que atingiu a cavallhada, conhecida como doença das cadeiras ou *Trypanosomiose equina*, que da Bolívia penetrou por volta de 1850 no Mato Grosso, cuja tropa de equinos foi terrivelmente dizimada.¹¹⁶

¹¹³ Em economia, a expressão *trade-off* define a situação de escolha conflitiva, isto é, quando uma ação econômica que visa à resolução de determinado problema acarreta inevitavelmente outros. Por exemplo, de acordo com as concepções keynesianas modernas, em determinadas circunstâncias a redução da taxa de desemprego apenas poderá ser obtida com o aumento da taxa de inflação, existindo, portanto, uma *trade-off* entre inflação e desemprego. Conforme, SANDRONI, Paulo. Novo Dicionário de Economia. 2ª. ed. São Paulo, 1994 p. 354.

¹¹⁴ LISBOA, Miguel Arrojado Ribeiro. Oeste de São Paulo Sul de Mato Grosso. Rio de Janeiro, 1909, p. 144.

¹¹⁵ BORGES, Fernando Tadeu Miranda. Do extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso de 1870 a 1932. São Paulo, 2001, p. 76.

¹¹⁶ CORRÊA FILHO, Virgílio, História de Mato Grosso. Rio de Janeiro, 1969, p. 531.

Aliás, um dos motivos da invasão paraguaia a Mato Grosso está na oferta abundante de bovinos e equinos que o Pantanal dispunha. A tropa invasora objetivava juntar estes rebanhos para alimentar seu exército que está em combate assim como a população de Assunção, sob essa linha de raciocínio, a peste das cadeiras beneficiou à criação pastoril pantaneira.

De certa forma, a doença que afetou à cavallada, embora tenha desarticulado a nascente pecuária do Pantanal sul, acabou por tornar-se benéfica, na medida em que preservou os estoques bovinos da extração paraguaia. O mesmo não aconteceu com a mão-de-obra sulina. Os indígenas, sobretudo aqueles que eram objeto do intenso trabalho de catequese e que prestavam serviços em torno dos núcleos urbanos, ou fugiram ou foram obrigados a prestar todo tipo de serviços às forças invasoras.¹¹⁷

No período que compreende de 1880 a 1887 os diversos Presidentes da Província, se não todos eles, fizeram referência sobre a problemática ocasionada à pecuária pela doença das cadeiras. Destacamos aqui a Rufino Eneas Gustavo Galvão ou Barão de Maracaju (1880 e 1881) e José Joaquim Ramos Ferreira (1887), ambos deixaram explícitas suas preocupações nos discursos proferidos. Assim, o Barão de Maracaju quando proferido seu discurso anunciava a respeito:

Como sabéis, há mais de 20 annos que na Provincia as raças cavallar e muar são devastados pela epizootia, vulgarmente chamada de ‘peste de cadeira’, causando grande mal à indústria pastoril, a principal da Província, e da qual ella outr’ora auferia grandes vantagens. Infelizmente a epizootia tornou-se endêmica justamente nos lugares onde existião os maiores estabelecimentos de criação de gado bovino. Muitas forças se fizeram para descobrir um remedio para tão horrivel mal, que não só destruía os animaes crioulos como também os introduzidos de outros paizes, e muitas vezes antes de terem prestado o minimo serviço: todos estes esforços, porém, nada conseguiram e o mal tem continuado.¹¹⁸

Note-se no discurso proferido do Barão de Maracaju a importância dada à atividade pecuária que denominou de “indústria pastoril, a principal atividade da Província”. Nesta tese, ainda faremos referência às charqueadas, e outros subprodutos da carne em que houve agregação de valor, assim como faremos a comparação com outros setores da economia, para, a partir disso, inferir a relevância que teve para a província a “indústria pastoril”.

A partir da preocupação sobre a epizootia, explicitado no discurso do Barão, procurou-se dar solução ao problema mediante a oferta de prêmios para quem encontrasse o fármaco

¹¹⁷ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 231.

¹¹⁸ Relatório que o Exmo. Sr. Gral. Barão de Maracaju apresentou à Assembléia Legislativa Provincial de Mato Grosso. 1a. Sessão da 23a. Legislatura. 1º de outubro de 1880. p. 44.

específico para debelar o mal. Desta maneira, o mesmo afirmou: “*A lei d’orçamento provincial de 1872, consignou o premio de 10:000\$000 réis¹¹⁹ a quem descobrisse um remedio efficaz para debelar a peste. Decorreram oito annos sem que ninguém apresentasse a descoberta desejada*”.¹²⁰

Na falta de cavalos, a solução encontrada pelos produtores pantaneiros foi recorrer ao contrabando, seja no mercado boliviano como no paraguaio. Outra forma foi a compra cavalos do Planalto de Maracaju, Campo Grande, onde foram instaladas fazendas de equinos para atender à demanda pantaneira de cavalo¹²¹. O retorno desse investimento compensava porque o valor desses equinos chegava até 1 cavalo por 6 vacas, como atesta a citação a seguir:

(...) a animalada encima da serra se encontra isenta da terrível peste, essa região toda se transformou na área de aprovisionamento de animais destinados aos trabalhos nas fazendas do Pantanal, compra-se um cavalo velho de cima da serra por três vacas. Em tropas de oitenta ou mais, eram os animais conduzidos até a região pantaneira. Aí fazia-se o comércio cada cavalo por seis vacas. Negócio rápido sem qualquer pechincha”.¹²²

1.4 A Raça de Gado Pantaneira

Passaremos a apresentar a opinião de alguns autores sobre a qualidade do gado mato-grossense. A literatura que descreve a característica racial do gado pantaneiro não é do mais generoso, especificamente até o século XIX. Virgílio Corrêa Filho descreve assim o gado pantaneiro:

Os animais eram os batedores dos sertões, e por isso deviam oferecer mais resistência do que delicadeza de formas. Não admira a observação do recenseador, ‘o gado vacum, que existe na provincia de Mato Grosso é de raça ordinária; a qual não tem havido cuidado em melhorar-se’¹²³. O couro é grosso, resistente às intempéries e aos ectoparasitos e afeito à luta contra as águas, em que viviam a maior parte do ano.¹²⁴

Cotrim descreveu o gado pantaneiro com estas características: tamanho pequeno, entre as raças brasileiras tipo Jersey. Cabeça relativamente curta e fina, com chifres dirigidos a

¹¹⁹ A leitura é Dez contos de réis.

¹²⁰ Relatório que o Exmo. Sr. Gral. Barão de Maracaju apresentou à Assembléa Legislativa Provincial de Mato Grosso. 1a. Sessão da 23a. Legislatura. 1º de outubro de 1880. p. 44.

¹²¹ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 305.

¹²² LIMA, Astúrio Monteiro. Mato Grosso de outros tempos: pioneiros e heróis. São Paulo, 1978, p. 161.

¹²³ CORRÊA FILHO, Virgílio. A propósito do boi pantaneiro, 1926, p. 20.

¹²⁴ CORRÊA FILHO, apud MAZZA, Maria Cristina Medeiros et al. Etnobiologia e conservação do bovino pantaneiro. Corumbá, 1991, p. 34.

frente com as pontas para cima, geralmente brancos ou claros, com as extremidades escuras. A orelha é pequena e pouco peluda, o focinho é preto, radiado de branco; a cara é preta ou escura, com a testa mais clara e sobre cada um dos olhos, um círculo mais claro. A cauda é fina e munida de vassoura preta. O couro é grosso e coberto de epiderme escura, o pêlo é fino, sedoso e bem uniforme. Mas esta descrição foi feita quando o gado pantaneiro já começou seu cruzamento com outras raças.

A partir da entrada das diferentes raças, dentro das já arraigadas, o cruzamento inter-racial foi uma prática corrente. Mas a inovação se prolonga no manejo e uma consequência disso foi o surgimento do cercamento das fazendas, a divisão dos mesmos para selecionar os animais que atendiam aos objetivos propostos pelo produtor, no caso pantaneiro, foi o direcionado para a produção da carne.

A marca registrada do gado pantaneiro era a sua inferioridade, porque produzia menos volume de carne; a maximização do seu aproveitamento industrial só aconteceria nos saladeiros e charqueadas. A modificação racial que propiciaria as características exigidas pelo comprador se impôs, ocorrendo a substituição da raça pantaneira.

Através dos seus campos, o Pantanal oferecia a alimentação seja ao rebanho bovino como ao equino, era rica em cálcio e em fósforo, principalmente nas áreas alagáveis, porque lhes propiciava uma eficiência reprodutiva. As condições das terras pantaneiras eram muito favoráveis à criação pastoril.¹²⁵

Isso corrobora com a afirmação anterior Corrêa Filho quando especifica que após as primeiras chuvas a vegetação “reverdecia” aquilo que a queimada deixou no chão e, para estes pastos, convergiam os rebanhos ávidos para ingerir alimentos minerais das “misturas com tenros brotos das gramíneas”.¹²⁶

O mesmo autor, mas em outra obra, apresenta as gramíneas que mais se destacam como: capim mimoso (*Paratheria prostrata*, Griseb), capim de bezerro (*Paspalum repens*, Bergins), arroz do Pantanal (*Oriza subulata*, Nees), capim de angola (*Panicum spectabile*, Nees), capim de praia (*Paspalum fasciculatum*, wild), o cipó de leite e outras gramíneas apreciadas pelo gado. São resistentes às enchentes e têm a propriedade de acompanhar a elevação do nível d’água.

Ao terminar o ciclo das cheias, “acamam-se as hastes já disponíveis, que se travam e retêm os elementos de outras plantas formando os ‘batumes’, colchão fôfo e humoso, donde

¹²⁵ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 68.

¹²⁶ CORRÊA FILHO, Virgílio. A propósito do boi pantaneiro. Rio de Janeiro, 1926, pp. 12 – 13.

brotam as forrageiras, nas estiagens”¹²⁷. E Miguel Arrojado Ribeiro Lisboa reconhece que “para a engorda do gado as pastagens do Pantanal são inegavelmente superiores¹²⁸”, essa conclusão o autor chega quando compara com os pastos da Vacaria que é ideal para a criação do crioulo pantaneiro desde que o objetivo não seja a engorda.

Essas pastagens do Pantanal comportam até 1.600 gados por légua quadrada e podem chegar até 2.000 conforme outros narradores¹²⁹. O número de 1.600 reses por légua quadrada equivale a uma rês por 2,2 hectares, número bastante razoável para a sustentabilidade das pastagens na manutenção de gados.¹³⁰

Na continuação, apresentamos um quadro que resume as principais raças de gado existentes no Pantanal até as duas primeiras décadas o século XX.

Quadro 1.3: Raças de gado do Pantanal

Raças	Procedência	Características
Pantaneira ou Cuiabana	Comum não só na Espanha mas, também nos Alpes. O verdadeiro ibérico.	Conserva os traços característicos do Bos Tauros (<i>Brachycephalus Wilckens</i>). Permaneceu livre das mestiçagens por muitos anos e constituiu uma raça característica da baixada paraguaia conhecida em Mato Grosso por pantaneiro e fora do Estado por cuiabana. O gado pantaneiro tem estatura pequena, pele grossa, pêlo curto e lúcido, cor de castanha mais ou menos escura ou vermelha com tendência a cor mais clara pelo dorso, boca preta com listras brancas, cauda comprida e delgada e o quarto traseiro fracamente desenvolvido. Tem chifres curtos e finos, voltados para frente, mas com as pontas para cima e o crânio notavelmente curto, face posterior em sua maior extensão convexa, saltada para trás.
Franqueira	Foi introduzida ao Estado pelos boiadeiros de Minas Gerais, via Triângulo mineiro.	O crânio de frente grande e chata, as células ósseas cheias de ar no frontal que no gado europeu são fechadas, no franqueiro são abertas. Crescimento muito acentuado dos chifres, no Mato Grosso, eles dirigem-se para os lados e depois recurvam-se para cima.
Zebu	Os produtores de Uberaba importaram diretamente da Índia. ¹³¹	Grande corpulência e esqueleto muito desenvolvido tornando muito elevado o seu peso bruto, bacia estreita e anca muito inclinada. O pêlo é curto e liso pardo amarelado ou preto com pinta vermelha escura no dorso e abundante cartilagem.
China	Não se conhece bem a sua origem. ¹³²	Pele grossa, pêlo fino e lúcido, cor pardo-amarelada ou preta cambiante, cabeças com traços muito acentuados da raça zebu, chifres virados para cima, mãos e pés bem desenvolvidos.

Outras raças: tem sido introduzidas mas de forma isolada sem o tratamento adequado e sem a mínima influência no desenvolvimento dos rebanhos. Citam-se aqui o Bojan, o Gado Mação, o Nilo, Durham e Hereford. Em Corumbá, houve o cruzamento com estes touros mas não deixou “herdeiros” e portanto, não houve seguimento. Também cita-se aqui o gado Caracu.

Fonte: Elaboração própria a partir da obra de LISBOA, Miguel Arrojado Ribeiro. Oeste de São Paulo sul de Matogrosso, Rio de Janeiro, 1909, pp. 137 – 141.

¹²⁷ Ibidem.

¹²⁸ LISBOA, Miguel Arrojado Ribeiro. Oeste de São Paulo Sul de Mato Grosso. Rio de Janeiro, 1909, p. 149.

¹²⁹ Que na avaliação de Miguel Arrojado Ribeiro Lisboa constitui-se um exagero.

¹³⁰ Op. Cit., p. 146.

¹³¹ É introduzido ao Estado já mestiçado em seu segundo e terceiro cruzamento com o gado mineiro.

¹³² Mas os entendidos na especialidade são unânimes em ver neste produto mestiço os caracteres do gado holandês e zebu. Também foram os boiadeiros mineiros os responsáveis pela sua introdução ao Mato Grosso.

Dentro da percepção que os autores realizam, refere-se que o gado pantaneiro apresentava pouca ‘bicheira’, e isso numa terra onde os insetos abundam. Lisboa assim corrobora esta característica pantaneira:

Conquanto os mosquitos e insetos sejam abundantes, não vi na minha curta travessia, animaes com bicheira, como é freqüente no gado do cerrado e no de outros districtos do Brasil. Nota-se mesmo que o pêlo em geral é liso, brilhante e sem cicatrizes. Não é que a quantidade de insetos aqui seja menor do que nos campos cerrados, muito ao contrário, o Pantanal deve ser a **patria dos mosquitos e insetos**¹³³ nocivos à criação, sem duvida esse facto representa apenas, menor sensibilidade do gado e deve ser atribuido principalmente à grossura de pello do pantaneiro, o que nessa raça deve ser considerado como uma adaptação ao meio.¹³⁴

Ainda, Virgílio Corrêa Filho agrega:

Ainda na atualidade quem pernoite a margem do Paraguai, ou de qualquer dos seus afluentes, não tarda em convencer-se da supremacia sinistra do assaltante alado, que pousa aos bandos na pele do paciente, perfura-a com seu órgão apropriado, para chupar gulosamente o sangue. Entra-lhe pelos ouvidos, pelas narinas e até pela boca à hora das refeições, quando aberta para receber a comida, com a qual se mistura, à maneira de condimento inesperado.¹³⁵

Ambas as observações, no essencial, chegam à mesma conclusão, apesar das diferentes épocas em que lançaram suas obras, os insetos que poderiam inviabilizar a atividade pastoril abundaram e permaneciam no Pantanal.

1.5 Relação Trabalhista no Pastoreio

No Brasil, a escravidão foi abolida formalmente em 1888 e isso consistiu num marco para Mato Grosso. Na atividade pastoril, já havia diversos regimes de mão-de-obra durante a vigência da escravatura e, com a abolição, continuaram sem modificação radical. O limite temporal estabelecido pelo Império funciona como parâmetro para ser levado em conta no Pantanal, mas nem todos cumpriram essa lei, porque a escravidão continuava após a promulgação da “Lei Áurea”. Na “lida do gado” o regime compensatório ao trabalhador acontece das mais variadas formas.

¹³³ Grifo nosso porque até os dias de hoje, um pouco mais de 100 anos após a escrita da obra do autor, a característica é a mesma no Pantanal.

¹³⁴ LISBOA, Miguel Arrojado Ribeiro. Oeste de São Paulo Sul de Mato Grosso. Rio de Janeiro, 1909, p. 146.

¹³⁵ CORRÊA FILHO, Virgílio. A propósito do boi pantaneiro. Rio de Janeiro, 1926, pp. 10.

1.5.1 Mão de obra escrava

Aleixo, apud Borges (2001), destaca um efeito limitado do fim da escravatura na economia mato-grossense, não só na atividade pastoril, como podemos verificar no trecho transcrito abaixo:

Logo após a chegada à Província, da notícia da abolição, os negros se viram num estado de euforia deixando o seu trabalho, vagando durante os dias seguintes pelas cidades sem ocupação ou rumo certo. Porém, logo em seguida, foram aceitando trabalhos ocasionais. Alguns ocuparam-se na extração ou, simplesmente dedicaram-se à pesca e à parca lavoura de subsistência. Mas, como ocorre em todo o Brasil, os libertos continuaram marcados pela herança da escravidão, marginalizados, enfrentando sérios preconceitos, despreparados para concorrer como trabalhador livre no mercado de trabalho, tendo que enfrentar o ônus da liberdade.¹³⁶

No Mato Grosso, o trabalho escravo foi estabelecido ao longo do século XVIII na atividade mineira. Com o declínio da mineração, o sistema permaneceu no Estado, pois os escravos migraram para os engenhos de açúcar organizados na tradicional forma escravista.

Quando a lei do fim da escravidão foi promulgada no Mato Grosso, existia em torno de 5.000 escravos de um total populacional de 90.000 habitantes aproximadamente, o que representa 5,56% da população sendo que a maior parte estava concentrada em Cuiabá conforme tabela a seguir:

Tabela 1.1: Escravos em Mato Grosso e 1882

Localidade	Número de escravos
Cuiabá	4.984
Poconê	396
Cáceres	499
Diamantino e Rosário	198
Corumbá	199
Miranda	200
Sant'Ana do Paranaíba	338

Fonte: ALEIXO, Lucia Helena Gaeta. Mato Grosso: trabalho escravo e trabalho livre (1850 – 1888), 1980, p. 92.

De acordo com o Relatório da Secretaria da Província de Mato Grosso, as condições de trabalho escravo não diferiam muito das do resto do país. O estabelecimento de quilombos também foi característica no Estado. Assim o retrata o Relatório da Secretara da Polícia de Cuiabá, datado de 1877:

¹³⁶ Aleixo, apud BORGES, Fernando Tadeu Miranda. Do extrativismo á pecuária, algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso. 1870 – 1930. São Paulo, 2001, pp. 103 – 104.

Além do quilombo já conhecido do Rio Manso e de outros que há dessiminados no interior do Termo da Villa do Diamantino, cuja extinção tem sido à policia defficil conseguir na continuação das suas diligencias, por avisos, segundo consta, que prestão conniventes aos quilombolas, com quem commerceião lucrativamente, diz-se haver um outro em maior escala nas imediações da povoação de S. Mathias na Província de Chiquitos pertencente à República de Bolívia, não longe do destacamento da Corixa, districto da Cidade de S. Luiz de Cáceres, onde, não só escravos fugidos do império, como desertores e criminosos em grande numero se tem reunido.¹³⁷

Nas referências bibliográficas utilizadas para esta tese não se mencionam a presença da mão-de-obra escrava negra na atividade pastoril, o que não nos autoriza a afirmarmos a sua (in)existência neste tipo de atividade econômica no Pantanal. Mas foram encontrados relatos e informações de que os índios, das mais diversas tribos, tenham sido submetidos a este regime de trabalho.

1.5.2 Mão de obra indígena na pecuária

Como existe dificuldade em se estabelecer o regime de trabalho praticado na atividade pecuária mato-grossense e pantaneira, a mão de obra indígena foi amplamente utilizada, mas sem o estabelecimento de um único regime. O seu papel foi de destaque na formação das fazendas no cuidado do gado. Pertenciam às mais diversas tribos como Guaná, Kinikinau, Terena, Guaicuru, entre outras. Assim, o crescimento da atividade criatória utilizou-se do trabalho indígena como mão de obra de baixo custo.¹³⁸

Os índios pertencentes à tribo guaicuru têm a fama de serem os melhores vaqueiros; antes de se estabelecerem nas terras pantaneiras, já pré-existia, anteriormente, mão de obra indígena, como já citado por Figueiredo (1994):

É curioso observar que de certo modo, o guaicuru preparou o terreno para a pecuária e os fazendeiros já encontraram, principalmente na planície pantaneira, a tradição campesina. De alguma forma, o peão já estava lá, entre os cativos dos senhores guaicurus, e estes desaparecendo, foi transferida aos fazendeiros a suserania.¹³⁹

O que permitiu o aumento da população indígena em terras pantaneiras foi a sua riqueza natural, consistente na variedade de fauna e aves, que passaram a incorporar em sua

¹³⁷ Relatório da Secretaria da Polícia da Província de Mato Grosso em Cuyabá em 13 de abril de 1877, p. 05.

¹³⁸ LEITE, Eudes Fernando Marchas na história: comitivas e peões boiadeiros no Pantanal. Dourados, 2003, p. 60.

¹³⁹ FIGUEIREDO, Aline. A propósito do boi. Cuiabá, 1994, p. 88.

dieta, mesmo que a base de sua dieta não fosse a carne. O hábito alimentar era composto de frutas, mel, insetos de todo gênero e répteis.¹⁴⁰

Com o surgimento da grande propriedade para o criatório bovino adotou-se basicamente a mão de obra indígena e a relação de trabalho era de semiescravidão. O indígena foi expropriado das suas terras, dos seus gados, seus bens e sua gente.

O regime colonial ao qual o país foi submetido tem sua continuidade no interior do país, quando houve uma “recolonização”. Esta foi a relação existente entre os grandes proprietários da criação de gado com as diversas tribos, habitantes primitivos da região do Pantanal. O aborígine, ao ser expulso das suas posses, e ao optar por não se submeter ao novo regime, sofreu estas consequências. A alternativa foi o retorno ao estágio mais primitivo da economia, caçar e pescar para sobreviver, com um agravante: sem a posse de terras.

A população nativa foi sendo aos poucos expropriada das suas terras e de seu gado e sistematicamente reduzida à condição de servidão. Empobrecida, à medida que ia sendo desapropriada dos seus bens, juntaram-se em bandos, perambulando pelas fazendas, mendigando por um local onde pudesse se fixar, desenvolver lavouras de subsistência e caçar.¹⁴¹

Os índios se abasteciam dos donos das fazendas, que praticavam preços abusivos com eles, e suas dívidas cresciam com o decorrer do tempo, perpetuando a relação de dependência entre empregado (comprador) e patrão (fornecedor) a fim de retê-los nas fazendas. E os produtos que a propriedade não produzia como roupas, calçados, aguardentes etc. eram fornecidos a preços monopolistas.

Os terenas são muito procurados pelos fazendeiros, contentavam-se com pequena remuneração, sendo em geral, por eles explorados. Raramente se encontrava um camarada terena que não devesse os cabelos da cabeça ao fazendeiro, seus serviços não eram pagos pelo que valiam e, nas fazendas efetuadas pelo patrão, eram tristemente roubados. Daí, uma escravidão de nova espécie, porque nenhum camarada de conta poderia deixar o patrão antigo sem que o novo se responsabilizasse pela dívida. E se tivesse a ousadia de fugir, correria os maiores riscos de vexame e até de morte, porque nos povoados e vilas, estava a polícia sempre em mãos dos fazendeiros.¹⁴²

A mão de obra indígena era responsável por quase todas as tarefas que se realizavam nas fazendas e nas vilas, tais como a agricultura de subsistência e outras atividades produtivas que estavam sob sua responsabilidade.

¹⁴⁰ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 90.

¹⁴¹ Idem, p. 193.

¹⁴² VIVEIROS, Esther de. Rondon conta sua vida. Rio de Janeiro, 1958, pp. 179 – 180.

Os índios aprendião varios officios e trabalhavão em olarias, perfeito remeiros e pilotos, empregavão auxílio não só ao commercio, como camaradas das canôas que transportavão generos de Corumbá a Cuyabá, como ainda nas fazendas de cultura e criação, onde seus serviços erão apreciados.¹⁴³

Os índios também tinham uma função dentro da estrutura social e produtiva. Esselin aponta que as jovens índias recebiam os **bons princípios**¹⁴⁴ da formação ocidental cristão para tornarem-se empregadas domésticas, cozinheiras, para realizarem todos aqueles serviços que, por uma razão ou outra, eram considerados pouco dignos de serem realizados pelas famílias oligárquicas, que começavam a se formar no Pantanal sul.¹⁴⁵

De acordo com descrição, muito generosa do autor a seguir, no que se refere ao tratamento dispensado às jovens índias pela Baronesa de Vila Maria, assim ela é retratada por Moutinho:

As índias, entre as quaes se contavão 20 a 24, de 14 a 16 annos, serão na maior parte afillhadas *da bondosa e caritativa sra. baroneza de Vila Maria, que lhes tributava extrema affeição, e as protegia muito*¹⁴⁶. Vinhão regularmente ao seu sitio onde passavão dias, e ella as recebia sempre em sua casa, infiltrando-lhes bons princípios, que seguião pela índole naturalmente boa, os índios ouviam missa e resavão todos os dias no oratório do missionario. Havião escolhas de primeiras letras e musica, onde estudavão com muito aproveitamento. As índias empregavão-se nos arranjos de suas casas e em suas costuras.¹⁴⁷

Mas as índias que escapavam ao tratamento maternal e de afeto da Baronesa de Vila Maria, conforme Moutinho, enfrentavam outra realidade. Era prática comum entre os fazendeiros tirarem as índias bem novas das famílias para lhes fornecer uma melhor educação. Desde a chegada à casa dos patrões eram colocadas nas tarefas do dia a dia, assim como divertir aos filhos e netos dos coronéis na condição de babá, geralmente sem ganho nenhum, a sua remuneração era a **honrosa condição**¹⁴⁸ de serem partícipes do círculo mais íntimo da família e obterem um casamento arranjado pela condição de protegida do coronel.¹⁴⁹

¹⁴³ MOUTINHO, Joaquim Ferreira. Notícia sobre a Província de Matto Grosso, seguida d'um roteiro de viagem da sua capital a São Paulo. São Paulo, 1896, p. 137.

¹⁴⁴ Grifo nosso

¹⁴⁵ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 197.

¹⁴⁶ Grifo nosso.

¹⁴⁷ MOUTINHO, Joaquim Ferreira. Notícia sobre a Província de Matto Grosso, seguida d'um roteiro de viagem da sua capital a São Paulo. São Paulo, 1896, p. 137.

¹⁴⁸ Grifo nosso.

¹⁴⁹ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 197.

Em Figueiredo, verificamos que a pecuária pantaneira foi a única capaz de absorver o talento da mão de obra indígena com suas habilidades e técnicas que atendiam perfeitamente às exigências tanto nas secas e nas cheias. Ao incorporar os braços do guaicuru e do paiaguá, se apropriaram de excelentes cavaleiros, exímios canoieiros, que dominavam com precisão o conhecimento da rédea e do remo, o que lhes garantiu seu estabelecimento estável no Pantanal, moldando o peão pantaneiro nessas duas tarefas específicas.¹⁵⁰

Mesmo após a Guerra da Tríplice Aliança, a mão de obra preponderante para a pecuária continuou sendo o indígena. Mas, a mão de obra paraguaia passará a ser incorporada bem depois, quando levas de imigrantes atravessaram a fronteira, em procura de trabalho, não encontrando muita dificuldade, porque eram, conforme a qualificação do autor a ser citado, exímios vaqueiros¹⁵¹. Além disso, sua utilização não se limita na atividade criatória, outros setores econômicos passaram a adotar esta mesma força de trabalho, como na agricultura, colheita e preparo da erva-mate e da ipecacuanha, borracha e nos transportes pela sua reconhecida capacidade de remeiros.¹⁵²

Durante o ciclo ascendente das águas, a condução dos rebanhos nas áreas não alagáveis constituía um trabalho de difícil execução, por demandar vaqueiros habilidosos, com conhecimento e perícia nessa atividade. Quem pôde atender a esta especificidade fora a mão de obra indígena, por isso, eram muito disputados pelos fazendeiros da região. Em particular, os guaicurus, que já estavam acostumados ao ciclo das águas, levando e trazendo seus rebanhos para aproveitar a renovação das pastagens e lhes oferecer uma melhor alimentação.¹⁵³

Na relação entre os colonizadores e os índios existiu uma interdependência; os indígenas precisavam das ferramentas do seu colonizador, sem as quais não conseguiriam produzir. O colono precisava do alimento que o primitivo produzia. Mas apesar desta ambivalência, contra o indígena era comum, nessa região, ser praticado todo tipo de arbitrariedade, inclusive a escravidão.¹⁵⁴

Lamentavelmente, mesmo após uma década de abolição da escravidão, no Mato Grosso, a prática continuava a pleno vapor e, sob os auspícios do Governo Provincial, o ressurgimento das práticas anteriores de escravização dos índios. Além da escravidão, os

¹⁵⁰ FIGUEIREDO, Aline. A propósito do boi. Cuiabá, 1994, pp. 187 – 188.

¹⁵¹ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 253.

¹⁵² Idem, p. 247.

¹⁵³ Ibidem.

¹⁵⁴ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 248.

colonos praticavam alguns atos de crueldade contra os índios, “*não contentes com os assassinatos promovidos, abriam os ventres das índias que se achavam em adiantado estado de gravidez*”¹⁵⁵. Os novos dirigentes do Pantanal sul, com métodos nada ortodoxos, foram quebrando a resistência dos indígenas estabelecendo sua própria ordem¹⁵⁶ e o que se verificou nessa relação de trabalho alguns traços de escravidão.

Rousseau (2002, p. 13) afirmava que “*a violência fez os primeiros escravos, mas a sua covardia os perpetuou*”. Essa referência era aos negros africanos; transportando essa realidade aos índios do Pantanal, percebe-se que uma eventual atitude de valentia perante o colonizador não tinha a possibilidade de reverter a sua condição porque toda a estrutura legal, social, bélica estava com o colonizador.

1.5.3 Mão de obra livre

O peão quando residia na fazenda, além de vaqueiro, era também companheiro dos seus filhos, existia, pois, a valorização pessoal, “*até o fato de contar um caso e ser ouvido pelo patrão o peão já se sentia prestigiado*”. Mas, enquanto “*o criador pantaneiro é reverenciado pela sensibilidade preservacionista, lá no ermo pantaneiro está o peão, sem perspectiva e sem imaginar a própria valia. É igual ao boi que só vive para as sustentações, com futuros estreitos e implacáveis*”¹⁵⁷. Mas, o que prevalecia era a dualidade na relação com o criador.

Apesar da existência de trabalhadores livres em Mato Grosso as relações de trabalho criaram vínculos de dependência entre proprietários e trabalhadores, mesmo onde havia remuneração monetária, uma vez que não era caracterizada como uma forma de trabalho assalariado. Além do trabalhador indígena empregado no trabalho vaqueiro, a mão-de-obra de origem paraguaia foi empregada com frequência nas atividades pastoris.¹⁵⁸

O trabalhador não necessariamente deveria residir na propriedade do seu empregador. Os “*camaradas*”¹⁵⁹ na criação de gado vacum podiam morar, ou não, na propriedade do patrão, os que não residiam nos locais do trabalho recebiam salários. Já os que moravam nas propriedades do patrão; além de empregados também estabeleciam domicílios nestas terras.

¹⁵⁵ RONDON, Cândido Mariano da S. Missão RONDON, apud ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 257.

¹⁵⁶ Ibidem.

¹⁵⁷ FIGUEIREDO, Aline. A propósito do boi. Cuiabá, 1994, pp. 187 – 188. Grifo nosso

¹⁵⁸ BORGES, Fernando Tadeu Miranda. Do extrativismo á pecuária, algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso. 1870 – 1930. São Paulo, 2001, pp. 105 – 106.

¹⁵⁹ O termo camarada é muito utilizado para fazer referência ao trabalhador de uma forma geral. O autor a ser citado só se refere ao trabalhador com este termo.

Para estes camaradas era dada certa quantia em dinheiro e alimentação, estes camaradas poderiam trabalhar de vaqueiro, a função do vaqueiro está na condução e trato do gado.¹⁶⁰

Outra forma de remuneração, a partir da ótica do próximo autor, era a permissão aos empregados dos proprietários de fazendas no Pantanal de criarem seu próprio gado, ao lado dos donos das fazendas, sendo por estes custeadas as criações do “rebanho” pertencente ao vaqueiro da fazenda.¹⁶¹

A periodicidade de recebimentos por parte da mão-de-obra assalariada em nada se assemelha aos praticados na indústria, o comércio ou outra atividade econômica, na qual remuneração era basicamente mensal. Os empregados, eram diaristas ou mensalistas mas não recebiam mensalmente, e sim quando necessitavam. Para o seu controle o fazendeiro dispunha de um livro de Contas Correntes, em que cada vaqueiro tem sua conta especial onde estava registrado o Deve e o Haver das suas despesas e créditos.¹⁶²

Este autor e fazendeiro, na sua descrição explícita, transcrita abaixo, afirma que não exerciam o papel de monopolistas perante seus empregados. Isso porque valorizaram os empregados mais antigos, havendo interesse em diminuir a rotatividade dos trabalhadores, para aumentar a produtividade e manter uma relação de confiança entre patrão e empregado.

Na grande maioria das vezes, o fazendeiro não dispõe de armazém fornecedor, de modo que as compras dos empregados, à exceção de gêneros alimentícios e algum medicamento fornecido em um almoxarifado chamado ‘despensa’, são feitas sob a forma de ‘encomendas’ à cidade, quando o patrão ou capataz a ela se dirige. Quase sempre roupas, lanternas, calçados, etc. são os artigos mais pretendidos. Com os empregados mais antigos, as necessidades de aquisição frequentemente não são apreciadas relativamente quanto ao seu débito. Ou seja: o patrão não costuma levar muito em conta a situação financeira do empregado, em relação á fazenda, mesmo às vezes tratando-se de bens supérfluos.¹⁶³

A relação com os proprietários era, de forma geral, caracterizada por laços de fidelidades pessoais, ampliadas ao longo dos anos por intermédio de relações de compadrio construídas como extensão da confiança adquirida, após longo período de trabalho nas fazendas¹⁶⁴. Sobre a apropriação de gado por parte dos empregados outros autores registraram essa ocorrência, e alguns mudaram mesmo de classe social se levarmos em conta a divisão de classes.

¹⁶⁰ SENA, Divino Marcos de. Livres e pobres no centro da América do Sul, um estudo sobre os camaradas (1808 – 1850). Dourados, 2013, pp. 123 – 124.

¹⁶¹ NETTO, José de Barros. A criação empírica de bovinos no Pantanal da Nhecolândia, São Paulo, 1979, p. 38.

¹⁶² Op. Cit. p. 90.

¹⁶³ Ibidem.

¹⁶⁴ LEITE, Eudes Fernando. Marchas na história, comitivas e peões boiadeiros no Pantanal. Dourados, 2003, p. 111.

Era comum termos na fazenda Taboco pequenos criadores, quase que em regime patriarcado, ou melhor, de comunidade, que iam crescendo, aumentando a sua criação, e depois o próprio patrão legalizava para eles ou os auxiliava na compra de glebas para se tornarem fazendeiros.¹⁶⁵

Mas esta prática não é exclusividade do pantaneiro, uma vez que na época da colonização das Américas, especialmente anglo e francesa, o dono que vinha sem capital assinava um contrato cuja cláusula estabelecia quem seria dono de uma parte da criação após um determinado período de tempo. O que prevaleceu nestas análises foram os dados qualitativos como Celso Furtado (1984) fez no seguinte registro:

À semelhança do sistema de povoamento que se desenvolveu nas colônias inglesas e francesas, o homem que trabalhava na fazenda de criação durante um certo número de anos (quatro ou cinco anos) tinha direito a uma participação (uma cria em quatro) no rebanho em formação. Tudo indica que essa atividade era muito atrativa pra os colonos sem capital.¹⁶⁶

O elo mais forte entre o fazendeiro e o seu rebanho é o peão, ou camarada, pois deste dependia boa parte do crescimento quantitativo e qualitativo do boi. E não se pode desprezar a relevância dos seus principais aliados e companheiros: o cavalo e/ou burro; a esse respeito, construíram-se as mais diversas representações, marcadas por suas relações com seu meio, ou seus instrumentos de trabalho¹⁶⁷.

Conforme descrição de José de Barros Neto, o pantaneiro e o vaqueiro têm estas peculiaridades:

Ao encilhar o cavalo demonstra toda sua afeição ao animal. Principalmente passa as mãos sobre o lombo como que assentando os pêlos e acariciando o amigo; baixeiros e carona bem acomodados sob o arreio arcão de ferro, cuida para não maltratar seu ‘montado’ com um aperto demasiado da cincha. Coloca pelego, ‘badrana’ e sobre-cincha, esta suficientemente reforçada para sustentara presilha do laço da cinchada do orelhano. Uma palmada na ‘badrana’ como para certificar-se de que tudo está certo, nos seus devidos lugares. Jamais deixa de levar o laço na garupa tem-no assim como a ‘Carta de vaqueiro’. Encilhado está a sua disposição um amigo que, dócil, ali está à espera de que o monte. O autêntico vaqueiro pantaneiro estima sua terra, assim como sua família; ama seu cavalo, assim como estima seu cão. Há que procurarmos preservar esses sentimentos o homem o campo, antes que seja tarde. É preciso atentarmos para o problema da sua emigração antes que ele se avolume e chegue a um ponto irreversível”.¹⁶⁸

¹⁶⁵ RIBEIRO, Renato Alves. Taboco 150 anos: balaio de recordações. Campo Grande, 1984, p. 33.

¹⁶⁶ FURTADO, Celso. Formação econômica do Brasil. São Paulo, 1984, p. 59.

¹⁶⁷ LEITE, Eudes Fernando. Marchas na história, comitivas e peões boiadeiros no Pantanal. Dourados, 2003, p. 115.

¹⁶⁸ NETTO, José de Barros. A criação empírica de bovinos no Pantanal da Nhecolândia, São Paulo, 1979, p. 98.

A pecuária descrita acima nos leva a perceber certo gosto pelo detalhamento, que demonstra um verdadeiro sentimento de admiração pelo trabalho do vaqueiro pantaneiro, e que se estende até os tempos atuais, comprovada em diálogos informais sobre suas atividades com alguns dos seus componentes.

O peão pantaneiro convive tanto com a aridez e a seca, assim como com as enchentes, e os animais sob sua guarda, além da sua própria condição social. O trabalhador se vincula ao universo da fazenda, envolvido no cotidiano rude da pecuária, em que os valores morais, combinados às habilidades no trabalho, constituem o principal aspecto de suas relações de fidelidade com o patrão, considerada como seu protetor. Sob esta perspectiva, este relacionamento social encobre relações econômicas e sociais, que posicionavam patrões e empregados em esferas bem diferentes. As relações de trabalho na atividade pastoril podem ser consideradas como regra geral, em sua época.¹⁶⁹

A base da alimentação no grande latifúndio pantaneiro era a mandioca com carne. Cultivava-se a mandioca, tão valorizada, e extraía-se a farinha, o polvilho para fazer o bolo e o pão de queijo. Além da mandioca, plantava-se também o feijão já que os solos eram propícios ao desenvolvimento dessa cultura, assim, seu plantio não demandava muita água, além do seu produto ser de armazenamento fácil, no estoque pode durar algum tempo. Além destas culturas, o milho era uma cultura obrigatória, dele se obtinha a farinha, a canjica, o curau, a pamonha e muitos outros quitutes apreciados pelos pantaneiros. O milho também era armazenado no paiol para alimentar os porcos que, além da carne, favorecia sua banha.¹⁷⁰

1.6 Os contratos na pecuária, inclusive na Pantaneira

Ainda segundo Esselin (2011), como se encontram nas relações de trabalho, as compensações pelo esforço realizado abrangem as mais diversas formas, desde a relação escrava até a assalariada. Nas negociações do gado, a moeda corrente utilizada não consistia só o papel-moeda¹⁷¹. O que prevalecia nas transações de gado era a parceria pecuária. A parceria é a “associação, união, ligação, reunião de pessoas para fim determinado de interesse comum”. Esta parceria pecuária mais adiante fora regulamentada pelo próprio Código Civil,

¹⁶⁹ LEITE, Eudes Fernando. Marchas na história, comitivas e peões boiadeiros no Pantanal. Dourados, 2003, p. 119.

¹⁷⁰ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 189.

¹⁷¹ As outras duas funções de uma moeda é a de ser utilizada como reserva de valor e de unidade de conta na economia.

art. 146, em que se estabelecia “Dá-se a pecuária quando se entregam animais a alguém para os pastorear, tratar e criar mediante uma cota nos lucros produzidos”. Os elementos que prevaleciam numa parceria eram: a entrega de gado, sua criação ou tratamento pelo parceiro e a atribuição a este de uma parte dos lucros produzidos.¹⁷²

Dentro da parceria pecuária existia uma série de especificações dependendo do tipo de parceria a ser celebrada entre os parceiros. Destacamos aqui os tipos: parceria para a criação; parceria para a recriação; parceria para engorda; parceria para invernagem; parceria de gado leiteiro e parceria com arrendamento de pasto.

1- Parceria para a criação: ocorria quando o fazendeiro estava com seus campos lotados, resolvendo associar-se a ao outro que tinha pasto. Assim, evitava o perecimento dos animais, ou a necessidade de venda antecipada do seu gado, a menor preço enquanto a outra parte maximizava a utilidade da sua propriedade. Nesse tipo de parceria pecuária, o princípio do jogo era a do “ganha/ganha”, assim, deve-se reconhecer que poderia ocorrer perda, mas isso não acontecia pela imposição de contratos de um parceiro ao outro. Existia um equilíbrio de poder e interesse comum entre os parceiros¹⁷³.

Esta parceria por sua vez desdobrava-se em quatro modalidades:

a) *Parceria a meias:* quando o proprietário entregava certo número de vacas ao parceiro-criador por prazo variável de três a seis anos, e as crias eram partilhadas, 50% para cada criador. O mesmo número de vacas recebido é restituído ao final do contrato. Se houver falta, o parceiro criador realizava a reposição de gado. Também lhe correspondia como dever arcar com as despesas de criação, além dos pastos e os touros necessários para sua reprodução¹⁷⁴.

b) *Parceria com entrega de tourinhos em número certo ou parceria mato-grossense:* o parceiro proprietário entregava certo número de vacas ao criador por um prazo de três a sete anos; se entrega touros no lote, verificar-se-á o valor deles na contabilidade porque existia uma valoração maior em relação às vacas. Já um touro reprodutor pode ter sua equivalência em duas, três ou mais vacas.

O parceiro criador recebe os animais em sua fazenda sendo-lhes permitido assinalá-los com a própria marca. Anualmente numa espécie de renda recebe bezerros (tourinhos) de 15 a 20% sobre o total das vacas entregues. Este tipo de parceria surgiu pelas circunstâncias proporcionadas no Mato Grosso, onde existiam grandes fazendas de criação extensiva,

¹⁷² MACHADO, Paulo Coelho. Parceria pecuária. Campo Grande, 1972, p. 13.

¹⁷³ Idem, p. 47.

¹⁷⁴ Idem, p. 48.

distantes umas das outras, com poucas vias de comunicação; os proprietários tinham sérias dificuldades organizacionais para fiscalizar o número de bezerros nascidos num ano, de modo que a contabilização do rebanho era problemática.¹⁷⁵

c) *Parceria a dobrar*: o proprietário entrega ao criador certo número de vacas, mencionando a idade, tipo e cor, para que no final do contrato, que tinha uma duração entre cinco e seis anos, o proprietário recebia número dobrado da mesma espécie, idade e qualidade. Tanto o touro como as despesas eram por conta do criador.¹⁷⁶

Conforme estimativa do autor mencionado, um rebanho de cem vacas produzia, em média, cinquenta crias anuais, ou seja, vinte e cinco machos e vinte e cinco fêmeas. Deduz-se que em cinco anos o criador teria cem fêmeas adicionadas ao gado-capital e entregá-lo em dobro ao proprietário, ficando ainda com cem machos de lucro.¹⁷⁷

Nesta estimativa do autor, não há referências enquanto ao custo que o criador teve de assumir, daí que o lucro não pode ser considerado como cem bezerros, infere-se que mesmo assim o seu custo de produção não será igual aos cem bezerros, assumiu o contrato levando em conta tanto o risco como a possibilidade de lucro para realizar este tipo de parceria pecuária.

d) *Parceria do gado de raça*: o gado permanecia com a marca do proprietário, ao criador era permitido vender qualquer rês sem o consentimento expresso do dono. A partilha das crias é feita com a presença de ambas as partes e, no geral, o direito de preferência é do proprietário no “aparte” de certo número de tourinhos ou novilhas (de 50 a 100%), só depois cabe ao criador tirar a primeira cria, prosseguindo a divisão alternadamente. Os touros são quase sempre fornecidos pelo proprietário para manter o nível elevado do seu rebanho. As despesas correspondem ao criador, mesmo quando houver necessidade de ração suplementar e de concentrados para os toros e às melhores vacas.¹⁷⁸

2- Parceria para a recriação: o criador confessava ter recebido do proprietário certa quantia de tourinhos ou novilhas com indicação de idade (de 1 a dois anos), assumindo o compromisso de devolver o mesmo número dentro do prazo de um e no máximo, dois anos. A justificativa neste tipo de contrato se dava quando o proprietário não está em condições de receber os tourinhos provenientes da partilha de outros tipos de parceria, nesse caso, preferindo deixá-los com o próprio criador, só recebendo no ano seguinte ou depois de dois

¹⁷⁵ Idem, pp. 48 – 49.

¹⁷⁶ Idem, p. 53.

¹⁷⁷ Ibidem.

¹⁷⁸ Idem, p. 54.

anos, já sob a forma animais prontos para a venda ao invernista. Em compensação, o parceiro-criador recebia uma porcentagem da venda dos tourinhos. Outro fator motivador deste tipo de contrato era o custo oneroso de se transportar um reduzido número de animais de uma fazenda a outra; no caso, optava-se por reunir a maior quantidade possível de cabeças para diminuir o custo de transporte.¹⁷⁹

3- Parceria para engorda: o proprietário entrega ao parceiro tratador, dono da pastagem bois em idade apropriada para a engorda de aproximadamente 2 a 4 anos. Estipulava-se um preço para a boiada, que deveria passar em torno de 10 a 12 meses na invernada. Após a venda, o proprietário retira o que está conforme o estipulado no contrato. O lucro é dividido em partes iguais após cobrir os custos da criação, dos impostos e do transporte. Se houver prejuízo, o criador deveria fazer a reposição.¹⁸⁰

Este tipo de parceria pecuária não era utilizado no Pantanal, porque para a engorda mais rápida o capim utilizado é o colômbio, e nas terras pantaneiras este capim não era adotado.

4- Parceria para invernada: a parceria para a invernagem confunde-se, conforme o caso, com os demais tipos de parceria como a de engorda por exemplo. Já que o objetivo é a engorda dos animais.

5- Parceria do gado leiteiro: o proprietário entrega um lote de vacas leiteiras para que sejam tratadas, e estabelecem normas especiais para a exploração do leite. O criador recebe o gado em sua granja e o mantém, tratando-o como na parceria para a criação. É responsável pela ordenha e venda dos produtos, cabendo ao proprietário uma parte dos lucros atingidos. As vacas, depois que desmamavam as crias, são trocadas por outras com bezerras.¹⁸¹

Esta parceria não é praticada no Pantanal porque não existiam fazendas especializadas nesta atividade; o leite era restrito para o consumo interno e não visava mercado.

6- Parceria com arrendamento de posto: quando uma fazenda é arrendada, o dono entrega ao arrendatário seu rebanho em parceria.

Dentre os diversos tipos de parceria existentes, no Mato Grosso existe um instrumento especial, o “FICA”, cujo uso se restringe às terras pantaneiras. Na constatação de Paulo Coelho Machado (1972), este tipo de contrato caracteriza da seguinte maneira:

¹⁷⁹ Idem, pp. 56 – 57.

¹⁸⁰ Ibidem.

¹⁸¹ Idem, p. 59.

No Estado de Mato Grosso há um documento amplamente usado, conhecido pela denominação pitoresca de FICA, pois sempre começa por essa palavra e é emitido para comprovar a entrega de animais que ficam em poder do emitente. Serve como instrumento da parceria pecuária e também outros contratos que tenham por objetivo o gado bovino. É redigido de forma singela, embora os valores dele constantes sejam os mais elevados.¹⁸²

Cabe lembrar que no moderno sistema capitalista, onde os contratos são redigidos prevendo uma série de situações, deveres e direitos dos dois lados do contrato, por intermédio de inúmeras cláusulas, no entanto, um elemento ainda é fundamental, que é o lastro do sistema: a confiança. Há a presunção de que ambas as partes têm a certeza de que cada um cumprirá com o estipulado no contrato. Já no FICA, essa confiança ainda era maior por carecer de cláusulas específicas das situações que poderiam ocorrer durante sua vigência. O seu uso tem aceitação jurídica, o principal lastro deste instrumento são as assinaturas que estão no centro do contrato, no linguajar pantaneiro: as palavras ainda valem.

Qualquer que seja a causa do negócio, a redação do FICA é praticamente a mesma. A adaptação é simples. A singeleza da redação e a sua versatilidade constituem, sem dúvida, o motivo da sua ampla utilização nos meios naturais do Estado. É um documento cômodo aos iletrados, e que pode ser preparado no momento do negócio, sem formalidades e em cima da tronqueira do curral da fazenda, em geral distante dos centros urbanos. Às dificuldades de comunicação, à vastidão do território mato-grossense e à inteligência prática do homem do campo deve-se a construção dessa 'fórmula milagrosa', de uso geral e que, até certo ponto, satisfaz à necessidade de documentação dos variados negócios de gado dessa rica e imensa região pastoril".¹⁸³

O instrumento FICA foi aplicado a todos os tipos de parcerias pecuárias realizadas ou mais praticadas no Estado, já que algumas não correspondem ao Mato Grosso pela sua inexistência de prática em território pantaneiro, como a Parceria de engorda e Parceria do gado leiteiro. O FICA foi um elemento jurídico que teve seu regimento desde o início do século XX até o ano de 1950.

Para Coelho Machado, uma parceria pecuária é extinta pelos seguintes motivos: (a) a expiração do prazo convencionado; (b) o distrato ou rescisão amigável da convenção; (c) a vontade unilateralmente nos contratos por tempo indeterminado; (d) o implemento da condição resolutiva; (e) a perda total dos animais ou redução tal do seu número que impossibilite a continuação do contrato; (f) a aquisição dos animais pelo parceiro criador; (g)

¹⁸² Idem, p. 73.

¹⁸³ Idem, p. 74.

a falência ou insolvência de um dos parceiros e (h) a morte ou invalidez permanente de um dos parceiros¹⁸⁴. Consta no Apêndice 1 desta tese o Modelo de Contrato FICA.

1.7 Produtos da Pecuária

Neste subtópico apresentar-se-á a comercialização do gado e seus subprodutos. Consta-se que este setor econômico representou a terceira força com uma participação 18,14% do total das exportações do Estado no período de 1901 a 1914, ficando atrás da borracha com 40,76% e da erva-mate com 34,20%.¹⁸⁵ Nestes três produtos, Mato Grosso concentrou 93,10% das suas pautas de exportações nos primeiros catorze anos do século XX. Uma concentração muito acentuada e tendo como base produtos primários, cuja demanda no mercado internacional é elástica, e portanto, instável.

Tabela 1.2: Exportações da Pecuária e Subprodutos (Gado em pé, Couros Secos e Salgados, Charques) do Estado de Mato Grosso de 1901 a 1914 (em Mil Réis)

Ano	Gado em pé	Couros vacuns secos e salgados	Charques	Exportações totais da Pecuária	Exportações totais de Mato Grosso	Participação nas Exportações do estado
1901	18:725	652:420		671:145\$	7.338:904\$	9,14%
1902	21:385	814:718	814:633	1.650:736\$	7.555:960\$	21,85%
1903	15:390	969:261	369:876	1.354:527\$	7.031:074\$	19,26%
1904	6:265	1.033:111	18:736	1.058:112\$	7.103:396\$	14,90%
1905	1:500	858:780	63:415	923:695\$	6.636:417\$	13,92%
1906	38:120	921:185	139:459	1.098:764\$	5.649:695\$	19,45%
1907	153:441	784:834	123:252	1.061:527\$	7.562:535\$	14,04%
1908		693:285	226:598	919:883\$	8.182:302\$	11,24%
1909		819:451	309:265	1.128:716\$	11.193:186\$	10,08%
1910		1.224:248	226:850	1.451:098\$	11.484:740\$	12,63%
1911		1.193:159	53:107	1.246:266\$	7.940:969\$	15,69%
1912	9:900	871:385		881:285\$	3.606:763\$	24,43%
1913		1.704:458		1.704:458\$	7.384:502\$	23,08%
1914		1.827:325		1.827:325\$	4.135:035\$	44,19%
Média:						18,14%

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da tabela 5.7 do Capítulo 5, p. 321.

¹⁸⁴ Idem, pp. 113 – 114.

¹⁸⁵ Estes produtos serão analisados especificamente em capítulos posteriores.

A partir dos dados da tabela acima percebe-se que o único ano em que a pecuária e seus subprodutos foram o principal produto de exportação do estado se deu no ano de 1914 com 44,19%. Nesse ano, a borracha foi o segundo produto mais exportado com 35,90%¹⁸⁶ e a erva-mate o terceiro produto com 10,62%¹⁸⁷ das exportações totais. O aspecto que mais se destaca neste setor econômico foi a total supremacia da exportação de couros tanto sobre o gado em pé como sobre o charque exportado.

As escolhas tanto das Mesa de Rendas de Corumbá e Porto Murtinho obedecem à relevância destes dois portos no período de 1900 a 1914 das exportações mato-grossenses, sendo estes os principais lugares de saída dos produtos do Pantanal¹⁸⁸ que tinham como destinos os portos internacionais.

No período analisado, o couro representou 85,33% das exportações totais da pecuária e subprodutos. O charque representou 12,96% e com uma ínfima participação ficou a exportação de gado em pé com apenas 1,71% de média. Destacam-se também a ausência de exportações de charque nos registros entre os anos de 1912 a 1914, um pouco antes da eclosão da Primeira Guerra Mundial, em que a demanda por este produto poderia aumentar. Em princípio, não foi encontrado um fator explicativo para a ausência total da venda deste produto ao exterior, em nenhuma fonte secundária foram encontradas as exportações de charques nesse período.

A alternativa foi recorrer à “Meza de Renda Estadoes de Corumbá – Registros de Despachos de Exportação”¹⁸⁹ no período de inexistência destas exportações. Nestes documentos constam: o número de despacho; os produtos exportados; a quantidade exportada e valor; o nome do exportador; a data; o destino das exportações e o navio utilizado.

Após uma verificação minuciosa nestes documentos, a única exportação que foi registrada aconteceu no dia 07 de maio de 1913 sob o Despacho Nº 127, em que Deambrosio Legrand & Cia. exportou no Vapor “Ladario” para Montevideo 1.014 fardos¹⁹⁰ de *xarque* pelo valor de 1:946.925¹⁹¹ (Um conto, novecentos e quarenta e seis mil novecentos e vinte e cinco réis). Ver tabela 1.3, p. 73.

Não se pode desconsiderar que os países platinos Argentina e Uruguai foram os principais produtores da pecuária, e que eram eles os supridores do mercado internacional.

¹⁸⁶ Ver Tabela 4.11 do Capítulo 4, p. 244.

¹⁸⁷ Ver Tabela 5.9 do Capítulo 5, p. 335.

¹⁸⁸ Verificar as Tabelas 5.5 e 5.6 do Capítulo 5.

¹⁸⁹ Documentos estes que estão localizados no Arquivo Público de Mato Grosso, com sede na cidade de Cuiabá.

¹⁹⁰ Cada fardo contém entre 60 a 78 quilogramas.

¹⁹¹ Registros de Despachos de Exportação de 1913. 1º Livro. Cx. 10, L. 03, p. 15. Arquivo Público de Mato Grosso.

Pode-se observar na tabela seguinte que não houve nenhum registro para ano de 1914. O maior volume de venda de charque foi realizado em 1912, mas todos tiveram destino o mercado nacional, portanto, não considerados como exportação. O porto do Rio de Janeiro foi o principal destino dos charques pantaneiros, mas outros Estados, como Bahia e Pernambuco, também foram portos finais deste produto.

Mesmo procedimento foi adotado para a Mesa de Renda de Porto Murtinho, para os anos de 1912 a 1914, em que não foi encontrado nenhum registro de exportação de charques por este porto. Reconhece-se que o Método de Registro utilizado por esta instituição difere totalmente do adotado em Corumbá, o que dificulta a identificação por produtos, porque nos registros de despachos constam: o nome do exportador, a empresa de navegação para o transporte, a data, o destino e o montante exportado. Constatou-se que a Companhia Anonyma Rio Branco era um dos exportadores, deduz-se, portanto, que existia a possibilidade do charque ter sido vendido também neste porto, uma vez que a companhia dedicou-se à atividade criatória de bovinos, e esses portos de destinos eram já tradicionais compradores de charques pantaneiros.¹⁹²

Outros produtos exportados pelo Mato Grosso foram¹⁹³: Cerdas, Chifres, Couros de cavalo, Crina, Extrato de carne, Línguas secas salgadas, Ossos, Pelles de veado, e onça e de outros não especificados, Penas de Garça, Sebo, Umbigos dentre demais produtos¹⁹⁴. Todos os produtos citados são primários com nenhum ou pouquíssimo valor agregado. Com “uma fauna variada e abundante, somente pelo porto de Corumbá, mais de 100.000 peles de animais silvestres eram exportadas aos curtumes norte-americanos. Capivaras, caititus, queixadas, na grande maioria pelos fazendeiros do Pantanal, o que lhes permitia um substancial incremento de rendas, uma vez que as peles dos animais eram muito valorizadas no mercado europeu”¹⁹⁵.

¹⁹² Foram verificados os seguintes Arquivos nesta Mesa de Renda:

- 1912: Mesa de Rendas de Porto Murtinho. Escrituração da Receita e Despesa do Estado;
- 1913: Mesa de Rendas de Porto Murtinho. Escrituração de Despachos de Exportação;
- 1914: Rendas Federais de Porto Murtinho. Escrituração de Registro de Despachos de Exportação dos produtos estaduais;
- 1914 – 1915: Mesa de Rendas de Porto Murtinho. Escrituração da Receita e Despesa das Rendas Estaduais.

¹⁹³ Verificar Tabela 5.7, do Capítulo 5, p. 321

¹⁹⁴ Conforme constam nas Estatísticas Oficiais de Importação e Exportação do Ministério da Fazenda e utilizadas nas diversas tabelas já elaboradas.

¹⁹⁵ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 307.

Tabela 1.3: Vendas de Charques em 1912 e 1913 desde o Porto de Corumbá (em Mil Réis)

Data	Quantidade	Empresa Vendedora	Destino	Valor de venda
27.03.1912	26 fardos	M. Cavassa & Filhos	Rio de Janeiro	44:605
09.04.1912	191 "	Feliciano Simon	Rio de Janeiro	382:925
09.04.1912	1.026 "	Feliciano Simon	Rio de Janeiro	2.180:250
10.04.1912	974 "	Feliciano Simon	Rio de Janeiro	2.069:750
27.04.1912	673 "	Feliciano Simon	Rio de Janeiro	1.270:075
27.04.1912	477 "	Feliciano Simon	Rio de Janeiro	1.013:625
14.05.1912	987 "	Feliciano Simon	Bahia	2.097:375
14.05.1912	1.122 "	Feliciano Simon	Bahia	2.384:250
31.05.1912	2.002 "	Feliciano Simon	Bahia	4.254:250
31.05.1912	462 "	Feliciano Simon	Rio de Janeiro	939:275
10.07.1912	580 "	Feliciano Simon	Pernambuco	1.160:000
22.07.1912	877 "	Feliciano Simon	Pernambuco	1.754:000
22.07.1912	543 "	Feliciano Simon	Pernambuco	1.086:000
22.07.1912	402 "	Feliciano Simon	Rio de Janeiro	768:000
02.08.1912	250 "	Feliciano Simon	Rio de Janeiro	454:050
10.08.1912	98 "	M. Cavassa & Filhos	Rio de Janeiro	122:350
13.08.1912	224 "	Feliciano Simon	Rio de Janeiro	418:900
13.08.1912	1.043 "	Feliciano Simon	Bahia	2.086:000
21.08.1912	957 "	Feliciano Simon	Pernambuco	1.914:000
06.09.1912	1.450 "	Feliciano Simon	Rio de Janeiro	2.830:025
10.09.1912	449 "	Feliciano Simon	Rio de Janeiro	896:525
12.09.1912	275 "	Feliciano Simon	Bahia	584:375
12.09.1912	292 "	Feliciano Simon	Rio de Janeiro	506:075
17.09.1912	1.918 "	Feliciano Simon	Bahia	4.004:675
17.09.1912	642 "	Feliciano Simon	Rio de Janeiro	1.281:550
04.10.1012	700 "	Feliciano Simon	Rio de Janeiro	1.300:025
07.05.1913	1.014 "	Deambrosio Legrand & Cia	Montevideo	1.946:925
09.06.1913	437 "	Deambrosio Legrand & Cia	Rio de Janeiro	800:275
21.06.1913	151 "	Deambrosio Legrand & Cia	Rio de Janeiro	268:075
08.08.1913	74 "	Aurélio Jantsh	Rio de Janeiro	112:275
10.09.1913	725 "	Aurélio Jantsh	Rio de Janeiro	1.261:975

Fonte: Elaboração própria a partir das seguintes fontes de dados.¹⁹⁶

O extrato e caldo de carne foram exportados pela Casa Manoel Cavassa Filho & Cia. entre os anos de 1909 e 1912, e seu destino final era a Bélgica, Chile e Montevidéu. A casa

¹⁹⁶ - 27/03/1912 a 21/08/1912: Meza de Rendas Estadoaes de Corumbá de 1912. Registro de Exportações do Estado. 1º. Livro. Cx. 09. L. 02, pp. 10 – 26.

- 06/09/1912 a 04/10/1912: Meza de Rendas Estadoaes de Corumbá de 1912. Registro de Exportações do Estado. 1º. Livro. Cx. 09. L. 05, pp. 2 – 7.

- 07/05/1913 a 10/09/1913: Meza de Rendas Estadoaes de Corumbá de 1912. Registro de Exportações do Estado. 1º. Livro. Cx. 10. L. 03, pp. 15 – 26.

comercial mencionada era representante da *Brazil Land, Cattle and Packing Co.* que pertencia ao Sindicato Farquhar, que havia adquirido a fazenda Descalvados no município de Cáceres¹⁹⁷. As penas exportadas eram de garças, em sua maioria, apesar de algumas serem também de tuiuiús. Outro produto com característica específica os couros e peles de onças sendo mais valorizado o que tivessem a cabeça.¹⁹⁸

Registra-se aqui a problemática na construção das estatísticas de Exportação e Importação do Estado, pelas informações diferentes que cada fonte continha. Optou-se a montagem dos dados a partir das informações fornecidas pelas Estatísticas Oficiais do Comercio Exterior do Brazil dependente da Directoria de Estatistica Commercial do Ministerio da Fazenda desde os anos de 1900 a 1914. Mas esta dificuldade não foi exclusividade deste pesquisador. Ilustra-se aqui a descrição de um outro pesquisador sobre as discrepâncias deparadas:

os dados oficiais relativos à exportação da pecuária bovina e de seus subprodutos, como couros, peles e outros derivados são bastante contraditórios, pois em Mensagem à Assembléia Legislativa o presidente do Estado de Mato Grosso, o Coronel Antônio Paes de Barros, em 1905, informava que entre 1895 e 1904, os valores desses produtos tiveram índices favoráveis, isto é, 1895 (39:986\$269), 1897 (55:816\$000), 1899 (93:078\$785), 1901 (76:802\$614) e 1904 (110:199\$697). Por outro lado, a Seção de Estatística do Thesouro do Estado de Cuiabá, em 15 de junho de 1913, assinalou um quadro de valor das exportações de couros e peles orçados pelo Estado para os exercícios de 1893 até 1913 em torno de (3.489:000\$000). Os anos tidos como animadores pelo presidente do Estado, apresentam nesta seção de estatística, uma outra realidade, 271.000\$000, portanto bem menos que os 374:883\$356¹⁹⁹ apontados pelos dados oficiais enviados à Assembléia Legislativa, o que nos conduz à conclusão de que teriam sido manipulados.²⁰⁰

1.8 As charqueadas

É a primeira fase de manufatura, isto é, agregação de valor à carne produzida no Estado de Mato Grosso. É a partir do charque que a utilização da carne passará a ter mais valor que o couro, e o processo de agregação de valor não se estacionam no charque; também neste momento surgem outros subprodutos de carne, tais como caldo e extrato de carne. Assim, a criação pastoril se transformou em indústria pastoril pantaneira.

¹⁹⁷ TARGAS, Zulmária Izabel de Melo Souza. Casas comerciais importadoras/exportadoras de Corumbá (1904 – 1915). Dissertação. Dourados, 2012, p. 47.

¹⁹⁸ Estatísticas de Importação/Exportação do Ministério da Fazenda. Vários anos.

¹⁹⁹ As somas dos valores dos produtos totalizaram 375:883\$356 e não 374:883\$356 como assinalou o autor citado.

²⁰⁰ REYNALDO, Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870- 1940). Cuiabá, 2004, p. 146.

Para Mendonça (1914): “*Xarque é a forma industrial da carne que a adapta à resistir longo tempo à decomposição; elle se distingue das carnes secas (carne de vento, carne de sol) pela maior quantidade de sal que leva, e pelo processo especial de seccamento*”.²⁰¹

As charqueadas no Mato Grosso foram grandes empresas manufactureiras, assim o considerava Luis Miguel do Nascimento, responsáveis por um volume considerável da produção e por empregarem grande número de trabalhadores. No início do século XX, eram as principais indústrias do Estado e se constituíram numa das formas de aproveitamento econômico do gado, transformando-o em indústria pastoril no Pantanal Mato-grossense.²⁰²

1.8.1 Determinantes da instalação das charqueadas

As condições naturais das terras pantaneiras eram adequadas à atividade criatória²⁰³, isto proporcionou aos proprietários criadores de rebanhos bovinos desta região as possibilidades de crescimento dessa atividade. Desta maneira, a facilidade de ser obtida a matéria-prima favoreceu instalações de charqueadas na Bacia Pantaneira. No entanto, no início, devido à baixa qualidade do rebanho bovino ali criado de forma extensiva, e também as longas distâncias que separavam essa exploração do mercado consumidor desvalorizaram a matéria-prima, permitindo às manufaturadoras adquiri-la a preços baixos²⁰⁴.

Sobre a qualidade do gado vacum pantaneiro, Gilberto Luiz Alves (2005) tece a seguinte linha de consideração: “*o rebanho regional era conhecido, na época, por sua inferior qualidade e, exatamente por dispor de exígua quantidade de carne, só poderia ter aproveitamento industrial lucrativo nos saladeiros²⁰⁵ e charqueadas*”²⁰⁶. Quem apontara no mesmo sentido é Orlando Valverde (1972), quando afirma que o sistema de livre pastoreio, que imperou no Pantanal e as características de suas condições naturais é que, com o tempo, foram forjando uma qualidade de gado, que se tornou conhecida pelo nome de ‘boi

²⁰¹ MENDONÇA, Estevão de. A Indústria Pastoril e Pecuária in AYALA, Synesio Cardoso & SIMON, Feliciano. Alhum Graphico de Mato Grosso. Hamburgo, 1914, 9.292.

²⁰² NASCIMENTO, Luiz Miguel do. De sal e de sol: introdução ao estudo das charqueadas do antigo Estado de Mato Grosso. Jundiaí, 2011, p. 13.

²⁰³ Como já foi apresentado neste capítulo as condições favoráveis que a terra do Pantanal oferece para a criação da pecuária.

²⁰⁴ NASCIMENTO, Luiz Miguel do. De sal e de sol: introdução ao estudo das charqueadas do antigo Estado de Mato Grosso. Jundiaí, 2011, p. 23.

²⁰⁵ Não existe diferença entre dois termos (saladeiras e Charqueadas) de acordo com OLIVEIRA, Alberto Juvenal de. Dicionário Gaúcho: termos, adágios, expressões, ditados e outras brincadeiras. Porto Alegre: AGE, 2005, p. 77.

²⁰⁶ ALVES, Gilberto Luiz. A casa comercial e o capital financeiro em Mato Grosso 1870 – 1929. Campo Grande, 2005, p. 96.

pantaneiro'. Eram animais de pequeno porte, magros e musculosos, bons para fazer charque.²⁰⁷

Mas existem opiniões que contrastam com a de outros autores, como a de Mendonça (1914), os quais atestam que:

Ainda há bem pouco tempo, charqueadores orientais que vieram trabalhar em uma Charqueada estabelecida numas das principais fazendas do Pantanal, não cessavam de mostrar o seu entusiasmo pelo gado abatido que, em média, possuía um peso bruto de 750 kg.²⁰⁸

As charqueadas surgiram da atividade criatória pantaneira, como atividade correlata, conforme verifica Virgílio Corrêa Filho; na ótica de outros autores, o que ocorreu foi uma reconversão na atividade pecuária (primária) em industrial (secundária). Ainda segundo este autor: *“Paralelamente à indústria pastoril, desenvolveram-lhe as correlatas pela fundação de varias xarqueadas, onde se abate, em maioria, o rebanho pantaneiro, enquanto o outro e, de preferência, exportado para São Paulo, Minas e Paraguay”*.²⁰⁹

Outro motivo pelo qual se estabeleceram charqueadas no Pantanal é que na região Platina, especialmente na Argentina e Uruguai, o melhoramento genético começou bem antes do que no Brasil. E a partir desse melhoramento genético instalaram-se as modernas indústrias frigoríficas ligadas às grandes empresas monopolistas. Os pecuaristas, mais bem remunerados pela venda do gado em pé, inviabilizaram a atividade das charqueadas. No Brasil, só bem depois, em 1912, é que foram instalados os frigoríficos e as charqueadas permaneceram ainda com fôlego. Assim sendo, a instalação destas manufaturas nas longínquas regiões do interior, como Pantanal, por exemplo, ficou mais protegidas de uma concorrência direta com os frigoríficos.²¹⁰

Outro fator para a instalação das charqueadas platinas no Pantanal dizia respeito à renúncia fiscal promovida pelo Governo Provincial, no intuito de atrair estes capitalistas. No Rio Grande do Sul, para coibir a concorrência com os platinos, era praticada a proteção tarifária, para escapar do fisco; a solução encontrada pelos donos das charqueadas tanto da

²⁰⁷ VALVERDE, Orlando. Fundamentos geográficos do planejamento rural do município de Corumbá. Rio de Janeiro, 1972, p. 115.

²⁰⁸ MENDONÇA, Estevão de. A Industria Pastoril e Pecuária in AYALA Synesio Cardoso; SIMON, Feliciano. Álbum Graphico do Estado de Matto Grosso. Hamburgo, 1914, p. 288.

²⁰⁹ CORRÊA FILHO, Virgílio. A propósito do boi pantaneiro. Rio de Janeiro, 1926, pp. 52 – 54.

²¹⁰ NASCIMENTO, Luiz Miguel do. De sal e de sol: introdução ao estudo das charqueadas do antigo Estado de Mato Grosso. Jundiá, 2011, p. 25.

Argentina como Uruguai, foi a instalação da planta fabril tanto no Rio Grande do Sul como em Mato Grosso.²¹¹

No Mato Grosso, a primeira indústria de carne instalada deu-se em 1873, na fazenda situada em Descalvado, fundada por Rafael Del Sar²¹², e foi estimulada por incentivos fiscais. A propriedade tinha 240 léguas quadradas²¹³, com 200.000 cabeças de gado, e chegando a abater de 20.000 a 30.000 reses por ano²¹⁴. Na realidade, o governo imperial também estava interessado em promover o desenvolvimento dessa região de fronteiras, a fim de torná-la mais protegida das agressões externas, como ficou comprovado com a facilidade da invasão paraguaia, em dezembro de 1864, e posterior ocupação da cidade de Corumbá até 1867. Entretanto, da parte das empresas, elas ali se instalaram para fugir das taxações.²¹⁵

Também, pode se afirmar que no Mato Grosso, a existência de enormes e baratos excedentes bovinos subutilizados é que estimularam a instalação de charqueadas, no final do século XIX e início do XX. Para estas charqueadas havia mercado consumidor no Rio de Janeiro e na região Nordeste, o que facilitou a retomada do aproveitamento do gado bovino, utilizando-se para isso o transporte fluvial, pelo rio Paraguai e aliado ao interesse existente da parte dos investidores platinos²¹⁶ que buscavam opções em outros lugares, uma vez que nos seus países ocorreram importantes modificações na economia pastoril, em meados do século XIX devido ao rápido aumento da criação de ovinos para a exportação de lã para o mercado europeu.

De fato, essa atividade acabou por ocupar pastos antes destinados à pecuária bovina, acentuando a crise das charqueadas platinas, pela queda das exportações ao Brasil, Cuba e Estados Unidos. A saída encontrada pelos empresários ligados a este setor foi a implantação da exploração em Mato Grosso.²¹⁷

A partir daí deu-se o aumento do número de charqueadas instaladas no Pantanal e em todo o Estado de Mato Grosso. No quadro a seguir, uma boa parte das charqueadas foram

²¹¹ Ibidem.

²¹² Quem instalou a primeira Charqueada em Descalvado foi o empresário argentino Rafael Del SAR em 1873, as margens do Rio Paraguai pouco ao sul de Cáceres e já no fim dessa década seus abates atingiram 5.000 reses ao ano. Foi adquirida pelo empresário uruguaio Jayme Civils Buchareo, produziu caldo e extrato de carne e aumentou exponencialmente a produção da fazenda.

²¹³ 240 léguas quadradas equivalem a 864.000 hectares conforme dados do INCRA. Os dados estão disponíveis em: http://www.incra.gov.br/media/politica_fundiaria/regularizacao_fundiaria/anexos_tabelas.pdf Acesso em 05 junho 2015, p. 65.

²¹⁴ LISBOA, Miguel Arrojado Ribeiro. Oeste de São Paulo Sul de Mato Grosso. Rio de Janeiro, 1909, p. 157.

²¹⁵ NASCIMENTO, Luiz Miguel do. De sal e de sol: introdução ao estudo das charqueadas do antigo Estado de Mato Grosso. Jundiaí, 2011, p. 26.

²¹⁶ MAMIGONIAN, Armen. Inserção de Mato Grosso ao mercado nacional e a gênese de Corumbá. Florianópolis, 1986, p. 48.

²¹⁷ Ibidem.

instaladas na beira dos rios, o que facilitou os transportes dos charques na hora de escoamento. A exceção foi Campo Grande, mas esta cidade também está circundada por córregos e, no caso de Três Lagoas, podia contar com a proximidade do rio Paraná.

Quadro 1.4: Charqueadas instaladas no Estado de Mato Grosso até 1925

Denominação	Proprietários	Município onde está localizado
Cuiabá	Curvo & Irmãos	Cuiabá, nas margens do Rio Cuiabá.
Pirahim	S. Silva & Cia.	Cuiabá, nas margens do Rio Pirahim.
São João	Marques & Cia.	Poconé, nas margens do Rio Cuiabá.
Esperança (P. Joppe)	Mônaco, Marques & Cia. (Italiano)	Poconé, nas margens do Rio Cuiabá.
Descalvados	Brasil Land (Americano)	Cáceres, nas margens do Rio Paraguai.
Barranco Alto	José Dulce & Cia. (Italiano)	Cáceres, nas margens do Rio Paraguai.
Corumbá	Mônaco, Barros & Cia. (Italiano)	Corumbá, nas margens do Rio Paraguai.
Otilia	Barros Gomes & Cia.	Corumbá, nas margens do Rio Paraguai.
Alegre	Brasil Land (Americano)	Corumbá, nas margens do Rio Paraguai.
Barranco Branco	S. A. Rio Branco	Porto Murinho, nas margens do Rio Paraguai.
Mato Grosso	J. G. Ledesma	Porto Murinho, nas margens do Rio Paraguai.
Miranda	C. Nery & Cia.	Miranda.
Aquidauana	Pinsdoff & Cia. (Alemã)	Aquidauana, nas margens do Rio Aquidauana.
Acôgo	Pinsdoff & Cia. (Alemã)	Aquidauana.
Rio Grandense	Destoc & Cia.	Campo Grande.
Campo Grande	Vasquez & Cia. (Uruguaios)	Campo Grande.
Esperança	A. Fontoura & Cia.	Campo Grande.
Rio Pardo	Destoc & Cia.	Campo Grande.
Villa Velha	J. C. Jardim	Três Lagoas

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de CORRÊA FILHO, Virgílio. A propósito do boi pantaneiro. Rio de Janeiro, 1926, pp. 52 – 53.

1.8.1.1 Isenção tributária na Província

De fato, a isenção tributária incentivou a instalação da primeira manufatura de carne em Mato Grosso. Conforme esclarece Corrêa Filho, o início do processo de produção de charques foi beneficiado pela Assembleia Legislativa Provincial, a partir da formalização da isenção de tributos por dois anos, para todos os produtos produzidos, com exceção dos “couros crus ou sollas das xarqueadas”²¹⁸. Na Fazenda Jacobina “o abate atingia cinco mil reses por ano, compradas a 9.000 mil réis a cabeça posta no curral”²¹⁹.

O empreendimento estabelecido na fazenda mencionada, com objetivo de aumentar sua competitividade em relação à produção argentina e uruguaia, gozou da isenção tributária requerida para fortalecê-la, assim como a garantia de juros que as empresas concorrentes

²¹⁸ CORRÊA FILHO, Virgílio. A propósito do boi pantaneiro. Rio de Janeiro, 1926, p. 39.

²¹⁹ CORRÊA FILHO, Virgílio. Fazendas de gado no Pantanal Mato-grossense. Rio de Janeiro, 1955, p. 34.

recebiam dos seus respectivos governos. No Relatório do Vice-presidente provincial fica claro o motivo visado:

(...) estabelecida no Descalvado, a fábrica industrial mais importante da província já pelo valor de material empregado e das fazendas de gado que lhe estão anexas; já pela importância dos impostos que paga à província. Fallamos da fábrica de caldos concentrados e extrato de carne pertencente ao cidadão oriental Jaime Cibils y Buxarêo. Este estabelecimento montado com máquinas movidas a vapor e dos sistemas os mais modernos, luta com a competência que lhes colocam as fábricas de Fray-Bento, Salto e outros, que além de vantagens que o governo oriental e argentino lhes concedem tem ainda uma garantia de juros sobre o capital; e se não for auxiliada nos primeiros annos, terá talvez de suspender os seus trabalhos extinguindo-se assim uma das fontes de renda da província”.²²⁰

1.8.2 Processo de Produção nas Charqueadas

Como visto, a matéria-prima fundamental para a elaboração do charque era a carne bovina e seu fornecimento nunca foi problema, pela existência de excedente bovino subutilizado e vendido a preços baixos. Assim, essa característica garantia fornecimento seguro do principal insumo. Além desta matéria-prima, o abastecimento de sal era também importante, e este sim onerava o custo de produção, já que tinha de ser importado, e o melhor sal provinha da Europa, precisamente de Cádiz na Espanha. O alto grau de pureza obtido pelos espanhóis na sua elaboração conferia-lhe uma qualidade especial para o tratamento das carnes.²²¹

Nas charqueadas, como em qualquer manufatura, o processo clássico é a divisão do trabalho. Verificam-se quatro funções básicas divididas em equipes:

- a) A encarregada de matar o boi, tirar o couro e desossá-lo;
- b) A que se ocupava em salgar a carne;
- c) A do varal, que colocava a carne para secar e
- d) A responsável pela separação e embalagem da graxa e do sebo.

Esta divisão era mantida com certa regularidade pela habilidade adquirida em suas funções.²²²

A forma de remuneração, assim como da criação, também era diversificada. Existiam trabalhadores mensalistas, diaristas, tarefeiros e até horistas. Essa forma de remuneração

²²⁰ Relatório do Excelentíssimo Sr. Vice-Presidente Dr. José Joaquim Ramos Ferreira apresentou à Assembléa Legislativa Provincial de Mato Grosso na 2ª. Sessão da 26ª. Legislatura. Cuyabá. Set. de 1887.

²²¹ NASCIMETO, Luiz Miguel do. De sal e de sol: introdução ao estudo das charqueadas do antigo Estado de Mato Grosso. Jundiá, 2011, p. 38.

²²² Op. Cit., p. 43.

justificava-se, uma vez que essa acontecia numa determinada época do ano, de janeiro e junho. No final de cada período, a maioria destes trabalhadores eram dispensados, os únicos que permaneciam eram os responsáveis pela manutenção.²²³

Outro tipo de mão de obra que vivia em função das charqueadas eram aqueles que traziam o gado de outras fazendas para o abate, as denominadas comitivas. As charqueadas mato-grossenses funcionaram como indústrias de transformação da carne em locais mais próximos das fazendas, mas não o suficiente para prescindir destas comitivas. Sem levar em conta se o gado era magro ou não, a viagem da fazenda até seu destino só poderia ocorrer por terra, e esta tarefa era especialidade das comitivas.²²⁴

Quanto às condições das instalações das primeiras charqueadas pode se concluir que funcionavam em simples barracão de zinco, situadas às margens de um rio, com seus varais para secar a carne. Eram constituídas por aparelhagem, cujos instrumentos mais importantes eram os tanques a vapor para extrair o sebo e a graxa; fora isso, o trabalho era preferencialmente manual, razão pela qual a produtividade dependia muito da prática e habilidade dos trabalhadores. A partir daí, ganhava relevância a divisão do trabalho, sem a rotação de tarefas, e muito menos da mão de obra.²²⁵

É importante observar que as charqueadas possuíam uma lógica e estrutura de funcionamento que não lhes permitiam ir além de um padrão técnico. No entanto, ao longo do tempo, as charqueadas modernizaram suas instalações, mas esta modernização não poderia ultrapassar certos limites, porque acabariam descaracterizadas, transformando-se em matadouros ou frigoríficos²²⁶. A estrutura das charqueadas permitia uma limitação do padrão tecnológico a ser utilizado.

O autor a seguir descreve detalhadamente a forma do abate de gado bovino no Pantanal:

...ao lado do galpão central estava situado o curral de cerca, composto por taboas serradas e de poucas divisões; a menor divisão era denominada de seringa. Após entrar na seringa, a rês passava, obrigatoriamente, por um corredor onde era laçada e puxada por um guincho até encostar a cabeça na cancela. Nesse momento, o desnucador subia na cerca trazendo na mão a lança de dois gumes em cabo curto com a qual, num só pontapé, atingia o animal na nuca, levando-o a perder o sentido. Em seguida sobre a zorra, pequeno carro sobre trilhos, o animal era transportado para a praça, área cimentada e entregue aos esfoladores que com muita habilidade e rapidez

²²³ Ibidem.

²²⁴ LEITE, Eudes Fernando. *Marchas na história: comitivas e peões-boiadeiros no Pantanal*. Campo Grande, 2003, p. 38.

²²⁵ NASCIMETO, Luiz Miguel do. *De sal e de sol: introdução ao estudo das charqueadas do antigo Estado de Mato Grosso*. Jundiá, 2011, p. 45.

²²⁶ Ibidem.

retiravam-lhe a pele, entregando o corpo de carne descoberto aos esquartejadores. Estes, por sua vez, o passavam aos carneadores, também postos no manejo das facas. Na sequência, entravam em ação os despostadores, manteadores, salgadores, hábeis no manejo das pás, com as quais distribuía o sal, transportados por carrinhos num vai e vem constante”.²²⁷

E o mesmo autor abaixo descreve o processo de preparação do charque propriamente dito:

As mantas, músculos manteados, desdobrados, afinados são colocados em camadas entre sal para deste receber a ação tipo cozimento, perdendo a maior porção de umidade para depois serem estendidas em varais para receber a ação do sol e do vento. Há os que se incumbem dos couros, outros das tripas, os da tina para cozinhar os ossos para recolher a gordura, os da seção de miúdos ou triparias²²⁸.

O mesmo processo é descrito na “Revista Terra e Gente” (2011) da seguinte maneira:

Abatido, o boi é levado em carreta para o ‘descolhamento’; seguindo os ossos e miúdos para um lado e a carne propriamente dito vai para as mesas onde se fazem mantas de charque, levada a seguir à salmoura. Depois vai ao sol por um período nunca inferior a duas horas. Leva um segundo serviço de salgamento no dia posterior, devendo aguardar o tempo de cinco dias para descer aos varais, nos quais se processa o andamento da secagem”.²²⁹

Mas, a nosso ver, o detalhamento do processo da fabricação do charque é corroborado por Soares (1959), que afirma que, após o abate, a carne era pendurada em varais internos, exposta à corrente de ar, por mais ou menos meia hora para seu resfriamento (perda do calor animal). Imediatamente, as peças eram submetidas à salga úmida num processo de 20 a 40 minutos num tanque com salmoura de concentração variável entre 22° e 25°. Depois eram empilhadas em declive para receber a chamada salga seca, onde alternavam-se camadas de sal, e peças de carne. O piso era coberto por uma camada grossa de sal, sobre o qual eram colocadas as peças, com a parte gorda para cima. Sobre a primeira camada da carne espalhava-se novamente o sal, e à continuação, outra camada de carne, e assim sucessivamente. Na primeira pilha, as peças permaneciam normalmente um tempo mínimo de doze horas, na seguinte, o tempo era maior. E o mesmo processo repetia-se por mais vezes.²³⁰

Já em condições de serem levadas ao sol, as peças eram lavadas numa salmoura fraca, e depois batidas até desprender-se do sal aderente. Esse é o momento mais delicado da técnica

²²⁷ RODON, J. Lucídio N. Tipos e aspectos do Pantanal. Cuiabá, 1972, pp. 142 – 145.

²²⁸ Idem, p. 145.

²²⁹ Revista Terra e Gente, apud NASCIMETO, Luiz Miguel do. De sal e de sol: introdução ao estudo das charqueadas do antigo Estado de Mato Grosso. Jundiá, 2011, p. 45.

²³⁰ SOARES, J. A Pereira. Fabricação de charque. Revista Brasil Oeste. São Paulo, 1959, p. 17.

de produção do charque, porque somente uma larga experiência do operador permitia uma avaliação correta da exposição ao sol e ao vento. Ainda segundo Soares, “a secagem muito rápida, por ação do sol muito forte e prolongada, a resultante é um produto seco e duro, caso oposto, ocorrem fermentações superficiais que prejudicam a qualidade do charque”.²³¹

Quando a carne é estendida pela primeira vez, não pode estar exposta ao sol muito forte, ao meio dia era recolhido, e levada para ser empilhada num estrado de madeira, e recoberta rigorosamente com um encerado, para evitar a ventilação e permitir que o calor concentrado continuasse a atuar. Ali permanecia por dois ou três dias dependendo das condições do tempo e da carne e, após isso, a primeira pilha a carne poderia estar exposta ao sol, gradativamente por mais tempo, até que o produto estivesse pronto para sua comercialização.²³²

Após a descrição do processo de fabricação do charque, conforme mencionado, inferimos que a mão de obra deveria ser especializada e experiente, pelo grau de detalhamento que dependiam as condições tais como, tempo exato, temperatura, umidade. É insuficiente seguir apenas instruções se não houver conhecimento do processo exigido para o tratamento a ser dispensado ao produto.

Como visto, a importância das charqueadas para o Pantanal sul-mato-grossense foi muito grande, por se tratar de uma região onde a pecuária bovina se constituiu numa das principais atividades econômicas. Pode se dizer que houve a maximização da utilidade do gado bovino no Pantanal, mediante a implementação das charqueadas para aquele momento.²³³

Dentro da estrutura de mercado no sistema capitalista, a pecuária é tomadora de preços. Mas no Pantanal, as charqueadas exerceram uma espécie de oligopólio, porque as fazendas de criação só poderiam vender seus gados às poucas produtoras de carne; assim a situação das charqueadas constituiu-se a de formador de preços no Pantanal mato-grossense, e na cadeia concorrencial no mercado internacional, apresentaram-se como tomadoras de preços, pois, as produtoras nacionais dependiam dos preços que o mercado mundial impunha.

Sobre o financiamento das charqueadas instaladas no Pantanal, até a segunda década do século XX, as grandes estruturas manufatureiras eram de propriedade de empresários

²³¹ Ibidem.

²³² Ibidem.

²³³ NASCIMENTO, Luiz Miguel do. De sal e de sol: introdução ao estudo das charqueadas do antigo Estado de Mato Grosso. Jundiá, 2011, p. 27.

uruguaio e argentino, que trouxeram, além do capital e tecnologia, toda a aparelhagem para suas instalações. No Mato Grosso, só utilizaram a matéria-prima e a mão de obra.²³⁴

Costa Marques (1914) também registrou a ausência de instituições bancárias²³⁵ nas primeiras décadas do século XX, na seguinte afirmação:

Não ha casas bancarias, nem instituto algum de credito destinado a facilitar recursos à lavoura, e grande é a falta de capitaes, pois como ja dissemos, o pouco que ali existe, é de preferencia empregado nas industrias extractivas que muitas vezes são do Estado, e a cujo respeito podemos afirmar que, si o Brazil é o mais rico paiz do mundo em industrias extractivas, do Brazil é o Estado de Mato Grosso que possui maior variedade.²³⁶

Em 1895, a empresa passou a ser propriedade da *Compagnie des Produits Cibil*, com sede em Antuérpia, na Bélgica, empresa com capital de 3.500.000 francos belgas, e tendo como sócio mais importante da nova firma seu antigo proprietário, Jaime Cibils Buchareo²³⁷. Nesse momento, a produção estava voltada para o extrato e caldo de carne. Após entrar em crise em 1902, a empresa foi substituída pela *Société Industrielle et Agricole du Brésil* com sede em Bruxelas e um capital de 3.000.000 de francos belgas. Apesar da boa perspectiva, a empresa foi liquidada e vendida para o *Guarantee Insurance and Investment Cyld* do Grupo Farquhar²³⁸, e posteriormente, *Brazil Land and Cattle Packing Co.*²³⁹

Como visto, o desenvolvimento da manufatura de charque no Mato Grosso esteve ligado, no seu início, a empresários estrangeiros, sobretudo platinos, passando, posteriormente, para domínio do capital belga, e, por sua vez, repassado ao capital americano. Somente após a década de 1920 é que os matogrossenses começaram a assumir a liderança nesta atividade manufatureira, dando sequência a uma nova fase das charqueadas no Estado.²⁴⁰

²³⁴ Op. Cit., p. 22.

²³⁵ Especificamente em Corumbá, a primeira Agência bancária foi aberta em 15 de julho de 1916. Ver GALVÃO, Caline. Primeira agência do Banco do Brasil no Centro-Oeste completa 100 anos em Corumbá. Disponível em: <http://www.diarionline.com.br/?s=galeria&id=1499#> Acesso em: 20 dez 2016. E no Estado, só foi fundado na última década do século XIX, em Cuiabá, existia somente o Banco Rio/Mato Grosso, criada pelo Decreto nº 1.149, de 6.12.1890. Ver QUEIROZ, Paulo Cimo. Joaquim Murtinho, banqueiro: Notas sobre a experiência do Banco Rio e Mato Grosso (1891-1902). Revista Estud. hist. (Rio J.) vol.23 no. 45. Rio de Janeiro Jan./June 2010, p. 2.

²³⁶ COSTA MARQUES, Joaquim Augusto. Agricultura in AYALA, S. Cardoso & SIMON, Feliciano. Alphum Graphico do Estado de Matto Grosso de Mato Grosso. Corumbá, 1914, p. 275.

²³⁷ STOLS, O. Brasil se defende da Europa: suas relações com a Bélgica (1830 – 1914). Boletim de Estudos Latino americanos y del Caribe. Amsterdã, 1975, p. 13.

²³⁸ Idem, p. 15.

²³⁹ Agora este capital que era europeu muda para as mãos do capital americano.

²⁴⁰ NASCIMENTO, Luiz Miguel do. De sal e de sol: introdução ao estudo das charqueadas do antigo Estado de Mato Grosso. Jundiá, 2011, p. 84.

1.8.3 Para as charqueadas no Pantanal - “tanto faz” a água como o ferro

Para a elaboração do charque, dois eram os insumos fundamentais: a carne bovina e o sal. O primeiro deles, na região existia em grande quantidade, no entanto, o sal era importado, de forma preferencial da Espanha, o que elevava muito o custo de produção do charque pantaneiro.²⁴¹

As charqueadas, quando o principal meio de transporte do Mato Grosso foram as águas, utilizava-se desta via para o seu escoamento. Da mesma maneira, ao instalar-se a ferrovia Noroeste do Brasil (NOB), ao longo dos seus trilhos, foram instaladas algumas charqueadas. Apesar do argumento de Valverde (1972), o aumento dos custos de produção não inviabilizou a instalação de novas manufaturadoras para o charque.

Outro fator que é preciso levar em conta é a queda da hegemonia do capital platino, pois, desde a abertura da Estrada de Ferro da Noroeste do Brasil, passou a existir uma articulação maior com o Estado de São Paulo, e a relevância dos portos de Buenos Aires e Montevideú diminuíram com esta nova dinâmica apresentada pela região pastoril. A esse respeito, as afirmações de Nascimento (2011) parecem ser muito elucidativas:

De qualquer forma, pensamos que um aspecto mais significativo ainda para se entender a perda da hegemonia de capitalistas platinos na região está relacionado, ao estabelecimento de um maior vínculo nas relações econômicas do sul de Mato Grosso com o estado de São Paulo, promovida pela ferrovia.²⁴²

A estrada de ferro interferiu na pecuária por meio da comercialização do rebanho e das práticas de cria e manejo. As inovações tecnológicas introduzidas na indústria pastoril impactaram sobre as produções das charqueadas, especificamente, os frigoríficos, que, apesar de serem desenvolvidos no século XIX (segunda metade), somente no século XX entraram no Brasil, e no Mato Grosso, a nova tecnologia ainda tardou para ser implementada. Como o consumo interno no Estado era insignificante diante da sua capacidade produtiva, o estado sentiu as consequências do excesso de oferta e pouco consumo.

Para a indústria frigorífica, a criação da pecuária intensiva torna-se primordial pelo abate mais rápido do gado. Já para as charqueadas, embora não sejam incompatíveis, no que

²⁴¹ VALVERDE, Orlando. Fundamentos geográficos do planejamento rural do município de Corumbá. Rio de Janeiro, 1972, p. 128.

²⁴² NASCIMETO, Luiz Miguel do. De sal e de sol: introdução ao estudo das charqueadas do antigo Estado de Mato Grosso. Jundiá, 2011, p. 70.

respeita à criação extensiva, o custo de produção é muito inferior, e as charqueadas adaptavam-se melhor à matéria-prima, que era fruto, em sua maior parte, da própria natureza.

Quadro 1.5: Estabelecimentos de charqueadas instaladas à margem da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil após 1914.

Charqueadas	Município
Saladero Pedra Branca	Miranda
Saladero Aquidauana	Aquidauana
Saladero Campo Grande	Campo Grande
Xarqueada Eliseu Cavalcanti	Campo Grande
Xarqueada Salustiano de Lima	Campo Grande
Xarqueada Antonio Ignácio da Silva	Campo Grande
Saladero Rio Pardo	Campo Grande
Saladero Esperança	Campo Grande
Saladero Serrinha	Três Lagoas
Xarqueada Mato Grosso	Três Lagoas
Xarqueada Santa Luzia	Três Lagoas
Xarqueada Villa Velha	Três Lagoas
Xarqueada Tombo	Três Lagoas

Fonte: Marques Azevedo, apud BORGES, Fernando Tadeu Miranda. Do extrativismo à Pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso. 1870 a 1930. São Paulo, 2001, p. 86.

Na verdade, as charqueadas conseguiram sobreviver por um longo período do século XX, devido à lentidão do processo de modernização da indústria pastoril no Mato Grosso²⁴³. A indústria frigorífica não propiciou ao Estado de Mato Grosso, o que Joseph Alois Schumpeter, 1961, denominou de destruição criadora.²⁴⁴ Já que a indústria das charqueadas, continuou devido à dinâmica interna do país, o consumo nordestino.

Apenas entre 1907 e 1909 ocorreram efetivamente a instalação, no sul do Estado de Mato Grosso, de grandes empresas expressamente identificadas como charqueadas. Especificamente três estabelecimentos remetiam suas produções para o Rio de Janeiro e o Nordeste, pela via fluvial no rio Paraguai, e pertenciam a industriais uruguaios e tinham suas sedes em Montevidéu.²⁴⁵

²⁴³ NASCIMETO, Luiz Miguel do. De sal e de sol: introdução ao estudo das charqueadas do antigo Estado de Mato Grosso. Jundiaí, 2011, p. 110.

²⁴⁴ SCHUMPETER, Joseph Alois. Capitalismo, Socialismo e Democracia. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961, p. 108.

²⁴⁵ Queiroz, Paulo Roberto Cimó. O desafio do espaço platino às tendências de integração do antigo sul de mato grosso ao mercado nacional brasileiro: um hiato em dois tempos. Disponível em: file:///C:/TESIS/2017/Artigo%20Prof.%20Cim%C3%B3.pdf Acesso em 16 jan 2017. p. 141.

1.8.4 O Contrabando de gado

O comércio de gado em pé era realizado ao Paraguai, principalmente logo após a Guerra da Tríplice Aliança. Conforme Corrêa Filho (1926), a quantidade de gado existente no Paraguai diminuiu consideravelmente pelos cinco anos de luta bélica, na seguinte descrição:

Terminada a Guerra da Triplice Alliança, contra o Paraguay, achavam-se privados de quase todo seu gado as regiões que são hoje as principais criadoras no sul de Mato Grosso. Exceptuaram-se somente os primitivos ‘Pantaneiros’, criados nos pantanaes e outras partes distantes e de difícil acesso da então Provincia. Em estado ainda pior que Mato Grosso achava-se a criação de gado na Republica do Paraguay depois da terminação da guerra de Lopes. Dos dois milhões de cabeças de gado que se encontravam nos campos paraguayos no começo da hostilidade (1864), restavam no anno de 1870 apenas 15.000.²⁴⁶

Aplicando-se a lei da oferta e da demanda, os preços do gado no Paraguai tendem a aumentar devido a sua escassez. Os produtores do sul de Mato Grosso preferiram comprar tanto o sal como outros produtos em Concepción, onde os preços são inferiores aos praticados em Corumbá.²⁴⁷ Infere-se que, a partir desta prática, a venda de gado ao Paraguai sem o pagamento dos devidos impostos, assim como a “importação” de produtos com evasão dos tributos foi uma atividade corriqueira.

Na atividade criatória de bovinos, a peste de cadeiras também foi fator de entrada ilegal do gado pantaneiro ao Paraguai, quando os tropeiros paraguaios, através da fronteira, penetravam para auxiliar seus pares brasileiros a campear o gado, que depois era conduzido ao outro lado da fronteira, sem o devido recolhimento dos impostos. Esta prática aumentou quando findou a Guerra da Tríplice Aliança.²⁴⁸ Sobre a evasão de divisas registra-se aqui a preocupação do Presidente do Estado no Relatório apresentado à Assembleia Legislativa:

Muito gado pode subtrair-se ao imposto sahindo para outras provincias do império, e o que passa para a vizinha republica do Paraguai atravessando a extrema linha do Rio Apa procurando naturalmente os passos numerosos de sahida franca que tem o rio, para eximir-se do elevado imposto de 10\$000 de cada boi.²⁴⁹

E neste aspecto, nos reportamos à citação do primeiro parágrafo deste subitem, que registra como um dos motivos do contrabando a elevação dos impostos por parte do governo,

²⁴⁶ CORRÊA FILHO, Virgílio. A propósito do boi pantaneiro. Rio de Janeiro, 1926, pp. 36 – 37.

²⁴⁷ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 307.

²⁴⁸ Ibidem.

²⁴⁹ Relatório apresentado à Assembléa Legislativa Provincial de Mato Grosso pelo Presidente da Provincia Dr. Joaquim Galdino Maciel no dia 12 de julho de 1886. Cuyaba. Manuscrito.

potencializado pela fiscalização insuficiente para acompanhar a movimentação do rebanho, o que dificultava a cobrança de impostos por parte do ente arrecadador.²⁵⁰ No mesmo Relatório consta que “*O roubo de gado foi rotineiro em toda a fronteira; na prática, impossível de ser reprimido*”.²⁵¹ A esse respeito, as autoridades encarregadas das guarnições de fronteira demonstraram sua preocupação pela facilidade da passagem do contrabando na zona fronteiriça e pela falta de controle tanto do fluxo clandestino de mercadorias como de bois e de pessoas.²⁵²

Outra característica de Mato Grosso se dá a partir de quando a ferrovia passa a depender mais do mercado interno e sem a forte concorrência platina - como foi o caso das charqueadas e outros subprodutos da indústria pastoril do Rio Grande do Sul. Sobre esta concorrência Queiróz assevera, 2008:

Se, portanto, o próprio Rio Grande do Sul sofria com a concorrência platina, tal concorrência devia ser muito mais forte com relação a Mato Grosso. Assim se compreende que, ao longo do século XIX e início do XX, os "produtos animais" que aparecem nas listas dos produtos mato-grossenses de exportação consistam sobretudo em couros, além de chifres, sebo e outros itens que, por não demandarem uma custosa preparação, tinham maior possibilidade de encontrar colocação no mercado, mesmo tendo de vencer distâncias de milhares de quilômetros. O extrato e o caldo produzidos por Cibils, por sua vez, deviam suportar melhor tais distâncias pelo motivo contrário, isto é, seu alto valor unitário.²⁵³

Conclusão

Ao concluirmos este capítulo, verificou-se que o gado foi a peça decisiva na constituição da economia e sociedade pantaneira, porque tornou-se o motor dos meios de transporte, tração na agricultura e indispensável à alimentação, desde o couro vacuum até o vestiário, habitação e importante artigo de exportação. Este conjunto harmônico de circunstâncias propiciou o processo de desenvolvimento da pecuária pantaneira, que chegou ao seu auge nas primeiras décadas do século XX.

²⁵⁰ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 308.

²⁵¹ Relatório do Intendente Municipal de Miranda de 31 de dezembro de 1895. Manuscrito. Lata 1895D. Relatório apresentado à Câmara Municipal de Nioac pelo 1º Vice Intendente, José Alvarez Sanchez em 19 de janeiro de 1912.

²⁵² CORRÊA, Lúcia Salsa. História e Fronteira. O Sul de Mato Grosso. Campo Grande, 1999, p. 218.

²⁵³ Queiroz, Paulo Roberto Cimó. O desafio do espaço platino às tendências de integração do antigo sul de mato grosso ao mercado nacional brasileiro: um hiato em dois tempos. Disponível em: file:///C:/TESIS/2017/Artigo%20Prof.%20Cim%C3%B3.pdf Acesso em 16 jan 2017. p. 140 – 141.

Nas relações sociais de trabalho, o que prevaleceu foi a dualidade, que permitiu avanços a alguns e uma exploração à maior parte dos trabalhadores, passando do escravismo principalmente indígena, até a mão de obra assalariada. O Pantanal, desde o início do processo de colonização no século XVI, esteve estreitamente ligado à pecuária. As dificuldades naturais foram superadas e contribuíram de forma decisiva à articulação da região com todo o território nacional.

Na cidade portuária de Corumbá, que recebia com frequência mercadorias vindas de Cuiabá, apesar da pequena distância entre o porto e os outros pólos e da facilidade em se fazer o percurso via fluvial, havia um fator limitador: só produziam uma pequena parte tanto para o consumo local para a exportação (produtos primários). Os produtos que a Província importava também atracavam no Porto de Corumbá devido à limitação que a via fluvial impunha para chegar à capital, e outra forma de transporte não havia. Com isso, Corumbá foi se formando como entreposto comercial, pois, foi a partir dela que as exportações eram realizadas, e recebiam as importações para sua posterior distribuição para o mercado regional, dados estes que justificam, por isso, a análise específica do capítulo a seguir, o caminho das águas.

CAPÍTULO II

2. AS VIAS DE TRANSPORTES: A ÁGUA

2.1 INTRODUÇÃO

O principal que merecerá um maior enfoque neste capítulo é o Rio Paraguai pelo papel desempenhado para Mato Grosso mediante seu porto de Corumbá que teve o maior destaque dentre os outros. Por este rio foram incrementadas as atividades portuárias e propiciou a recuperação econômica matogrossense após a Guerra da Tríplice Aliança. Corumbá se constituiu no ponto de atração do capital financeiro por intermédio das casas comerciais²⁵⁴, que se tornaram pontes para a ação tanto do capital norteamericano como do europeu.²⁵⁵

Inúmeras foram as empresas que atuaram na navegação dos rios matogrossenses. Algumas malograram, porque careciam de qualidade na prestação de serviços à população, outras não vingaram pela desorganização na sua estrutura física, e má conservação dos equipamentos a bordo, e falta de segurança aos passageiros.²⁵⁶

Estas empresas recebiam do governo Imperial subsídios para sua operação em águas matogrossenses. A partir da concorrência com as rodovias, a navegação no rio Paraguai foi decaindo²⁵⁷. Mas o caminho das águas tem suas próprias dificuldades. Braudel na sua obra, considerada por muitos como a principal, “O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Felipe II”, afirmava que as águas podem revelar “*união, transporte, troca, aproximação, com a condição de que o homem se esforce por isso, aceite pagar o preço*”.²⁵⁸ As águas do rio Paraguai e as dos seus afluentes foram um caminho tortuoso, cheio de surpresas. Estas águas que, para muitos poderiam significar separação, obstáculos²⁵⁹, para outros, propiciaram oportunidades.

Os grandes rios são considerados como vias de transportes, agentes de ligação e comunicação - e em alguns aspectos de obstáculos para as realizações do homem - concordando com o autor citado acima. As atividades levadas a cabo nos vales fluviais deram feições diversas aos cursos, convertendo-os em grandes reservatórios necessários para a irrigação da produção

²⁵⁴ Cujas abordagens serão explicitadas no capítulo 5 desta tese.

²⁵⁵ REYNALDO, Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, p. 17.

²⁵⁶ Idem, pp. 17 – 18.

²⁵⁷ BRAUDEL, Fernand. O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Felipe II. Lisboa, 1983, v. I, p. 309.

²⁵⁸ BRAUDEL, Fernand. O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Felipe II. Lisboa, 1983, v. I, p. 309.

²⁵⁹ OLIVEIRA, Vítor Wagner de. Entre o Prata e o Mato Grosso: uma viagem pelo mundo do trabalho marítimo de 1910 a 1930. Buenos Aires, Montevideu, Assunção e Corumbá. Tese de Doutorado. Campinas, 2006, p. 22.

agrícola ou em grandes caminhos móveis, como foi com o rio Paraguai, capaz de vitalizar o comércio entre as nações.²⁶⁰

Sobre o Mato Grosso, delimitação geográfica escolhida neste trabalho, o viajante alemão que fez parte das primeiras viagens de conquista do rio, no século XVI, comentou com bastante adjetivação que “*Mato Grosso es una tierra encantadora, nos alegra su belleza, nos someten sus atractivos, nos seducen sus riquezas. El río Paraguay, la principal puerta que permite a las inmensas regiones de Mato Grosso, ofrece, por la cantidad de bellezas naturales incomparables, y por los grandiosos paisajes que se desdoblán a nuestra vista, como la fauna y flora en gran parte todavía desconocidas, que podemos contemplar*”.²⁶¹

Um dos obstáculos referidos nos parágrafos anteriores são os contornos ibéricos na fronteira oeste matogrossense que constituíram-se numa extensão das antigas rivalidades dessas ex-potências européias, ao se colocarem em campos opostos. A coroa portuguesa procurou investir na construção e conservação de fortalezas para assegurar a preservação dos limites do domínio português, já que a ameaça de uma ocupação castelhana na Capitania de Mato Grosso exigia de sua população o ônus de sua própria segurança.²⁶²

No decorrer dos séculos, e já no final do XVIII, os vários eixos matogrossenses eram basicamente fluviais nestes rios - Tietê, Paraguai, Madeira-Guaporé - sendo complementados pela via terrestre denominados “caminhos de Goiás”, mas este de maneira precária. Em todo esse período, até o início do século XX, a economia da Província teve pouco crescimento, prevalecendo sua natureza primário-exportadora. A produção do sul foi a pecuária, e da região norte borracha e poaia²⁶³. Isto nos ajuda a compreender a importância do rio Paraguai no processo de configuração territorial, de integração nacional, de conformação econômica e sociocultural do país.²⁶⁴

A articulação com o norte do país para Mato Grosso foi fundamental, precedendo do dinamismo com a Bacia do Prata. Para Moura, “*sem os socorros do Pará não é possível poderem subsistir estas Minas, nem conservar-se sem grande detrimento e despesa a posse deste rio; porque só dali pode vir com abundância, e menos dilação, assim armas, como*

²⁶⁰ BRAZIL, Maria do Carmo. Rio Paraguay. El mejor del mundo: Reflexões sobre o papel histórico e geoestratégico dos caminhos fluviais. Estudos Históricos. CDHRPyB – Año VI - Julio 2014 - N° 12 – Uruguay, p. 1.

²⁶¹ SCHMIDEL, Ulrich. Viaje al Río de la Plata. Buenos Aires: Biblioteca Virtual Universal 2003, s/p.

²⁶² REYNALDO, Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870- 1940). Dissertação. Assis, 2000, pp. 48 – 49.

²⁶³ MACEDO, Luciano Duarte. A situação do desenvolvimento econômico em Alto Taquari e Alto Araguaia após a chegada da ferrovia. Dissertação. Cuiabá, 2011, p. 84.

²⁶⁴ BRAZIL, Maria do Carmo. Rio Paraguay. O “Mar Interno” Brasileiro. Campo Grande, 2014, p. 13.

*municações, e enquanto a fazendas, principalmente o molhados, que por outra qualquer via vêm com muito maior risco, despesa e demora”.*²⁶⁵

D’Alincourt considerava que no Mato Grosso, o destaque residia nas águas dos diversos rios que banham esta Província:

Província de Mato Grosso é de um interesse reconhecido para o vasto e rico Império do Brasil; ela lhe serve de ante-mural, por todo o Ocidente e grande parte do Meio-Dia, cobrindo as Províncias do Grã-Pará, Goyáz e São Paulo, desenvolvendo uma fronteira dilatada de mais de 500 léguas, que tem princípio na cachoeira de Santo Antônio, no Rio Madeira, pela latitude de 8° 48’, e seguindo por este, e pelos Rios Mamoré, Guaporé, Paraguacu, passa por detrás das serras de Albuquerque e da dos limites, aproximando-se às grandes Bahias de Uberaba e Gaíba; vai à boca da Bahia Negra, no Paraguay, e corre depois pelo rio Apa até as fontes do Igatimy, pela Latitude de 23° 20’, onde finda abrangendo a Vacaria; vindo a formar estes rios a raia entre esta Província, e as espanholas do Paraguay, Chiquitos e Moxos.²⁶⁶

No século XIX, a ideia de distância estava associada ao meio de transporte, pois, até 1857, quando chegaram a Cuiabá as primeiras lanchas a vapor, as viagens para a Corte eram feitas em lombos de burros, gastando quase sempre, mais de seis meses. Assim, quando da chegada do navio a vapor foi considerado como *“motivo de excepcionais festejos e incontido júbilo, de vez que as viagens por água até o Rio de Janeiro, já poderiam, então, ser feitas em mais ou menos trinta dias”.*²⁶⁷

A partir desta data, a navegação foi aumentando gradativamente, sendo somente interrompida durante o período da Guerra da Tríplice Aliança. Após este momento, o movimento de navios nacionais e estrangeiros, interligando com regularidade Corumbá a grandes centros urbanos platinos e brasileiros, é que propiciou o crescimento da cidade. Dessa maneira, muitos comerciantes e aventureiros vinham conhecer e mensurar as potencialidades e acabavam por instalar seus negócios no porto.²⁶⁸

Para Ito, desde que o homem aprendeu a arte de navegar construindo botes e jangadas, estes recursos têm sido intensamente aproveitados como meios de transporte, na conquista e ocupação de vastas regiões e nos intercâmbios comerciais que se estabeleceram. De fato, a

²⁶⁵ MOURA, Carlos Francisco. A contribuição naval à formação territorial do extremo oeste (Mato Grosso, Rondônia e Mato Grosso do Sul). Rio de Janeiro, s/ed. 1986, p. 33.

²⁶⁶ D’ALINCOURT, Luiz. Memória sobre a viagem do Porto de Santos à cidade de Cuiabá. 2ª. ed. São Paulo, 1976. p. 169.

²⁶⁷ BARROS, Carlos Vandoni de. Os Barões de Vila Maria. Campo Grande, 2010, p. 37.

²⁶⁸ ITO, Claudemira Azevedo. Corumbá, o espaço da cidade através dos tempos. Campo Grande, 2000, p. 67.

conquista e ocupação do território matogrossense foi uma epopeia fluvial; atingir o seu distante território só se tornou possível com o concurso dos rios.²⁶⁹

Mediante o crescimento da navegação no rio Paraguai, Corumbá projetou-se, no final do século XIX, como a principal cidade dentro da hierarquia urbana de Mato Grosso. A posição na rede hidrográfica da Bacia do Paraguai possibilitou a expansão de sua área de influência por toda a Província de Mato Grosso, onde, ainda hoje, em muitas localidades, a via fluvial constitui-se no único meio de acesso.²⁷⁰

Outro autor que deu destaque ao papel representado pelo rio Paraguai é Mamigonian, para quem a navegação deste rio exerceu importante papel no crescimento econômico de Mato Grosso durante a segunda metade do século XIX. Não teria permitido só escoamento mais rápido e mais barato dos produtos tradicionais (couros e peles, ipecacuanha etc.), como também tornou possíveis práticas de produções anteriormente inexistentes, como a extração da erva-mate, a preparação do charque etc. Também, o rio Paraguai tornou-se via de comunicação obrigatória no território do Mato Grosso, por onde transitavam mercadorias, tanto as exportadas como as importadas. Esta mudança operada nas comunicações e no comércio matogrossense com o exterior teve papel fundamental na gênese da cidade de Corumbá.²⁷¹

2.2 Os Caminhos Fluviais percorrido na Rota das Monções

Foram as monções, que com gente, cargas de suprimento e meios para a defesa foi promovida a descoberta e ocupação do vasto “*hinterland*” brasileiro. No caso específico de Mato Grosso, as dificuldades foram inumeráveis, como vencer rios encachoeirados, transpor longas distâncias por terra, os varadouros em que as embarcações e mercadorias foram transportadas por terra nos trechos onde eram interrompidas as comunicações pela água, e, também, se desviar das maiores cachoeiras. Agregam-se a isso, as doenças, escassez de mantimentos e fome; muitas vezes se perdiam alimentos no soçobrar das embarcações, ou quando se esgotavam, antes de concluída a longa viagem.²⁷²

²⁶⁹ ITO, Claudemira Azevedo. Corumbá: A Formação e o Crescimento da Cidade. Dissertação. São Paulo, 1992, p. 14.

²⁷⁰ Ibidem.

²⁷¹ MAMIGONIAN, Armen. Inserção de Mato Grosso ao mercado nacional e a gênese de Corumbá. Florianópolis, 1986, Geosul – N° 1, p. 53.

²⁷² BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação de Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 2.

Outra dificuldade estava na oposição dos índios que defendiam seu território diante da “invasão”. Dentre os diversos grupos, quem mais ganhou destaque foram os Paiaguás. Nas passagens da obra de Sérgio Buarque de Holanda, ficou registrado um dos ataques deferidos pelos paiaguás aos monçoeiros da seguinte maneira:

Ninguém sabia, até então, que gentio era esse, nem em que partes habitavam, nem que nome tinha. Soube-se depois que eram índios de corso e sem morada certa, vivendo constantemente sobre as águas do Paraguai e dos Pantanais. Sucodem-se logo as expedições organizadas para dar combate a esse novo inimigo, mas os resultados obtidos não correspondem às grandes esperanças nela depositadas. Dos insultos constantes do Paiaguá, ficou particularmente célebre o ataque efetuado em 1730 à monção em que voltava para São Paulo o Ouvidor Antônio Alves Lenhas Peixoto. Na peleja que então se travou, pereceram quase todos os cristãos, inclusive o ouvidor, e perderam-se sessenta arrobas de ouro, de que se iam pagar os quintos na Casa da Fundição.²⁷³

Para este autor das “Monções”, Cuiabá é de certa forma, um prolongamento da história das bandeiras paulistas, quando da expansão para o Brasil Central. Desde o século XVII, especificamente no ano de 1622, numerosos grupos armados procedentes de São Paulo, Parnaíba, Sorocaba e Itu já exploravam terras matogrossenses, preando índios, ou assolando povoações de castelhanos. Nesse mesmo período, Raposo Tavares atravessa a região da Vacaria, sobe o Paraguai, para ganhar depois os rios da Bacia Amazônica. Alguns deles foram Luiz Pedroso Xavier, assim como Antônio Castanho e Silva que chegou até às Cordilheiras peruanas. Manoel de Campos Bicudo que penetrou tanto no Paraná e Paraguai; Antônio Ferraz de Araujo e Manoel de Frias alcançando as missões dos Chiquitos, ameaça Santa Cruz de la Sierra onde são derrotados.²⁷⁴

No início do século XIX foi encetada a navegação pelos rios Arinos, Juruena e Tapajós desde as imediações da Vila Diamantino para a cidade de Santarém (Pará). Por esta via chegaram a Mato Grosso carregamentos de sal, ferro, louças e diversos produtos de consumo na Província. Mas o transporte de artigos de grande peso era evitado por oferecerem dificuldades para conduzi-los nos trechos em que os obstáculos naturais dos rios obrigavam à travessia por terra. Esta via entrou em declínio em meado do século XIX em decorrência da cessação da importação de sal e da abertura do rio Paraguai à livre navegação. Esta rota

²⁷³ HOLANDA, Sérgio Buarque de. *Monções*. 2ª. ed. São Paulo, 1976, p. 68.

²⁷⁴ *Idem*, p. 47.

também era muito utilizada na procura do guaraná que os índios preparavam, sendo de grande consumo em Mato Grosso.²⁷⁵

A comunicação tradicional para Mato Grosso era realizada por São Paulo e os caminhos do Pará chegaram a rivalizar com o de São Paulo. Esta consistia em passar do rio Paraguai para o rio Paraná pelos rios Taquari e Coxim, os ribeirões de Camapuã e finalmente pelo rio Pardo, afluente do Paraná. Esta navegação, lenta e custosa pelas numerosas cachoeiras do rio Coxim, foi definindo lentamente e era pouco utilizada durante o século XIX.²⁷⁶

Quem aponta também o primeiro roteiro dos rios percorridos nesta rota das monções é Maria do Carmo Brazil, que envolvia os seguintes caminhos fluviais: rio Tietê (antigamente Anhembi), rio Grande (rio Paraná), rio Anhanduí, rio Pardo, cuja travessia era feita por terra através dos Campos das Vacarias, rio Emboteteu (rio Miranda), rio Paraguai e rio Cuiabá. O segundo roteiro²⁷⁷, envolvia os seguintes caminhos fluviais rio Tietê, rio Grande rio Pardo, rio Sanguessuga com uma travessia por terra pelo Varadouro de Camapuã, riacho Camapuã, rio Coxim, rio Taquari para então se internar no rio Paraguai, o rio São Lourenço (rio Porrudos) e o rio Cuiabá.²⁷⁸ Na seguinte figura, apresenta-se algumas das rotas seguidas pelos monçoeiros.

²⁷⁵ MEDRANO, Lília Inês Zanotti de. A livre navegação dos rios Paraná e Uruguai: uma análise do comércio entre o Império Brasileiro e a Argentina (1852 – 1889). Tese. São Paulo, 1989, p. 281.

²⁷⁶ Idem, p. 282.

²⁷⁷ Este segundo roteiro trouxe uma série de problemas, uma vez que impunha uma maior duração ao percurso e atravessava terras Caiapó, Payaguá e Guaikuru, povos indígenas que ofereceram tenaz resistência à travessia dos seus territórios.

²⁷⁸ BRAZIL, Maria do Carmo; DANIEL, Omar. Sobre a Rota das Monções. Navegação fluvial e sociedade sob o olhar de Sérgio Buarque de Holanda. RIHGB, Rio de Janeiro, a.169 (438): 209 – 226, janeiro/março. 2008, p. 19.

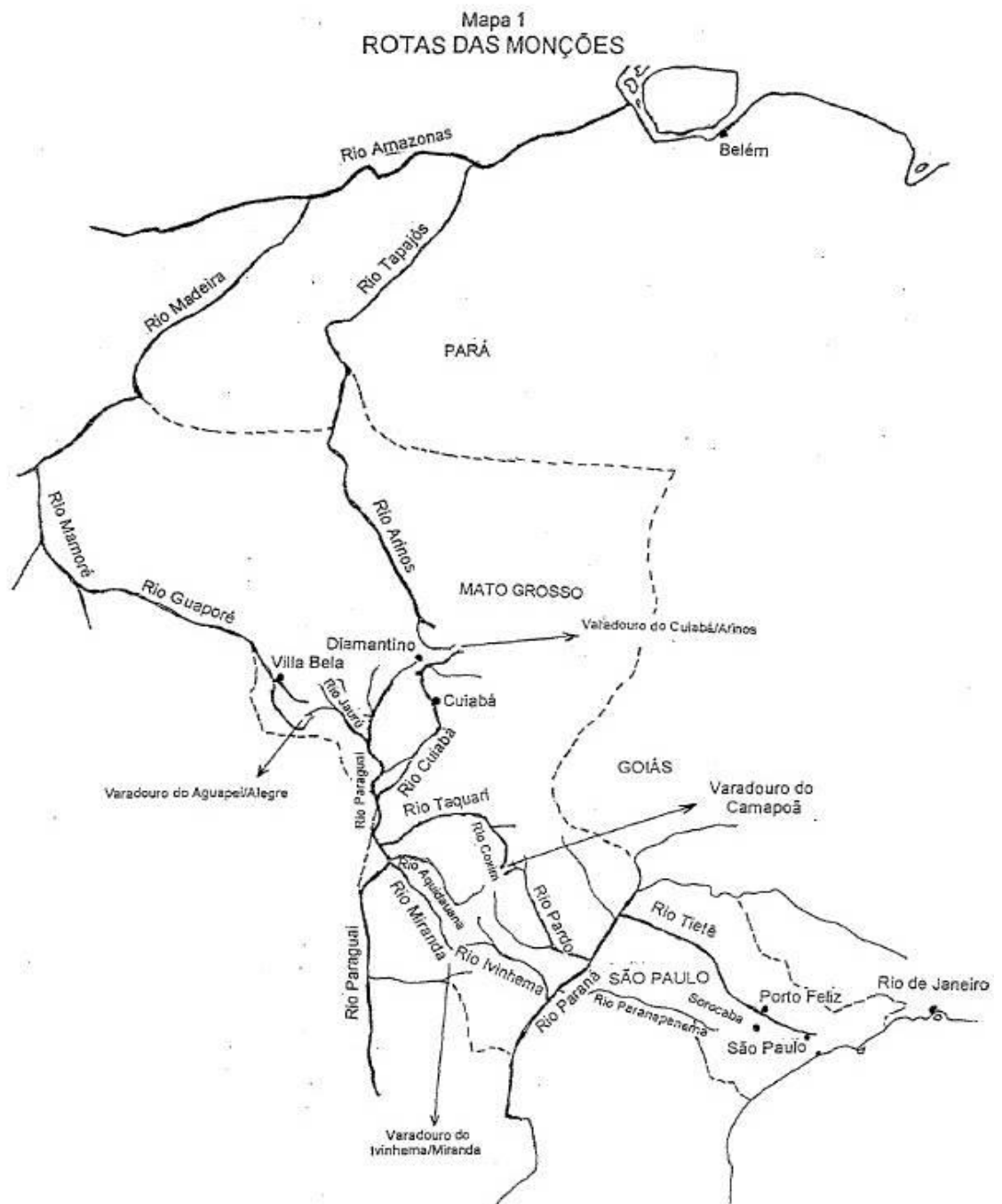


Figura 2.1: Algumas das rotas seguidas pelos monçoeiros.
 Fonte: Domingos Sávio da Cunha Garcia. MATO GROSSO (1850-1889). Uma Província na Fronteira do Império. Dissertação. Campinas, 2001, p. 128.

O Mato Grosso, que primeiro foi uma Capitania, depois Província para finalmente ser Estado, integrou-se ao espaço econômico português desde a descoberta do ouro em 1718 em Cuiabá. Os primeiros caminhos utilizados para essa ligação foram os fluviais por meio dos rios já apontados no parágrafo precedente. Mas na década de 1730 foi aberto um importante

caminho terrestre, ligando Cuiabá a Goiás, e via Minas Gerais com São Paulo e o Rio de Janeiro. Assim, Cuiabá, foi um importante centro redistribuidor de gêneros importados.²⁷⁹

Silva também fez esta referência para apresentar que os caminhos fluviais desempenharam um papel decisivo para a conquista de Mato Grosso. Segundo esta autora, foi a via fluvial oferecida pela Bacia Hidrográfica do Paraguai que permitiu aos bandeirantes paulistas que adentrassem ao então território Bororo. Também, como já mencionado, foram os caminhos aquáticos que serviram de rota para as expedições comerciais conhecidas como monções. E mesmo depois da abertura do caminho terrestre por Goiás, a rota fluvial entre a Capitania de Mato Grosso e o porto de Belém do Pará ainda dependia do rio Paraguai e seus afluentes, que continuaram a ser a via natural de comunicação e comércio entre Mato Grosso e São Paulo.²⁸⁰

De acordo com Barbosa de Sá, apud Magalhães, se repetem os caminhos fluviais seguidos pelos monçoeiros, ao assinalar que:

(...) diversos comboios de canoas embarcando na Aritaguaba descendo o rio Tietê e o Grande subindo o Anhandoi, acima da barra do rio Pardo, atravessando a Vacaria descendo pelo Mboteteú e desde pelo Paraguai acima, padeceram grandes destroços, perdições de canoas nas cachoeiras por falta de pilotos práticos, mortandade de gente por falta de sustento, doenças, comida das onças e outras muitas misérias. Não sabiam pescar nem caçar, nem o uso de soldar as canoas, que tudo lhes apodrecia com as chuvas, nem o invento dos mosquiteiros que muitos anos depois é que foi a experiência e necessidade ensinando estas coisas pelo que padeceram os que escaparam da morte, miséria sobre misérias. Houve comboio em que morreram todos sem ficar um vivo, achando os que vinham atrás com canoas as fazendas podres e os corpos mortos pelos barrancos dos rios e redutos; e redes armadas com os donos dentro mortos, sem que chegasse este ano pessoa alguma ao Cuiabá nem outra novidade alguma.²⁸¹

Apesar das dificuldades encontradas, as rotas das monções que permitiram a comunicação desta parte do território com o restante do Brasil e, como afirma Silva, as primeiras monções destinadas à região constituíram-se em verdadeiros saltos no escuro, pois as embarcações utilizadas não eram mais cômodas e nem mais seguras do que as pirogas (que é uma embarcação rústica comprida e estreita, feita de um só tronco de árvore cavado) utilizadas pelos índios.²⁸²

²⁷⁹ TARGAS, Zumária Izabel de Melo Souza. As Casas Comerciais Importadoras/Exportadoras de Corumbá (1904 – 1915). Dissertação. Dourados, 2012, p. 19.

²⁸⁰ SILVA, Edil Pedroso da. O Cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso 1870 – 1930. Dissertação. Cuiabá, 2002, p. 3.

²⁸¹ MAGALHÃES, Luis Alfredo Marques. Rio Paraguay Da Gaíba ao Apa. Campo Grande, 2008, p. 35.

²⁸² SILVA, Edil Pedroso da. O Cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso 1870 – 1930. Dissertação. Cuiabá, 2002, p. 21.

O percurso tanto pelas vias fluviais como pelos penosos caminhos terrestres encarecia as mercadorias, não só pelo tempo transcorrido, desde sua saída e chegada ao seu destino, como também pelos fretes que pagavam para o seu transporte. Dessa maneira, os produtos que a Província deveria importar desde o litoral, chegavam muito onerados ao lugar de consumo.²⁸³

Como uma maneira de superar os vários problemas no decorrer das viagens e estabelecer condições capazes de garantir um mínimo de segurança à navegação fluvial adotaram-se rotas alternativas para fugir ao assédio dos índios. Por outro lado, é pertinente observar que foi o saber dos índios que possibilitou a entrada de bandeirantes paulistas, e a prática da navegação monçoeira na Bacia do Alto Paraguai.

De acordo com Holanda, é inegável o aproveitamento dos rios brasileiros para a navegação, embora seu uso estivesse sempre muito aquém das grandes possibilidades que poderia ter oferecido, à primeira vista, a rede hidrográfica do país. Mas é certo que, fora da Amazônia, os cursos de água raras vezes chegam a constituir uma via ideal de comunicação, em virtude dos obstáculos naturais que se apresentam a toda ordem, e que só puderam ser evitados mediante expedientes já usados pelos antigos naturais da terra.²⁸⁴

Nesta constatação de Holanda, o rio Paraguai é uma exceção, pois, não dispõe de cachoeiras, a não ser na sua nascente. No entanto, apresenta outras dificuldades na sua navegabilidade que serão caracterizadas nos itens seguintes deste capítulo.

Com o surgimento dos caminhos fluviais de Mato Grosso a Belém do Pará, a atividade monçoeira paulista entrou em declínio. Já que as experiências dos canoeiros paulistas permitiram alcançar, com relativa segurança, estes caminhos fluviais em razão do desbravamento das comunicações entre Mato Grosso e Pará, abriu-se mais uma importante linha de comércio entre estas dilatadas regiões, que, aliás, se deve, em grande parte, aos monçoeiros paulistas. Com o florescimento desta nova via, muitos pilotos e práticos acabaram abandonando o caminho fluvial de Porto Feliz a Cuiabá, o que significou um sério golpe nas tradicionais monções de comércio, e uma das causas do seu declínio durante o segundo decênio do século XIX.²⁸⁵

Este panorama das ligações comerciais do Mato Grosso começou a ser modificada radicalmente no final da década de 1850, quando o Império brasileiro conseguiu, com o

²⁸³ MEDRANO, Lília Inês Zanotti de. A livre navegação dos rios Paraná e Uruguai: uma análise do comércio entre o Império Brasileiro e a Argentina (1852 – 1889). Tese. São Paulo, 1989, p. 287.

²⁸⁴ HOLANDA, Sérgio Buarque de. Monções. 2ª. ed. São Paulo, 1976, p. 23.

²⁸⁵ Idem, pp. 68 – 69.

Paraguai, a liberação da navegação pelo rio do mesmo nome, o que possibilitou a ligação de Mato Grosso com o Oceano Atlântico, passando pelo estuário do rio da Prata. Desde o período colonial, a navegação pela via platina era vista como a melhor alternativa para as comunicações e o comércio de Mato Grosso, porque a via fluvial que se formava a partir de Corumbá oferecia a possibilidade de contatos diretos com o mercado mundial e outras praças nacionais.²⁸⁶

2.4 Alto, Médio e Baixo Paraguai

- **Alto Paraguai:** se estende desde as nascentes em Mato Grosso até a confluência com o rio Apa uma distância de 1.871 km.²⁸⁷ Esta medida difere da apresentada pela Maria do Carmo Brazil, conforme ela, o trecho envolve a confluência do Jauru e alcança a foz do rio Apa, numa distância de 1.263 km abarcando trechos de divisas com Bolívia e Paraguai.²⁸⁸

Sem realizar nenhuma referência específica a esta classificação, Magalhães propõe a distância do rio Paraguai desde sua cabeceira até Montevidéu, onde já é o estuário do rio da Prata.

(...). a uniformidade do seu regime, o rio considerava-se em segmentos, o de montante, por cerca de 1.785 quilômetros a saber: das cabeceiras a Corumbá 1.250 e de Corumbá à foz do rio Apa 535. E o de baixo, dilatado por cerca de 2.275 quilômetros, até o estuário platino, as suas características não variavam grandemente, depois que as águas atingiram a baixada. Assim, em Corumbá, a 2.810 quilômetros de Montevidéu, o nível d'água indica apenas 101 metros. Rio acentuadamente de baixada, que serpenteia sobre terreno de aluvião, submetido à sua atuação modeladora do próprio leito, ainda divagante, não se contém entre barrancos, insuficientes para lhes impedir os transbordamentos.²⁸⁹

Quando o Jauru lança suas águas no Paraguai já é visível a mutação da paisagem, renunciada a partir da cidade de Cáceres. O rio deixa para traz o trecho torrentoso do Paraguai Superior e despede-se das tormentas dos rios encachoeirados e de rápidas corredeiras que compõem seu cenário primitivo. As planícies começam a lhe determinar o curso, torna-se compassado, de diminutos declives, de trechos quase horizontais, de remanso, as serras seguem o rio monumental. Todas estas serras constituem-se numa cadeia de montanhas que se destaca,

²⁸⁶ TARGAS, Zumária Izabel de Melo Souza. As Casas Comerciais Importadoras/Exportadoras de Corumbá (1904 – 1915). Dissertação. Dourados, 2012, pp. 19 – 20.

²⁸⁷ CHAMORRO, Júlio César Dias. A Modernização da Hidrovia do Paraguai e as Transformações no Espaço Regional: O caso da microrregião do baixo Pantanal. Dissertação. Dourados, 2009, p. 27.

²⁸⁸ SILVA, Maria do Carmo Brazil Gomes da. Rio Paraguai: O “mar interno” brasileiro – uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais. Tese. São Paulo, 1999, p. 86.

²⁸⁹ MAGALHÃES, Luis Alfredo Marques. Rio Paraguay Da Gaíba ao Apa. Campo Grande, 2008, p. 17.

mais ou menos perpendicularmente da Cordilheira dos Parecis, por vales dos rios Paraguai, Cuiabá e Arinos²⁹⁰. Segundo Rondon, estes rios “*cavaram o maciço do Planalto, deixando salientes os espigões diversos*”.²⁹¹

O rio Paraguai e seus afluentes, sem seu trecho superior, se constituem de significativas mesopotâmias²⁹² formadas por grandes rios e seus tributários. Assim, a primeira mesopotâmia entre o Paraguai e Sepotuba; a segunda entre o Sepotuba e o Cabaçal e a terceira entre o Cabaçal e o Jauru. As regiões entre rios, desde o trecho que vai do Paraguai até o Jauru, convergem também para a região do rio Cuiabá.²⁹³

O movimento das águas conduz detritos minerais e orgânicos para a bacia, sobretudo para as planícies baixas e pantanosas, aumentando-lhes a fertilidade. Este fenômeno, conhecido como colmatagem altera a cor das águas e reduz a velocidade das embarcações. As águas opacas vão mudando de cor na medida em que o nateiro desliza para a jusante do rio ou se aloja no terreno marginal. Este efeito natural ocorre entre março e setembro, com a estação da seca, em que cessa a umidade do solo e as águas retomam a calha original.²⁹⁴

- O Médio Paraguai: escoando através do Paraguai e Argentina a partir da confluência com o rio Tebicuary, com uma distância de 797 km.²⁹⁵ O rio atravessa a parte conhecida como Médio Paraguai. Este trecho é menos complexo comparado com o Alto Paraguai; nesta parte recebem águas de afluentes importantes todos no território paraguaio como os rios Aquidabán, Jejuí e Ypané. Possui uma profundidade média de 8 metros, mas dispõe de bancos de areia e de aflorações rochosas prejudiciais à navegação. Esta parte do vale também é suscetível aos efeitos das enchentes.²⁹⁶

- O Baixo Paraguai: atravessando o território paraguaio e argentino, abrange desde a confluência com o rio Tebicuary até a confluência com o rio Paraná, em uma distância de 130 km²⁹⁷. Tanto os rios Pilcomayo e Bermejo são afluentes do Médio e do Baixo Paraguai, respectivamente. Estes rios descem da Cordilheira dos Andes. O Pilcomayo divide a

²⁹⁰ SILVA, Maria do Carmo Brazil Gomes da. Rio Paraguai: O “mar interno” brasileiro – uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais. Tese. São Paulo, 1999, p. 86.

²⁹¹ RONDON, Cândido Mariano da Silva. Corografia Mato-grossense – Orografia de Matão Grosso. Cuiabá, 1933, p. 97.

²⁹² General Lécio Gomes de Souza na sua obra “Bacia do Paraguai. Geografia e História” descreve estas diversas mesopotâmias.

²⁹³ BRAZIL, Maria do Carmo. Rio Paraguai. O “Mar Interno” Brasileiro. Campo Grande, 2014, p. 69.

²⁹⁴ Idem, p. 79.

²⁹⁵ CHAMORRO, Julio César Dias. A Modernização da Hidrovia do Paraguai e as Transformações no Espaço Regional: O caso da microrregião geográfica do baixo pantanal. Dissertação. Dourados. 2009, p. 27.

²⁹⁶ BRAZIL, Maria do Carmo. Rio Paraguai. O “Mar Interno” Brasileiro. Campo Grande, 2014, p. 103.

²⁹⁷ CHAMORRO, Julio César Dias. A Modernização da Hidrovia do Paraguai e as Transformações no Espaço Regional: O caso da microrregião geográfica do baixo pantanal. Dissertação. Dourados. 2009, p. 27.

Argentina do Paraguai na região denominada de Chaco e o rio Bermejo está totalmente no território argentino.

2.4.1 Período da Cheia e da Seca no Pantanal

Toda a área do Pantanal possui terreno aluvial e sedimentário, quase desprovido de elevações. José de Barros Maciel na sua obra “Pecuária nos Pantanaís de Mato Grosso”, especifica que:

(...) as diferenças de níveis não atingem a mais de 5 metros, nos lugares mais elevados e afastados do rio, em toda essa vasta extensão. Encontram-se, entretanto, as pequenas depressões, formando respectivamente os lugares denominado ‘firme’, ‘vazantes’, ‘corixos’. Os terrenos conhecidos como firmes, ficam isento de inundações e são cobertos de capim e cerrados; neles a composição química do solo é sempre sílica, pois as chuvas que são abundantes, caindo, se infiltram em parte e em parte descem imediatamente para as vazantes, carregando os detritos orgânicos e a poeira, que se vão depositar nas vazantes, fertilizando-as suas vizinhanças.²⁹⁸

Nas enchentes, as águas do rio Paraguai e de outros rios podem elevar-se a 5, 6 e às vezes até 7 metros de altura, transbordando do Porto da Manga para o interior, numa extensão de quatro léguas e a mesma área onde hoje, na seca, trafegam carros e caminhões. Durante a época das secas, o terreno inundado reaparece adubado pelos vegetais decompostos, evidenciando o poder nutritivo. A água, neste aspecto, representa o elemento vital do pantanal porque garante o equilíbrio e a preservação de seus ecossistemas.²⁹⁹

Viegas, descrevendo a viagem em carreta, demonstra a dificuldade desta travessia:

No tempo das enchentes havia o corixos ou vazantes fundos. Os bois tinham que nadar puxando a carreta, que também afundava. Para não molhar a carga, era feita uma estiva –uma espécie de assoalho de tábuas, destinado a aumentar a altura da mesa da carreta. Levava-se muitas horas nesta viagem, chegando ao Porto da Manga, no rio Paraguai e Porto Rolon no Taquari, aguardávamos a lancha que não tinha o dia determinado para sua chegada, às vezes com nado longe, perdiam-se muitos bois na travessia.³⁰⁰

No Pantanal, as águas dominam a paisagem, que se lhe afeiçoa ao influxo. O solo aluvionar, de altitude reduzida, facilita-lhes o extravasamento por léguas. O próprio leito do coletor principal define-se por cifras eloquentes. A imensa área alagada, ao receber os excessos

²⁹⁸ MACIEL, José de Barros. A pecuária nos Pantanaís de Mato Grosso. Tese apresentada ao 3º. Congresso de Agricultura e Pecuária. São Paulo, 1922, p. 12.

²⁹⁹ BRAZIL, Maria do Carmo. Rio Paraguai. O “Mar Interno” Brasileiro. Campo Grande, 2014, pp. 96 – 97.

³⁰⁰ VIEGAS, Isabel Arruda de. Pantanal: Reminiscências de Nossas Vidas. Corumbá, 1997, p. 130.

fluviais, nem sempre lhes acompanha o ritmo do movimento para jusante³⁰¹, como se fora o leito maior do rio. As cheias, provenientes de precipitações volumosas nas cabeceiras demoram a alcançar algum ponto de convergência.³⁰²

Tossini, ao descrever o trecho Jauru ao Apa, assinala o declive do rio que denomina de zona de embalse, assim: *“La pendiente media disminuye desde 132 mm por km en la parte superior, a 33 mm por km en la parte inferior. El ancho y la profundidad media del río varían grosso modo desde 100 m. y 4 m. respectivamente, en el curso superior, a 300 metros y 10 metros en los cursos medio e inferior”*.³⁰³

Os pantanais cooperam eficientemente, de acordo com Corrêa Filho, para manter quanto possível o regime fluvial entre limites razoáveis, como se lhes conhecessem a função de regulador hidráulico. De tal forma atuam, que por vezes as cheias previstas pelas precipitações atenuava-se ao extremo.³⁰⁴

2. 5 A Característica do Rio Paraguai e sua navegabilidade

Como verificado na rota percorrida pelos monçoeiros, a primeira utilizada tinha como ponto de partida a localidade de Porto Feliz, antiga Ararituaguaba sobre o rio Tietê³⁰⁵, a 160 quilômetros à jusante de São Paulo. Até então, o único meio disponível para se atingir o distante território matogrossense nos seus primeiros tempos de ocupação era mediante o caminho fluvial através de dois pontos; pelo sul, a partir de São Paulo, e pelo norte, desde o Pará.³⁰⁶

O que permitiu novas perspectivas econômicas e comerciais à Província de Mato Grosso foi a navegação dos rios Paraguai e Paraná, possibilitando o acesso à capital do Império e aos mercados litorâneos, e aos principais portos do Prata, Buenos Aires e Montevidéu, a partir dos quais tornava possível o estabelecimento das relações comerciais com os países europeus.

³⁰¹ Isso é perceptível por exemplo em Corumbá, que se encontra a 1.070 km das cabeceiras. O período de chuvas que começa em outubro não se verifica seus efeitos ainda imediatamente em Corumbá, só após 60 dias, em dezembro, na jusante aparecem essas águas que estavam concentrados nas cabeceiras.

³⁰² FILLHO, Virgílio Correa. Pantanais Matogrossenses (Devassamento e Ocupação). Rio de Janeiro, 1946, p. 99.

³⁰³ TOSSINI, Luis. El Río Paraguay. Buenos Aires, 1941, s/d.

³⁰⁴ FILLHO, Virgílio Correa. Pantanais Matogrossenses (Devassamento e Ocupação). Rio de Janeiro, 1946, p. 99.

³⁰⁵ Contrariando a Hidrografia brasileira em que no geral os rios nascem no interior e se dirigem para o litoral, o Tietê tem origens na Serra do Mar a pouco mais ou menos de uma centena de quilômetros da costa. Inletando para o oeste em busca da calha do caudaloso Paraná onde deságua após 1.145 quilômetros de um curso mais ou menos violento, mercê da sua característica de rio de planalto, nele se interpõe numerosas cachoeiras e corredeiras que dificultavam de sobremodo a navegação. (BRANDÃO: 1991, 11).

³⁰⁶ BRANDÃO, Jesus da Silva. A História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 11.

Assim, Mato Grosso superou problema de suas antigas vias de comunicação, lentas e custosas por um meio que lhe proporcionava maior rapidez e segurança do que os antigos caminhos praticados, desde os tempos coloniais, que se tornaram obsoletos no transcorrer do século XIX.³⁰⁷

A evolução urbana de Corumbá esteve atrelada ao comércio de exportação e importação, as mercadorias vinham da Europa e das cidades platinas em grandes navios, e eram reembarcados em barcos menores até seu destino ao norte da província. Isso se deve porque a livre navegação só era permitida até Corumbá à livre navegação de navios de qualquer bandeira. À montante deste porto, somente as embarcações brasileiras tinham autorização para navegar.³⁰⁸

Mesmo que existisse livre navegação à montante de Corumbá para navios de qualquer bandeira, essa regulamentação seria totalmente inócua, por causa da navegabilidade do rio para navios de calados maiores. Na citação a seguir, o General F. de Paula Cidade constatou o seguinte:

O rio, cujo percurso se alonga, como é sabido, por uns 2.500 quilômetros, é navegável em quase sua inteira extensão, mas a parte de Corumbá para o norte só pode ser percorrido por pequenas lanchas, que nos baixios se arrastam sobre o leito arenoso do curso d'água. Fiz a longa viagem de Corumbá a Cáceres num desses barcos e pude compreender o quanto de energia se emprega para levar a navegação até essa longínqua cidade do Pantanal. À proa vai sempre um homem munido de uma sonda longa haste de madeira, com marcas bem invisíveis do número de palmos de fundos. A cada momento faz-se a sondagem e desde que a água escasseia, a marcha do barco é diminuída, até que êle encalhe. Dois ou três homens, de dia ou de noite, metem-se numa canoa e vão levar a ponta de um cabo de aço a grande distância, para prendê-la ao tronco de uma árvore da margem do rio, que muitas vezes está a mais de um quilômetro do ponto em que o barco encalhou. A um sinal desses homens, começa o enrolamento do cabo de aço por meio da máquina do próprio barco, que então vai se arrastando lentamente até vencer o baixio.³⁰⁹

Mesmo o autor acima que considerou de pouca dificuldade a navegação do rio Paraguai, experimentou esta dificuldade nesta parte do rio. Este rio, com mais de 2.000 km de extensão, dos quais dois terços em território brasileiro, apresenta uma profundidade média de 2,5 a 4 metros atingindo máximas superiores a 10 metros e mínimas jamais de 1 metro.

³⁰⁷ MEDRANO, Lilia Inês Zanotti de. A livre navegação dos rios Paraná e Uruguai: uma análise do comércio entre o Império Brasileiro e a Argentina (1852 – 1889). Tese. São Paulo, 1989, pp. 301 – 302.

³⁰⁸ ITO, Claudemira Azevedo. Corumbá: A Formação e o Crescimento da Cidade. Dissertação. São Paulo, 1992, p. 101.

³⁰⁹ CIDADE, General F. de Paula. Aspectos Geo-Humanos de Mato Grosso: Corumbá. Revista Brasileira de Geografia. Rio de Janeiro, 1943, p. 177.

É *perfeitamente navegável*³¹⁰ em 90% da sua extensão total, em época normal por embarcações de 5 pés (1,5 metros) de calado até Cáceres e daí em diante por barcos menores até bem próximo à sua cabeceira.³¹¹

Quem também dividiu a navegabilidade do rio Paraguai desde sua nascente até a foz no rio Paraná foi Júlio César Dias Chamorro, a partir dos dados do Ministério dos Transportes; desde sua nascente até as proximidades de Cáceres o rio não é navegável, em torno de 250 km a partir daqui apresenta as seguintes condições de navegabilidade:

- O rio Paraguai, em estado natural pode ser considerado como bastante satisfatório para a navegação, mas precisa de um trabalho de manutenção para melhorar as condições de navegação. Esta condição se dá, dentro do território brasileiro, desde a foz do rio Apa até Cáceres, numa extensão de 1.323 km.

- De Corumbá à foz do rio Apa: é o trecho que apresenta as melhores condições de navegabilidade, em torno de 603 km, permite o tráfego de comboios durante todo o ano.³¹² Os pontos mais rasos se dão no Passo Piúva (km 1.338 a 1.343), Passo Coimbra (km 1.322) e Santa Fé (km 1.285). Estes pontos estão localizados na divisa entre os territórios do Paraguai e da Argentina, aproximadamente 100 km à jusante de Formosa (km 1.448) e Pilar (km 1.329).

- Obstáculo artificial: a ponte ferroviária Barão do Rio Branco, situada um pouco à montante de Porto Esperança é que causa dificuldade à navegação. Esta ponte apresenta restrições tanto à altura quanto à largura. Seu único vão de navegação situa-se sobre o canal do rio que se apresenta no local sob forma de curva de grande raio. A distância entre os pilares é de apenas 90 metros, o que impede os cruzamentos de comboios no local.

- Trecho de Corumbá a Cáceres: é de grande importância para o escoamento da produção local, com extensão de 720 km, os demais meios de transportes que dispõe a região de Cáceres não oferecem vantagens econômicas para o transporte de grandes volumes de carga. Há trabalhos muito estreitos, baixo calado e com muitos meandros, que são obstáculos naturais para o tráfego de comboio. Este trecho é constituído de material facilmente erodível, havendo sensíveis mudanças de canais e profundidade de ano para ano.

- Trecho Descalvado a Cáceres: existem diversos bancos de areia muito rasos e curvas acentuadas, alguns com raio de curvatura inferior a 0,60 m. A profundidade mínima pode chegar a 0,60 m (dois pés), só permitindo a passagem de pequenas embarcações. As

³¹⁰ Grifo nosso.

³¹¹ BRANDÃO, Jesus da Silva. A História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 30.

³¹² Pode haver restrições, principalmente no mês de Dezembro, caso tenha havido uma estiagem prolongada.

embarcações de 0,45 m (um pé e meio) de calado podem trafegar com segurança o ano todo embarcações com 0,60 m de calado 90% do tempo.³¹³

Bartolomé Bossi, viajante italiano que explorou o rio Paraguai, já havia apontado sobre a navegabilidade o seguinte; *“aun cuando el Río Paraguay en sus grandes crecientes es navegable para el buque de todo calado, en su estado normal solo permite llegar hasta Corumbá buques que calan 9 piés ingleses y 5 piés en su gran bajante, o que constituye ese puerto como indispensable y único para los buques empleados en el comercio”*.³¹⁴ A viagem de Montevideú a Corumbá em navios a vapor durava doze dias, enquanto os de vela o faziam em três ou quatros meses.³¹⁵

A navegação pelo rio Paraguai até a boca do São Lourenço é um trajeto que dista 34 léguas de Corumbá³¹⁶. De Corumbá para Cuiabá a navegação tinha de ser feita com vapores de menor calado, dado o menor volume de águas do rio Cuiabá. Esta linha era operada pelo Lloyd Brasileiro, em duas saídas mensais, nos dois sentidos com os paquetes Nioac, Orvalho e Coxipó.³¹⁷

O governo imperial, após a sua independência política, passou a considerar a navegação internacional como alternativa para tirar a província de Mato Grosso do semi-isolamento. Houve a tentativa de conseguir a abertura da navegação para o Paraguai, o que não se concretizou por completo, por causa da recusa do governo paraguaio. Os governantes da Província de Mato Grosso tentaram, em vão, missões diplomáticas.³¹⁸

Uma viagem entre o Prata e o Pantanal matogrossense poderia durar 20 dias, como 40 dias ou mais. Isso dependia das condições dos rios (cheia/vazante); do tempo (força do vento) e do trabalho dos tripulantes. Partindo de Montevideú, e passando por Buenos Aires até Mato Grosso, o navio dependeria da natureza e da habilidade do prático para passar ileso por entre os bancos de areia; as pedras e as mudanças bruscas do tempo nas águas do Prata são consideradas pelos navegantes como um dos lugares mais perigosos.³¹⁹

O transporte fluvial, após 1870, passou por uma melhoria, com o uso mais frequente de barcos a vapor no Mato Grosso. Os cascos de madeira foram substituídos gradualmente por

³¹³ CHAMORRO, Julio César Dias. A Modernização da Hidrovia do Paraguai e as Transformações no Espaço Regional: O caso da microrregião geográfica do baixo pantanal. Dissertação. Dourados. 2009, pp. 34 – 35.

³¹⁴ BOSSI, Bartolomé. Viage Pintoresco. Paris, 1863, pp. 44 – 45.

³¹⁵ Idem, p. 46.

³¹⁶ Idem, p. 47.

³¹⁷ PÓVOAS, Lenine Campos. Influências do Rio da Prata em Mato Grosso. Cuiabá, 1982, p. 18.

³¹⁸ Idem, p. 55.

³¹⁹ OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. Entre o Prata e Mato Grosso: uma viagem pelo mundo do trabalho marítimo de 1910 a 1930 (Buenos Aires, Montevideú, Assunção e Corumbá). Tese. Campinas, 2006, p. 89.

estruturas mais resistentes como o ferro, melhorando significativamente a comunicação com a capital do Império e com os países da Bacia do Prata.³²⁰

Como já assinalado, a comunicação entre Corumbá e Cuiabá era realizada por embarcações menores, e dos mais diferentes tipos, tais como, como canoas, planchas e igarités feitos por armadores locais, levando cargas e passageiros. Os barcos utilizados entre Cuiabá e Corumbá foram o Vapor Jaurú, cujas viagens de ida levavam 65 horas e a volta em 135 horas. A marcha deste vapor oscila de 6 a 7 milhas por hora rio abaixo e de 3 a 3,5 rio acima, possui só uma máquina com uma força de 12 cavalos.³²¹

Sobre a navegabilidade do rio Paraguai, o Padre José Quiroga, também reconheceu as dificuldades, conforme apontou:

El Río Paraguay tiene su origen en una gran cordillera de serranías, que se extiende de oriente a poniente por centenares de leguas, y pasa al norte de Cuiabá. De esta Cordillera bajan al sur muchos arroyos y riachuelos, que juntos forman un bien caudaloso río, que comienza a ser navegable cincuenta o sesenta leguas más arriba del Xaurú. Y todo el río Paraguay, desde dicha cordillera hasta la ciudad de las Siete Corrientes, en donde concorre con el Paraná, es también navegable, aunque sea con barcos grandes: pero estos no son los mejores para vencer las corrientes, para lo cual más aparentes son las falúas de remos, los bergantines ligeros y todo género de jabeques.³²²

Para Pasos, desde Cuiabá até o Presídio de Coimbra gastam de 10 a 12 dias de navegação. Se o rio estiver na época das cheias gasta menos tempo, porque não precisam arrastar as canoas carregadas.³²³

Virgílio Corrêa Filho na sua obra “Pantanaís Matogrossenses” representa as dificuldades da navegação na seguinte expressão:

Os amplos e leves colchões undívagos entrançados nos remansos propícios expandem-se de tal maneira, que se partem em blocos, não raro enormes, que vão obstruir, águas abaixo, as bocas das baías, onde impedem a marcha das embarcações. E até na via desimpedidas, se acertam encontrar em pleno canal, algum navio que não possa desviar-se a tempo da ilha flutuante, esbarrada à proa, escorregam a bombordo e boreste, como em preparativos de abordagem enleante. Raízes e rizomas e folhas enroscam-se pelas pás de roda ou pela hélice, cujo movimento se perturba a ponto de exigir trabalho especial de defesa. A separação, porém, a golpes de facões, não impede que as duas porções, levadas de babuia, ao som das águas se articulem de novo, à jusante, quando se aproximam de jeito. E, reconstituídos, rodam os camalotes que

³²⁰ REYNALDO, Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, p. 81.

³²¹ BRANDÃO, Jesus da Silva. A História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 49.

³²² QUIROGA, José. Descripción del Río Paraguay desde la boca del Xaurú hasta la confluencia del Paraná. Buenos Aires, 2003, p. 4.

³²³ PASOS, Ignacio de. Diario de una Navegación y reconocimiento del Río Paraguay desde la Asunción hasta los presidios portugueses de Coimbra y Albuquerque. Buenos Aires, p. 43.

imprimem feições exóticas ao curso inferior do rio, até o estuário platino, depois de atravessarem a faixa dos carandazais. Acima de Corumbá, em rumo de Cáceres, ou de Cuiabá, deparam-se exemplares, em grupos mais ou menos numerosos, da palmeira prestadia.³²⁴

O rio Paraguai, ao receber as águas de seus nutridores primordiais juntamente com seus principais tributários, forma o império das águas. A imensidão aquática deste trecho passa a determinar o destino do rio. Nesta parte, é difícil realizar o reconhecimento dos cursos d'água que se juntam para formar o Paraguai. Os rios que descem das montanhas estendem-se e espelham-se na grande depressão, reunindo-se para contribuir à imensidão líquida traduzida como fenômeno das águas emendadas³²⁵. No início, o rio Paraguai é desprovido de leito, mas é ampliado nas enchentes propiciando esse conjunto das águas.³²⁶

2.6 O Rio Paraguai e seus Afluentes

A livre navegação pelo rio Paraguai era fundamental para a Província de Mato Grosso se comunicar com a capital do Império, assim, evitava o dispendioso e demorado caminho de Goiás realizado em lombo de animais. A navegação possibilitou o transporte tanto de bens como de pessoas em grande escala; a saída pelo rio internacional permitiu uma aproximação da Província aos outros países componentes da Bacia do Prata.³²⁷ E para a comunicação com o interior de Mato Grosso, os rios afluentes do Paraguai foram primordiais, da mesma maneira para com as Províncias vizinhas.

As Chapadas dos Parecis, que atravessa o território matogrossense de oeste para leste, divide em duas seções distintas; a setentrional, que só começou a ser mais explorada recentemente; nas palavras de Lécio Gomes de Souza, “*sede em potencial de uma futura civilização e que só agora começa a ser explorada*”³²⁸; e a meridional, onde se concentra a maioria dos episódios da sua história. Nesta mesma Chapada, vários rios têm suas cabeceiras importantes, como Guaporé, Juruena, Jauru e Paraguai.³²⁹ E rios que formam parte tanto da Bacia Amazônica, como do Prata.

³²⁴ FILHO, Virgílio Correa. Pantanaís Matogrossense (Devassamento e Ocupação). Rio de Janeiro, 1946, p. 23.

³²⁵ BRAZIL, Maria do Carmo. Rio Paraguai. O “Mar Interno” Brasileiro. Campo Grande, 2014, p. 81.

³²⁶ FILHO, Virgílio Correa. Pantanaís Matogrossense (Devassamento e Ocupação). Rio de Janeiro, 1946, p. 94.

³²⁷ OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. Entre o Prata e Mato Grosso: uma viagem pelo mundo do trabalho marítimo de 1910 a 1930 (Buenos Aires, Montevideu, Assunção e Corumbá). Tese. Campinas, 2006, pp. 51 – 52.

³²⁸ SOUZA, Lécio Goms de. Bacia do Paraguai. Geografia e História. Tomo I. Campo Grande, 2012, p. 17.

³²⁹ D’ALINCOURT, Luiz. Viagem do Porto de Santos à cidade de Cuiabá. 2ª. ed. São Paulo, 1976, p. 188.

A população de Mato Grosso desde seu início no século XVIII, se concentra, em maioria, no vale do rio Paraguai, já que a maior parte residia na capital, com isso, a saída natural foi pelo rio Paraguai, navegável em sua maior parte. Entretanto, a comunicação pelos seus afluentes era muito difícil como o Mondego³³⁰, Taquary, São Lourenço, Cuiabá, Sipotuba³³¹, Cabaçal, Jaurú e as lagoas Gaíba e Mandioré tanto para a capital Cuiabá como para Miranda e Corumbá.³³²

Na observação de Marques, o sistema hidrográfico de Mato Grosso é formado por seis grandes artérias e cerca de seiscentas correntes o alimentam, convergindo de todos os pontos do Estado. Estas seis artérias compreendem quatro ao norte e que vão engrossar o estuário do Amazonas, e duas ao Sul pertencentes à Bacia do Prata.³³³

As do norte são formados pelos seguintes rios:

Região Oriental: Araguaia.

Região Central: Xingu, Arinos, Tapajós.

Região Ocidental: Guaporé, Madeira, Mamoré.

E as do sul estão formados por:

Região Oriental: Paraná e

Região Ocidental: Paraguai.

O rio Paraguai recebe também no Mato Grosso a maior parte dos seus afluentes; para o mesmo autor, este rio origina-se de diversas vertentes que descem da Cordilheira dos Parecis, norte do Estado, recebendo no seu vasto percurso grande número de afluentes, indo desaguar no rio Paraná, na Argentina. Conforme Marques, *“é o maior rio brasileiro em extensão, depois do Amazonas, e no resto do continente americano só o excede o Mississipi”*.³³⁴

Seus principais afluentes no Estado são o Sepotuba, o Cabaçal, o Jauru, o São Lourenço com seu afluente Cuiabá, o Taquari, o Miranda e o Apa que serve de limite com a República do Paraguai. Diversas linhas de navegação ligam essas vias entre si, tornando relativamente fáceis as comunicações dentro do Estado.³³⁵

Na sua admiração pelo rio Paraguai, Marques descreve no parágrafo a seguir:

³³⁰ Rio Mondego, atual rio Miranda mas que também já tiveram outras denominações como Mboteteu ou Mbotetef.

³³¹ A autora grafou com “i”, outros autores apresentaram sua grafia com “e”.

³³² MEDRANO, Lilia Inês Zanotti de. A livre navegação dos rios Paraná e Uruguai: uma análise do comércio entre o Império Brasileiro e a Argentina (1852 – 1889). Tese. São Paulo, 1989, pp. 297 – 298.

³³³ MARQUES, Azevedo. Mato Grosso. Seus recursos naturais, seu futuro econômico. Rio de Janeiro, 1923, pp. 31 – 32.

³³⁴ Idem, p. 35.

³³⁵ Idem, pp. 35 – 36.

O Paraguay é um dos mais bellos cursos da terra. Atravessa, em quasi todo o percurso, terrenos planos e baixos por onde suas águas extravasam nas cheias, formando imensos lagos, tapetados de navegação aquática, ou confinando com o horizonte como o mar de aguas serenas. Verdes campinas que a agua não cobriu totalmente emergem aqui e ali, como ilhotas, onde os passaros se refugiam”.³³⁶

Existem também outros rios menores que alguns viajantes no início do século XIX registraram e que também desempenharam funções de tributários do Paraguai. Castelnau, ao passar por dois deles, deixou assim registrado: “Passamos sucessivamente pelas duas bocas de um pequeno braço situado no lado direito depois à esquerda, pelas embocaduras do Paraguai-Mirim³³⁷ e do Formigueiro que é este último, o braço do rio Taquari pelo qual os paulistas entravam no rio Paraguai”.³³⁸

Outro rio que é tributário indireto do Paraguai é o Cuiabá, mas que pertencente à bacia do rio Paraguai, e talvez dentre os afluentes indiretos foi o que desempenhou o papel de maior destaque, mais especialmente após 1870, quando a livre navegação passou a ser definitiva, pelo intenso fluxo com Corumbá. Tem uma extensão de 240 milhas, a navegação adequada para vapores de 80 pés de comprimento e três palmos de calado. Nos meses de estiagem, essa navegação tornava-se precária³³⁹. Desemboca no rio Porrudos ou São Lourenço que, de acordo com Quiroga: “*Este río es bien caudaloso, y en él entra el de Cuyabá. Outro brazo de este mismo río entra más abajo, y por él suben con sus canoas los paulistas que navegan a Corumbá*”.³⁴⁰

Além da função econômica pelos dois rios Cuiabá e São Lourenço, integrados na cadeia econômica do Estado, também foi uma região que favoreceu a formação de núcleos de resistências ao escravismo durante os séculos XVIII e XIX, considerando a dificuldade de acesso e as reações indígenas, estes, unidos aos quilombolas, contra os colonizadores que não tinham poder de reação pela especificidade do terreno, permitiram a reação dos nativos em conjunto com os componentes do quilombola. Os vales destes rios abrigaram 10 quilombos.³⁴¹

³³⁶ Idem, p. 36

³³⁷ O Paraguai-Mirim bem próximo à cidade de Corumbá é muito lembrado pela abundância de peixes que têm no seu leito. É um braço do rio Paraguai.

³³⁸ CASTELANAU, Francis. Expedição às Regiões Centrais da América do Sul. Tomo II. São Paulo, 1949, p. 240.

³³⁹ BRANDÃO, Jesus da Silva. A História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 147.

³⁴⁰ QUIROGA, José. Descripción del Río Paraguay desde la boca del Xaurú hasta la confluencia del Paraná. Buenos Aires, 2003, p. 4.

³⁴¹ BRAZIL, Maria do Carmo. Rio Paraguai. O “Mar Interno” Brasileiro. Campo Grande, 2014, p. 79.

Outros dois rios tributários do Cuiabá são o Roncador e o Manso que nascem nas Chapadas dos Guimarães. Somam-se a eles os rios Piquiri, Correntes e Itiquira que brotam na Serra Petrovina e correm ao Pantanal e não às planícies goianas.³⁴²

Segundo Estevão de Mendonça, o nome Cuiabá tem duas explicações. A primeira é que a palavra Cuiabá origina-se da existência, nas margens desse rio, de árvores que produzem frutos de que se faz cuia. Esta versão está conforme com a etimologia da palavra *cuia* = *vasilha*, e *aba* = *criador*, isto é, rio criador de vasilhas. A segunda versão, é de que *cuia-abá*, na linguagem bororo significa *gente-caída*.³⁴³

O rio Cuiabá, que passa pela capital do Estado, Cuiabá, teve seu desenvolvimento econômico, político, social e cultural ligado à navegação, porque era a única via que o comunicava com o resto do país e com o exterior. Isto possibilitou o contato com pessoas, idéias e produtos dos mais diversos lugares do Brasil, e outros países, como também os outros continentes. O comércio decorrente desse intercâmbio modificou e transformou as cidades portuárias do Estado. Tanto em Corumbá, Cuiabá e Cáceres surgiram casas comerciais responsáveis pelas exportações e importações. Mediante os caminhos fluviais, estas cidades passaram a ter um perfil mais cosmopolita.³⁴⁴

Para a comunicação por terra, no interior do Mato Grosso, era necessário atravessar inúmeros rios. De acordo com D'Alincourt, de Miranda à cidade de Cuiabá, caminhavam-se 80 léguas, e ainda era necessário cruzar tais como Aquidauana, Negro, Taquari, Itiquira, Piquiri, São Lourenço, Cuiabá; somavam-se outros menores e um grande número de riachos. Os campos de Miranda, que em grande parte são inundados na época das chuvas, abundavam de pastagens apropriadas à criação de gado *vacum* e cavalos.³⁴⁵

O rio Paraguai, no período assinalado para esta tese, também fornecia água potável. Assim, de acordo com Souza, os rios adquiriam “*uma importância fundamental na história da humanidade*”, lembrando-se que as primeiras cidades surgiram, na maioria dos casos, “*às margens de poderosos caudais*”.³⁴⁶

Também no Mato Grosso, várias das cidades que surgiram obedeceram a um determinado objetivo, porém, a maioria delas teve em comum sua pedra fundacional, isto é, localizar-se-ia à “beira de um rio”. Podemos, pois, assinalar essa forte tendência:

³⁴² Idem, p. 81.

³⁴³ MENDONÇA, Estevão de. O Estado de Matto-Grosso in AYALA, S. Cardoso e SIMON, Feliciano. Alphum Graphico do Estado de Mato Grosso. Hamburgo, 1914, p. 52.

³⁴⁴ SILVA, Edil Pedroso da. O Cotidiano dos Viajantes nos Caminhos Fluviais de Mato Grosso 1870 – 1930. Dissertação. Cuiabá, 2002, pp. 52 – 53.

³⁴⁵ D'ALINCOURT, Luiz. Viagem do Porto de Santos à cidade de Cuiabá. 2ª. ed. São Paulo, 1976, p. 175.

³⁴⁶ SOUZA, Lécio Gomes de. Bacia do Paraguai. Geografia e História. Tomo I. Campo Grande, 2012, p. 14.

- Cuiabá, surgiu pela atração do ouro nas margens do rio que leva o mesmo nome;
- Vila Bela, por injunções políticas, primeira capital de Mato Grosso que foi erigida à margem do rio Guaporé;
- Nova Coimbra (sobre o rio Paraguai) e Príncipe da Beira (margem direita sobre o rio Guaporé), foram programados para atender a fins militares;
- Albuquerque, depois Corumbá, para facilitar intuítos expansionistas, servindo-se do rio Paraguai como via de acesso;
- Vila Maria, depois Cáceres, como apoio à retaguarda, também desenvolvida junto ao rio Paraguai;
- Diamantino, pela riqueza das suas lavras, nas cabeceiras do rio Paraguai;
- Poconé, estabelecimento pecuário, banhada pelos rios Paraguai e Cuiabá;
- Camapuã, varadouro sobre o rio do mesmo nome;
- Miranda, originada como base avançada sobre o rio Miranda;
- Coxim, entreposto de navegação sobre o rio Coxim, já que os monçoeiros subiam pelo Camapuã até um certo ponto devido à falta de navegabilidade, carregando os respectivos botes para continuar viagem através deste rio;
- Bela Vista, linha divisória da fronteira entre o Brasil e Paraguai através do Rio Apa;
- Campo Grande, está no divisor das regiões dos rios Paraguai e Paraná; a cidade é o limite entre as duas Bacias, Paraguai e Paraná, mas que não está assentada sobre estes dois rios;
- Porto Murtinho, primeira escala fluvial em território nacional, sobre o rio Paraguai;
- Jardim e Guia Lopes da Laguna, no roteiro da célebre Retirada da Laguna, durante a Guerra da Tríplice Aliança, a um e outro lado do rio Miranda.³⁴⁷

No Paraguai Superior, pela margem direita, o rio recebe os seguintes afluentes: Vermelho, Diamantino, Santana, Barra dos Bugres; e pela margem esquerda afluem as águas de outros tributários, como São Pedro, Ouro Fino, Tamanduá, Pari, Três Barras; a partir desse ponto o rio Paraguai torna-se caudaloso, mas ainda oferecendo dificuldades de navegação. Entre os trechos das Três Barras e Sepotuba, o rio Paraguai é depositário da margem esquerda das águas de vários pequenos afluentes, como o Jaucoára, rio dos Bugres e Tapirapuam. As correntes desses rios, também da margem esquerda, despejam suas águas salobras³⁴⁸ no

³⁴⁷ Idem, p. 15.

³⁴⁸ Água salobra contém uma salinidade inferior à das águas do mar. Assim, como a presença de rochas constituídas essencialmente de carbonato de cálcio produz uma alteração na cor e no gosto da água.

Paraguai; e as calcaríferas, provêm dos rios Três Ribeirões, Salobra, Cachoeirinha, Anhumas, Taquaral e Pedra.³⁴⁹

Otto Willi Ulrich, outro viajante que explorou o rio Paraguai, nos informa:

Além dos muitos afluentes pequenos, tem o rio Paraguay um grande número de afluentes principais, que desagüam em diversos pontos, em impetuosas correntes. Entre estes afluentes, todos percorridos, por mim, muitos merecem menção especial. Assim, por exemplo, o Rio Pari e o Rio Jangada, que ambos nascem na serra das Araras. Na Barra do Rio dos Bugres verte da Serra Tapirapuan, e suas margens são cobertas por uma vegetação tropical maravilhosa. Não menos digno é o Rio dos Jaurus, notável pela crystalina limpidez de suas águas.³⁵⁰

Em continuação, realizar-se-á uma breve descrição de alguns dos principais afluentes do rio Paraguai, os outros afluentes, verificar Apêndice 2 no Anexo.

- **Rio Sepotuba:** João Severiano da Fonseca, na sua obra “Viagem ao redor do Brasil”, descreve este e outros tributários do rio Paraguai que serão classificados aqui. Para este autor, o Sepotuba, assim como Jauru, Guaporé e Juruena têm suas nascentes localizadas na Serra dos Parecis. Corre em terrenos firmes e adequados para a agricultura, assim como estão “orlados de vigorosa mataria, a qual até o rio Jauru é ubérrima de ipecacuanha, e conhecida sob o nome de poaia. É encachoeirada em mais de um terço do curso, tendo um salto com mais de vinte metros de alto, e navegável no resto”.³⁵¹

O rio Sepotuba, recebe das montanhas muitos pequenos afluentes. Para Ulrich, “a água do Sepotuba é tão clara que da superfície se percebe com nitidez o seu fundo”.³⁵²

- **Rio Jauru:** localizado no sudoeste do Estado de Mato Grosso, sendo uma das principais bacias contribuintes do rio Paraguai na sua margem direita. Os formadores do rio Jauru nascem na Chapada dos Parecis e na Serra Santa Bárbara.³⁵³ Tem como principais afluentes o Piquiri, Bagres e o Aguapeí, todos na margem direita do rio. O Jauru lança-se no Paraguai a 38 km abaixo da cidade de São Luis de Cáceres.³⁵⁴ Foi uma das principais linhas de limites entre a América Espanhola e Portuguesa no início da colonização ibérica na América.

- **Rio São Lourenço:** tem sua nasçença nas Serras e de Santa Marta, tem 850 km de extensão e mais de três quartos do seu curso é navegável. Seus principais afluentes são:

³⁴⁹ BRAZIL, Maria do Carmo. Rio Paraguai. O “Mar Interno” Brasileiro. Campo Grande, 2014, pp. 73 – 74.

³⁵⁰ ULRICH, Otto Willi. Nos Sertões do Rio Paraguai. São Paulo, 1936, p. 103.

³⁵¹ FONSECA, João Severiano. Viagem ao Redor do Brasil. Vol. I. Rio de Janeiro, 1986, pp. 106 – 107.

³⁵² ULRICH, Otto Willi. Nos Sertões do Rio Paraguai. São Paulo, 1936, pp. 104 – 105.

³⁵³ SOUZA, Célia Alves de; ANDRADE, Leila Navis Paiva da Silva; SOUZA, Juberto Babilônia de. Bacia Hidrográfica do Jauru e seus afluentes. Goiânia. V. 10, n. 18, 2014, p. 613.

³⁵⁴ FONSECA, João Severiano. Viagem ao Redor do Brasil. Vol. I. Rio de Janeiro, 1986, p. 110.

Água Branca, Parnaíba, Roncador, Itiquira e Cuiabá, sendo o principal tributário do São Lourenço. Este rio deságua no rio Paraguai e após receber as águas do Cuiabá, ainda percorre 150 km. *“Vai entrar no Paraguai, por duas bocas, no vasto e perene pantanal onde se eleva o morro do Caracará, numa altitude de setenta e meia braças sobre o nível do mar”*.³⁵⁵

Antigamente, este rio tinha nome de Porrudos, *“pela confusão que trouxe os seus descobridores as extravagâncias de ornatos das tribos que o habitavam, e que consistia numa cabaça comprida, que usavam como preservativo masculino às mortíferas dentadas das piranhas, extremamente comuns nessas águas. Por tal nome é hoje³⁵⁶ ainda designado quase que comumente o seu trecho de corrente acima do Paranaíba”*.³⁵⁷

O que deve ser destacado foi sua função comercial, foi intenso o uso deste rio na rota comercial entre Corumbá e Cuiabá, devido ao seu principal afluente atravessar a capital do Estado; essa navegação foi para navios de pequeno calado, já que a navegação para navios de calados maiores só poderia ser realizada até Corumbá.

Na figura a seguir apresentam-se alguns destes rios descritos aqui:

³⁵⁵ Idem, pp. 112 – 114.

³⁵⁶ Deve-se levar em conta que o autor descreveu a viagem realizada entre os anos de 1875 a 1878.

³⁵⁷ Idem, p. 114.

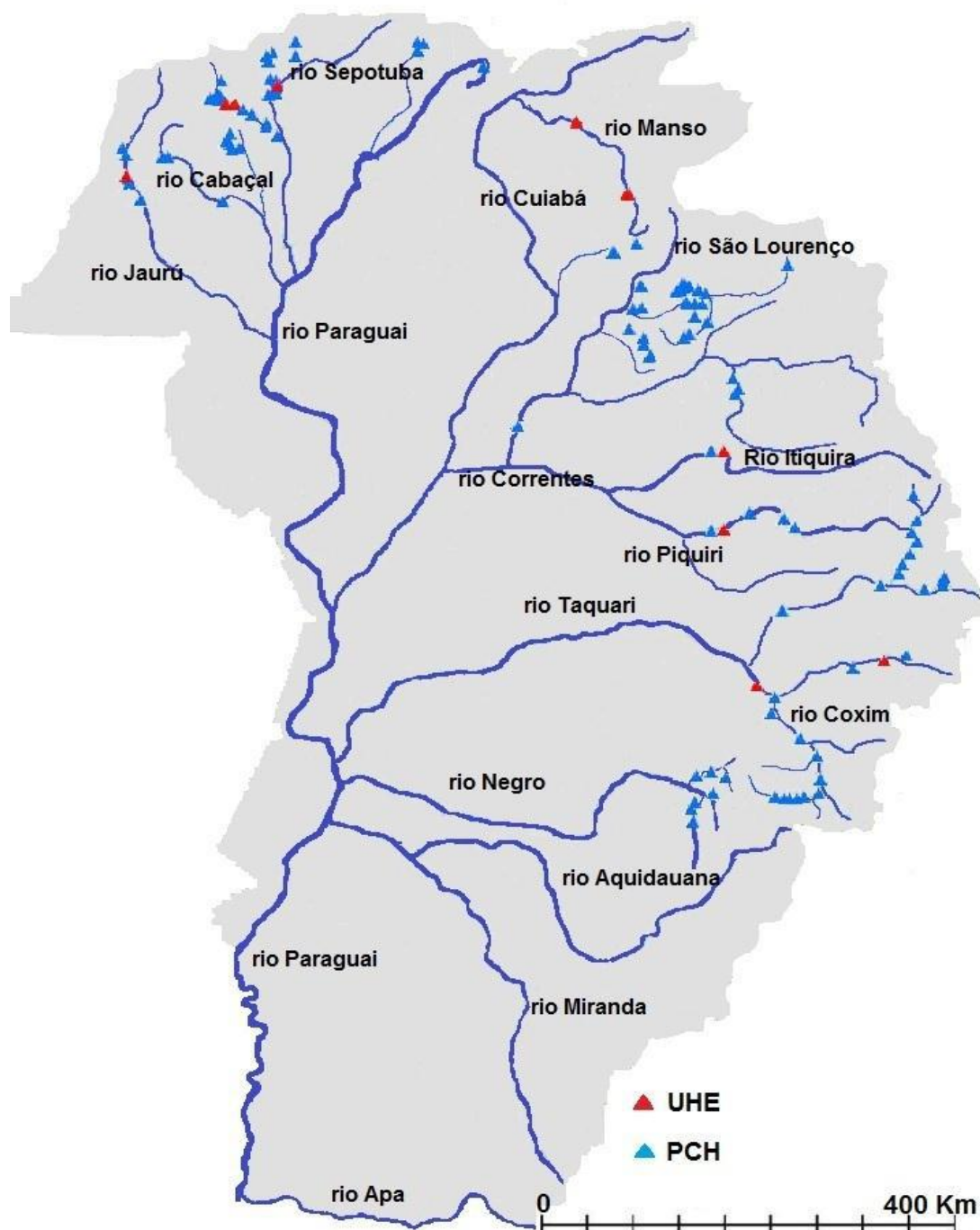


Figura 2.2: Alguns rios afluentes do rio Paraguai que se encontram no Estado de Mato Grosso.

Fonte: Edvard Elias Souza Filho. *As Barragens na Bacia do rio Paraguai e a Possível Influência Sobre a Descarga Fluvial e o Transporte de Sedimentos*. Maringá, 2013, p. 121.

- **Rio Taquari:** por um bom tempo foi a principal entrada dos “paulistas” desde o Porto Feliz, naquela época Ararituaguaba, no rio Tietê. Desde este ponto até o rio Paraná a extensão é de 800 km, desce este rio por mais de 200 km para adentrar-se nos rios pantaneiros Vermelho,

Sanguessuga, Camapuã³⁵⁸, ambos baixavam o rio Coxim e por este ao Taquari. Os principais afluentes do Taquari são o Piquiri, o Camapuã, Taquari-mirim, Coxim.³⁵⁹

Seu principal afluente é o rio Coxim, e deságua no rio Paraguai por duas embocaduras, formando um grande número de braços e uma intrincada rede de canais. Desses, muitos transbordam e se espalham pela planície pantaneira, e outros fenecem em lagoas. As duas bocas são o Formigueiro, distante a 27 km ao norte de Corumbá, e a Boca do Taquari, que é a principal que fica em igual distância ao sul daquela³⁶⁰. Na realidade, a Boca do Taquari deságua no Paraguai-Mirim e este, por sua vez, é a que adentra ao rio Paraguai. O Paraguai-Mirim muitos não consideram como rio, ele é um ‘braço’ do rio Paraguai.

- **Rio Miranda:** ou Mboteteu ou Mboteteí ou Mondego, são algumas das denominações que adotaram a este rio que tem uma extensão aproximada de 750 km e cuja nascente localiza-se na serra Anhambaí. Seu principal afluente é o rio Aquidauana e, entre os abastecedores do Aquidauana, estão os rios e ribeirões como Atoleiro, Prata, Formoso, Velhas, Nioaque, Dois Irmãos, Taquaruçu, Paixão, Negro. Todo esse caudal de água o Aquidauana transfere ao Miranda e, após essa união, o Miranda ainda recebe dois tributários, que são o Vermelho e o Capivari.³⁶¹

Da mesma forma que o rio Taquari, o Miranda lança suas águas ao rio Paraguai, também por duas bocas, ambos no município de Corumbá. Na beira deste rio foi fundada a Vila de Miranda, cujo objetivo foi a defesa das possessões portuguesas diante das investidas castelhanas³⁶². O rio Miranda desempenhou um papel relevante para o Mato Grosso até a livre navegação do rio Paraguai.

O Padre Quiroga registrou a presença espanhola em Miranda com a fundação de Santiago de Xerez: *“En la margen central del Mboteteí estuvo antiguamente una población de españoles, que se llamaba Xerez, la cual se desamparó por las persecuciones que padecían de los paulistas. Estaba esta población a treinta leguas de distancia del río Paraguay, a la falda de la gran cordillera que se extiende de norte-sur entre los ríos Paraná y Paraguay”*.³⁶³

³⁵⁸ Do Sanguessuga até o Ribeirão Camapuã, o caminho é por terra, ao redor de 14 km para inserir-se no rio Coxim, para então atingir o Taquari.

³⁵⁹ FONSECA, João Severiano. Viagem ao Redor do Brasil. Vol. I. Rio de Janeiro, 1986, p. 115.

³⁶⁰ Idem, pp. 115 – 116.

³⁶¹ Idem, pp. 116 – 117.

³⁶² Idem, pp. 118 – 119.

³⁶³ QUIROGA, José. Descripción del Río Paraguay desde la boca del Xaurú hasta la confluencia del Paraná. Buenos Aires, 2003, p. 5.

Desta maneira, abaixo de Corumbá desembocam os rios Taquari e Miranda, carregando sua enorme massa de água amarela; o rio Paraguai atravessa a república do mesmo nome, para finalmente perto de Corrientes (Argentina), entregar-se ao rio Paraná. O rio Paraguai, de acordo com Ulrich, é uma das artérias principais do *hinterland* brasileiro.³⁶⁴

- **Rio Apa**³⁶⁵: é o último afluente brasileiro nessa margem do rio; nasce na Cordilheira do Amambá e seus principais contribuintes são Estrela, Lageado, Gabriel Lopes, Taquaruçu, Sombrero, Pedra e Ouro, a maioria destes afluentes na margem brasileira. Entre o rio Apa e Miranda, ainda existem algumas pequenas correntes como Tereri ou Nabileque, Tepoti e Rio Branco.³⁶⁶

No território paraguaio, os principais rios que deságuam no rio que leva o nome do país na sua margem esquerda estão no Apêndice 2; do lado direito da margem, registramos o Pilcomayo. Outros rios que se localizam na mesma margem também se encontram no Apêndice 2 do Anexo.

- **Pilcomayo**: conforme Wedderhoff, nasce nos contrafortes andinos a uma altitude de 4.000 metros na Cordilheira de los Frailes, Departamentos³⁶⁷ de Oruro e Potosí, na Bolívia. Percorre uma distância de 835 quilômetros e é o principal rio da margem direita. Serve de limite à República do Paraguai com a Argentina, deságua no rio Paraguai, perto de Assunção, frente ao Cerro Lambaré.³⁶⁸

Este rio é apontado por Jaime Cortesão como muito próximo das bacias aquáticas que provinham da colônia portuguesa, assim, coloca como hipótese, o receio dos espanhóis de que por intermédio dos rios que atingiam o centro da colônia, os portugueses se utilizassem do rio Pilcomayo para atingir as ruínas de Potosí.³⁶⁹

- **Rio Bermejo**: em território argentino, é o principal rio tributário do Paraguai e tem essa denominação por causa da coloração avermelhada das suas águas e que mantém por algumas milhas, mesmo após se juntar com as águas do rio Paraguai. Na sua desembocadura, tem banco de areia conduzido pela sua correnteza. Por meio dos seus afluentes, exerce a função de ligação do norte da República Argentina, as Províncias de Salta e Tucumán.³⁷⁰

Tem na sua nascente na Serra de Salta (Argentina) e Tarija (Bolívia). Atravessa grande parte do Chaco argentino até esparramar suas águas no rio Paraguai em Corrientes, “*se juntan*

³⁶⁴ ULRICH, Otto Willi. Nos Sertões do Rio Paraguai. São Paulo, 1936, p. 108.

³⁶⁵ Que também teve algumas denominações diferentes como Apá, Piraí ou Nigi para os Guaicurús.

³⁶⁶ FONSECA, João Severiano. Viagem ao Redor do Brasil. Vol. I. Rio de Janeiro, 1986, pp. 119 – 121.

³⁶⁷ Divisão política do território boliviano equivalente a Província ou Estado em Repúblicas Federativas.

³⁶⁸ WEDDERHOFF, Shirley V. Notas sobre el Paraguay. Asunción, 2001, p. 11.

³⁶⁹ CORTESÃO, Jaime. Raposo Tavares e a formação territorial do Brasil. Rio de Janeiro, 1958, p. 370.

³⁷⁰ BOSSI, Bartolomé. Viagem Pintoresco. Paris, 1863, p.22.

*los ríos Paraná y Paraguay frente de esta ciudad, que está situada sobre la margen oriental. Llámase ciudad de las Siete Corrientes, porque el terreno en donde está la ciudad, hace siete puntos de piedra, que salen al río, en las cuales la corriente del Paraná es más fuerte. Desde aquí pierde el nombre el Paraguay, porque el Paraná, como más caudaloso conserva el suyo hasta cerca de Buenos Aires, donde, junto con el Uruguay, corre hasta el mar con el nombre de Río de la Plata*³⁷¹”³⁷².

Em suma, percebeu-se que o rio Paraguai dispõe de uma navegabilidade em quase todo o seu curso, apesar de oferecer dificuldades, principalmente, em consequência dos períodos de estiagem. Seus afluentes, especialmente o São Lourenço com seu tributário Cuiabá, foram muito explorados para o comércio interno a partir de Corumbá, e outros foram estratégicos para os paulistas. No Estado de Mato Grosso, concentram-se a maior parte dos afluentes do rio Paraguai.

2.7 Empresas de Navegação que Transitaram por Mato Grosso

Durante o século XIX, o Brasil perseguiu uma luta estratégica para garantir a livre navegação pelos rios platinos. Até a primeira metade desse século, o tráfego pelo Paraguai e seus afluentes era feito em pequenas embarcações movidas a remo, à zinga e à vela. Com o advento da máquina a vapor, os matogrossenses passaram a receber pequenas embarcações, caracterizadas por possuírem motores acionados a rodas de água (conjunto de pás), instaladas na popa e na lateral.³⁷³

Quando a principal dinâmica comercial de Mato Grosso se voltou para a Bacia do Prata, substituindo a Bacia Amazônica, ao norte, surgiram empresas de navegação que passaram a explorar esta rota comercial. Desde a abertura do rio Paraguai ao livre trânsito, uma das primeiras empresas a operar, adotando já a navegação movida com força mecânica foi a Companhia de Navegação do Alto Paraguai que, no final de 1859, passou a operar a rota Cuiabá – Corumbá – Montevideú, com conexão para o Rio de Janeiro, percurso este realizado por esta empresa em 30 dias.³⁷⁴

³⁷¹ Denominada assim porque levaram desde aqui algumas jóias de prata e ouro, os primeiros conquistadores do Paraguai, as tais jóias foram trazidas pelos índios do Paraguai na primeira entrada ao Peru com Aleixo Garcia e seus companheiros.

³⁷² QUIROGA, José. Descripción del Río Paraguay desde la boca del Xaurú hasta la confluencia del Paraná. Buenos Aires, 2003, p. 6.

³⁷³ BRAZIL, Maria do Carmo. Rio Paraguai. O “Mar Interno” Brasileiro. Campo Grande, 2014, p. 218.

³⁷⁴ BRANDÃO, Jesus da Silva. A História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 60.

Sobre a criação desta empresa, Magalhães assevera que foi formada a partir da iniciativa do comerciante português José Antônio Soares, portanto, um empreendimento privado, mas contando com substanciais subsídios do governo Imperial. O novo serviço *revolucionaria*³⁷⁵ o antigo Mato Grosso na segunda metade do século XIX, ainda que por breve período de tempo, pois, logo em dezembro de 1864 estourou o conflito da Tríplice Aliança, interrompendo o trânsito de embarcações pelo rio Paraguai.³⁷⁶

No Mato Grosso, ainda na primeira década do século XX, os meios de comunicação que o ligavam ao resto do país com maior rapidez foram aos caminhos fluviais.³⁷⁷ Apesar da navegação a vapor ter ganhado o mundo, ainda assim as viagens despendiam muitos dias para se chegar ao Estado, apesar de já empregar essa modalidade de transporte nessa travessia. A viagem mais cômoda entre Rio de Janeiro e Cuiabá era feita em navios com escalas em Montevideú, Buenos Aires subindo o rio Paraguai, com mais uma escala em Assunção, chegava-se a Corumbá e, finalmente a Cuiabá num percurso em torno de trinta dias.³⁷⁸

Narrando a viagem do primeiro Juiz de Direito a tomar posse em Mato Grosso, Paulo Coelho Machado, relata:

Do Rio de Janeiro embarcou para Montevideú, onde passou alguns dias à espera do pequeno navio que, subindo os rios da Prata e Paraguai, passando por Assunção, o conduziu até Corumbá. Aí transferiu-se para embarcação de menor calado que o deixou na capital de Mato Grosso, após a viagem superior a um mês, a partir do dia em que saiu do Rio de Janeiro.³⁷⁹

Após a guerra da Tríplice Aliança, a Companhia de Navegação do Alto Paraguai foi dissolvida. Surgiu em seu lugar a Companhia Nacional de Navegação a Vapor que contava com alguns navios remanescentes da Companhia de José Antônio Soares, como, por exemplo, os Vapores Apa e Visconde de Ipanema. No último quarto do século XIX, foi criada pela Província a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro.³⁸⁰

Mas o primeiro navio a atracar no porto da capital matogrossense foi o Corça, no dia 20 de fevereiro de 1857, beneficiando-se do Tratado de Comércio e Navegação do rio Paraguai, que havia entrado em vigor um ano antes, em 06 de abril de 1856, tratado este negociado pelo Visconde do Rio Branco.³⁸¹

³⁷⁵ Grifo nosso.

³⁷⁶ MAGALHÃES, Luis Alfredo Marques. Rio Paraguay Da Gaíba ao Apa. Campo Grande, 2008, p. 81.

³⁷⁷ Para se chegar à capital o país, Rio de Janeiro gastava-se 30 dias. Os caminhos terrestres a demora durava até 180 dias.

³⁷⁸ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-matogrossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 37.

³⁷⁹ MACHADO, Paulo Coelho. Arlindo de Andrade. Campo Grande, 1988, pp. 20 – 21.

³⁸⁰ MAGALHÃES, Luis Alfredo Marques. Rio Paraguay Da Gaíba ao Apa. Campo Grande, 2008, p. 81.

³⁸¹ SOUZA, Lécio Gomes de. Bacia do Paraguai. Geografia e História. Tomo I. Campo Grande, 2012, p. 221.

Outro registro da presença dos primeiros navios a vapor tanto pelo rio Paraguai como pelo Cuiabá encontra-se no Relatório do Conselheiro da Província, Herculano Ferreira Penna, de 1862. Segundo ele:

O primeiro Vapor que sulcou as agoas do Paraguay Brasileiro, foi em 1853, o Water Witch, da Marinha dos Estados Unidos, comandada pelo Capitão Th. Jeferson Page, incumbido pelo seu Governo da exploração dos afluentes do Prata. Não passou então da povoação de Albuquerque (Corumbá) para cima; porem voltando o mesmo Official, com os Vapores Argentina e Alpha, explorou parte do Alto Paraguay, São Lourenço e do Cuiabá. Em outubro de 1856, chegou a Coimbra, e seguiu para a referida povoação, uma Escuna mercante Paraguaya, primeiro navio, que se aproveitou do Tratado de Commercio e Navegação celebrado a 6 de abril do mesmo anno. No começo de 1857 chegarão dous navios Brasileiros: o Vapor de Guerra Maracanã e o mercante Corça, que ambos seguirão para Cuiabá. Desde então não tem cessado a navegação entre esta Província e os Portos do Prata.³⁸²

Mas após a Guerra da Tríplice Aliança, inúmeras embarcações voltaram a transitar pelas águas do rio Paraguai e seus afluentes. O caminho fluvial possibilitou a ligação de Mato Grosso ao resto do mundo através do estuário platino.³⁸³

Outro aspecto que fomentou o dinamismo do transporte fluvial foi o aumento do processo imigratório para Mato Grosso de estrangeiros que eram atraídos pelas possibilidades de investimentos e pelos incentivos oferecidos pelo Governo Provincial. Em 1870, estimou-se a existência de 1665 estrangeiros, isso perfaz 2,55% da população total da Província. Essa estatística ascende a 2.510 estrangeiros cinco anos após. Dentre estes imigrantes se encontravam italianos, portugueses, espanhóis para as atividades comerciais e financeiras (exportação e importação).³⁸⁴ A população matogrossense elevou-se de 65.321 em 1870 para 246.612 habitantes em 1920.³⁸⁵ O que significa um aumento de 377,55% em 50 anos, um crescimento demográfico de 7,55% ao ano. Isto pode parecer um crescimento desmedido da população, mas pelo tamanho geográfico da Província com mais de um milhão de km², a densidade populacional ainda era muito baixa, em torno de 0,20 habitantes por km².

Em continuação, apresentamos algumas empresas de navegação que tiveram uma inter-relação econômica com Mato Grosso, a partir de uma tentativa de tipificação entre Estatais, Companhias Privadas Nacionais de Navegação e Companhias Estrangeiras de Navegação.

³⁸² Relatório apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Matto-Grosso pelo Exmo. Conselheiro Herculano Ferreira Penna em 3 de maio de 1862. Cuiabá, Typ. do Matto-Grosso, 1864, p. 70.

³⁸³ BRAZIL, Maria do Carmo. Rio Paraguai. O “Mar Interno” Brasileiro. Campo Grande, 2014, p. 220.

³⁸⁴ REYNALDO, Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, p. 96.

³⁸⁵ FILHO, Virgílio Corrêa. História de Mato Grosso. Rio de Janeiro, 1969, pp. 636 – 637.

2.7.1 Companhias Estatais Nacionais de Navegação

A partir da intervenção do Estado iniciou-se um capítulo na atividade da navegação nacional e por extensão, ao rio Paraguai, foram criadas companhias nacionais tanto governamentais como privadas. Estes empreendimentos objetivavam agrupar sob um único comando todas as companhias nacionais de navegação que recebessem subsídios para sua operação.³⁸⁶

- **Companhia Nacional de Navegação a Vapor:** constituída em 1873, incorporou a Empresa Brasileira de Paquetes a Vapor. Os serviços desta companhia de navegação estendiam-se de Montevideú ao Rio de Janeiro. A empresa, para atuar nessa linha, recebia subsídio do governo. Mas era a única forma encontrada pelo Governo para garantir a comunicação da capital com a fronteira oeste do Império.³⁸⁷

Esta companhia formou-se com um capital inicial de 4.000:000\$000 (quatro mil contos de reis) e surgiu da antiga Companhia de Navegação a Vapor do Alto Paraguai. Decorrente das dificuldades econômicas, apesar dos subsídios governamentais, a companhia teve de ser encampada por outra estatal, e se tornou a maior empresa da Marinha Mercante do Brasil, a saber, a Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro, criada pelo Decreto Nº 857 de 13 de outubro de 1890.³⁸⁸

As reclamações e críticas dos seus usuários foram inúmeras, notadamente pelos maus serviços prestados em relação ao comércio, isto é, pelos seus constantes atrasos nas entregas de cargas, assim como pelas elevadas tarifas cobradas. Outra denúncia frequente dizia respeito ao estado de conservação dos barcos, muitos deles velhos e ultrapassados.³⁸⁹

Por exemplo, sobre um dos Vapores a serviço da Empresa, o Jornal de Corumbá, publicou o seguinte comentário:

(...) julgado incapaz do serviço de barca de Praia Grande em que era empregado no Rio de Janeiro, goza hoje em dia os foros de paquete, mesmo o afamado Coxipó, primor de arte em seu gênero não possuindo nenhuma das condições necessárias aos fins destinados presta-se apenas a isso mesmo

³⁸⁶ MAGALHÃES, Luis Alfredo Marques. Rio Paraguay Da Gaíba ao Apa. Campo Grande, 2008, p. 81.

³⁸⁷ REYNALDO, Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, p. 97.

³⁸⁸ PROENÇA, Augusto César. Corumbá de todas as Graças. Campo Grande, 2003, p. 45.

³⁸⁹ REYNALDO, Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, p. 98.

devido a esforços e perícia do incansável Comandante Barros a conduzir a correspondência e passageiros.³⁹⁰

- **Companhia de Navegação Lloyd Brasileiro:** sucedeu a Companhia de Navegação Nacional a Vapor e incorporou o seu equipamento, passando a operar, em Mato Grosso, desde 1892. Suas viagens incluíam o circuito Rio de Janeiro – Montevideú – Corumbá – Cuiabá dividido em três seções, mudando as embarcações, e havendo o transbordo dos passageiros, correspondências e mercadorias, transferidos para barcos menores, de acordo com a capacidade dos rios.³⁹¹ Para chegar a Montevideú partindo do Rio de Janeiro, a Lloyd atracava nos seguintes portos: Santos, Paranaguá, Antonina, São Francisco, Itajaí, Florianópolis, Rio Grande e Montevideú.

A Companhia Lloyd Brasileiro surgiu a partir do projeto do Barão de Jaraguá³⁹², a partir da aglutinação da Empresa Transatlântica Brasileira, em formação, e de quatro outras firmas: Companhia Brasileira de Navegação a Vapor, Companhia Nacional de Navegação a Vapor, Companhia Progresso Marítimo e a Companhia de Navegação da Estrada de Ferro Espírito Santo. Em 1891, outras três empresas de pequeno porte se agregaram à Lloyd: Companhia Bahiana de Navegação, Companhia Paranaense de Navegação e a Companhia Brasileira de Estrada de Ferro e Navegação.³⁹³

As mercadorias provenientes de outros portos do país são embarcadas pela Lloyd com frete pago até Corumbá, sujeitas ao transbordo em Montevideú. Mas a superintendência da Companhia que não pode cobrar o frete dessa carga deposita-os em portos flutuantes, para dar lugar aos embarcadores uruguaios.³⁹⁴

Do porto de Corumbá, os navios que partiam aos sábados em direção ao Estuário do Prata tinham como destino o Rio de Janeiro e Europa. Na linha Corumbá – Rio de Janeiro a Lloyd utilizava os vapores Júpiter, Saturno, Syrius, Orion, Vênus e os cargueiros Diamantino, Humaitá, Ladário, Rápido, Mato Grosso, Mercedes, Rio Verde e Coxipó. Já o circuito Montevideú – Corumbá era servido pelo cargueiro Miranda e os paquetes Oyapoc e Javary.³⁹⁵

³⁹⁰ Jornal O Liberal, Corumbá, 12 de Novembro de 1874.

³⁹¹ BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 119.

³⁹² É o Almirante Artur Silveira Mota (1843 – 1914), oficial da Marinha de Guerra, que no ano de 1886, solicitou ao Governo Imperial Brasileiro, autorização para dar início às ações de uma companhia de navegação com o nome de Empresa Transatlântica Brasileira (BRAZIL: 2014, 220).

³⁹³ BRAZIL, Maria do Carmo. Rio Paraguai. O “Mar Interno” Brasileiro. Campo Grande, 2014, p. 221.

³⁹⁴ BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 121.

³⁹⁵ REYNALDO, Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, p. 100.

Em 1893, a navegação fluvial recebeu um impacto, pois estourou, no Rio de Janeiro a Revolta Armada entre 1893 e 1894. Durante esse intervalo, a navegação para o Mato Grosso foi paralisada, somente restabelecida em 1895, com subsídio governamental de 45 contos de réis, para cobrir o déficit que a linha apresentava. A Lloyd explorou a linha fluvial para Mato Grosso até 1918, pois o subsídio foi insuficiente para cobrir o déficit e arrendou parte da sua frota para a Companhia Minas e Viação de Mato Grosso, que passou a fazer a linha na Hidrovia Paraguai – Paraná.³⁹⁶

Da capital uruguaia, a Lloyd, após o transbordo de mercadorias e passageiros para navios a vapor de menor calado, realizava escalas em Assunção e Conceição (no Paraguai) e em Porto Murtinho e em Corumbá. Até este porto é possível o acesso de navios de até 1.000 toneladas de capacidade de carga. Daí em diante, passageiros e mercadorias destinadas a outras regiões de Mato Grosso eram embarcados em navios de menor calado, como os paquetes Coxipó, Nioac e Orvalho, durante 5 dias até Cuiabá³⁹⁷. A Lloyd mantinha uma linha bimensal de passageiros e cargas e uma mensal somente de cargas entre Montevidéu e Corumbá.³⁹⁸

A Lloyd tinha uma frota inicial de sete navios, entre eles Vênus, que foi construído em Liverpool, o mais bem equipado dentre os vapores que fizeram o percurso pelo rio Paraguai. A Lloyd foi aos poucos fundindo-se com outros órgãos estatais, até se tornar uma S.A. e ser adquirida novamente pelo Governo Federal em 1909. Suas linhas, nesse intervalo, iam perdendo gradativamente terreno para novas companhias, principalmente argentinas, “*que cumpriam com mais eficiência os delicados e tortuosos cronogramas mercantis fluviais*”.³⁹⁹

Generoso Ponce numa parte da sua alocução na Câmara matogrossense proferida na Sessão do dia 06 de julho de 1911 assevera:

As reclamações que para aqui tenho trahido, no estricto cumprimento do meu dever de representante da minha terra natal, são, como a Camara tem visto, oriundas do descaso, da indiferença, da pouca atenção com que a administração superior do Lloyd tem procurado attender ao serviço de navegação para Matto-Grosso. Sr. Presidente, A Honrada Comissão de Constituição e Justiça teve a gentileza de convidar a directoria do Lloyd Brasileiro a vir prestar informações e offerecer esclarecimentos a respeito das

³⁹⁶ PROENÇA, Augusto César. Corumbá de todas as Graças. Campo Grande, 2003, p. 45.

³⁹⁷ CORREA, Lúcia Salsa. História e Fronteira. O Sul de Mato Grosso 1870 – 1920. Campo Grande, 1999, p. 135.

³⁹⁸ OLIVEIRA, Vítor Wagner de. Entre o Prata e o Mato Grosso: uma viagem pelo mundo do trabalho marítimo de 1910 a 1930. Buenos Aires, Montevidéu, Assunção e Corumbá. Tese de Doutorado. Campinas, 2006, p. 54.

³⁹⁹ MAGALHÃES, Luis Alfredo Marques. Rio Paraguay Da Gaíba ao Apa. Campo Grande, 2008, p. 82.

irregularidades e impontualidades da navegação e máo serviço de transportes de passageiros e cargas, na linha fluvial de Matto-Grosso.⁴⁰⁰

A viagem da Lloyd de Corumbá à capital Cuiabá realizava-se nos dias 2 a 10 de cada mês. A duração média dessas viagens era de seis a sete dias, e houve casos em que essas viagens duravam até doze dias, quando o rio Cuiabá apresentava baixo volume de água. Em sua maioria, as embarcações que faziam o itinerário Corumbá – Cuiabá chegavam a transportar vinte passageiros de ré e 60 de proa.⁴⁰¹

A Empresa continuava com dificuldade e no início do século XX passou por nova estruturação, mudou de denominação, passou a se chamar Companhia Novo Lloyd Brasileiro, conforme Decreto Nº 14.577 de 28/12/1920. No Mato Grosso, criaram novas rotas para a Empresa como Cáceres e Miranda, além de manter as existentes. O Novo Lloyd cresceu à frota quinze embarcações maiores, cinco chatas, chegando a 46 navios.⁴⁰²

Para atender uma linha deficitária como a do rio Paraguai, teve um auxílio pecuniário do Estado de quarenta e cinco mil contos de réis. E não somente recebia subsídios, mas também concessão de serviços públicos, como instalações portuárias, estaleiros de reparos e manutenção. E apesar de todas essas regalias, ainda a empresa apresentou déficit financeiro.⁴⁰³ De fato, qualquer empresa que apresente um déficit muito prolongado tem sua viabilidade comprometida.

O encerramento de sua linha até Cuiabá aconteceu em 1920 sendo substituída por empresas regionais que tinham suas redes ou em Corumbá, ou em Cuiabá⁴⁰⁴. A Companhia Novo Lloyd Brasileiro encerrou definitivamente suas atividades em Mato Grosso em 1943, passando todo o seu patrimônio fixo e flutuante para o Serviço de Navegação da Bacia do Prata.⁴⁰⁵

⁴⁰⁰ FILHO, Generoso Ponce. Generoso Ponce, Um Chefe. Rio de Janeiro, 1952, pp. 544 – 545.

⁴⁰¹ REYNALDO, Nei Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, p. 103.

⁴⁰² Idem, p. 104.

⁴⁰³ Idem, p. 105.

⁴⁰⁴ BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 122.

⁴⁰⁵ REYNALDO, Nei Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, pp. 107 – 108.

2.7.2 Companhias Estrangeiras de Navegação que se relacionaram com Mato Grosso

As principais empresas estrangeiras que prestaram serviços a Mato Grosso foram: a Companhia Argentina de Navegação Nicolás Mihanovich, Empresa Fluvial Brasil/Uruguai, Companhia Paraguaya de Navegação Vierci Hermanos⁴⁰⁶. Na linha internacional, registra Lúcia Salsa Corrêa, o tráfego é relativamente intenso de pequenas embarcações de Companhias de Comércio⁴⁰⁷ que utilizaram seus próprios recursos para manter a regularidade de seus negócios.⁴⁰⁸

As empresas de navegação estrangeiras que tinham o Mato Grosso como área de sua atuação, concorriam com outras empresas nesse serviço, o que ligou o Estado aos países do Prata. Ao dispor de capital e experiência, contribuíram com seus conhecimentos técnicos e iniciativas, que foram necessárias para o fomento da navegação a vapor no rio da Prata.⁴⁰⁹

- Compañía de Navegación Nicolas Mihanovich: mantinha a linha Buenos Aires – Corumbá, com duas viagens mensais realizadas pelos vapores Alemanha, Brasil, Chile, França, Holanda⁴¹⁰. Para Caruso, na concorrência com outras empresas argentinas surgidas a partir do boom agropecuário, na Argentina, a Mihanovich converteu-se em maior transportadora no circuito Buenos Aires – Montevideu e no trajeto até Mato Grosso.⁴¹¹

Reynaldo apresenta um dado diferente sobre o número de viagens mensais realizadas pela empresa; segundo ele, a frequência de duas viagens era semanal no trecho Buenos Aires – Montevideu – Corumbá.⁴¹²

A expansão da Mihanovich foi sentida até nos países vizinhos pela presença e colocação de agentes e correspondentes da empresa. Segundo Caruso: *“la presencia territorial de la Compañía Mihanovich se aprecia también en la instalación de agencias y sucursales en el interior y en países limítrofes: Posadas, Paraná, Diamante, Empedrado, Barranqueras, Formosa, San Nicolás, Rosario y Comodoro Rivadavia, entre muchos otros, distribuidas a lo largo de la Cuenca del Litoral y el Alto Paraná, rematándose en aguas brasileñas, Asunción del Paraguay y Montevideo. Desde Puerto Deseado hasta Corumbá (Brasil) existieron a la*

⁴⁰⁶ PROENÇA, Augusto César. Corumbá de todas as Graças. Campo Grande, 2003, p. 46.

⁴⁰⁷ Não se restringiram à atividade exclusiva no transporte de cargas e passageiros, mas tinham também Casas Comerciais.

⁴⁰⁸ CORREA, Lúcia Salsa. História e Fronteira. O Sul de Mato Grosso 1870 – 1920. Campo Grande, 1999, p. 135.

⁴⁰⁹ REYNALDO, Nei Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, p. 114.

⁴¹⁰ Ibidem.

⁴¹¹ CARUSO, Laura Gabriela. Del Lockout al Apoyo Estatal: La Pataronal marítima argentina, sus centros y prácticas, 1890 a 1920. Buenos Aires, 2014, p. 82.

⁴¹² REYNALDO, Nei Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, p. 115.

navegación de los ríos sus agentes en respuesta a la actividad y la demanda de servicios de transporte”.⁴¹³

Diferente das outras empresas que se instalaram no Mato Grosso, as atividades fins de muitas delas não foram a navegação, o que não foi o caso desta companhia, nem da empresa paraguaia de Navegación a Vapor Vierci Hnos. S.A., cuja atividade principal consistia no transporte de cargas e passageiros.⁴¹⁴

- **Compañía Paraguaya de Navegación Vierci Hermanos:** com os vapores G. B. Vierci, Leda, Adela, Ñeembucu fazendo a linha Assunção – Corumbá⁴¹⁵. E conforme Reynaldo, a Companhia tinha nove vapores e dezesseis chatas, totalizando uma capacidade de cinco mil toneladas; sua linha regular percorria o circuito de transporte de cargas e passageiros entre Corumbá, Assunção, Buenos Aires e Montevideú.⁴¹⁶

No recorte publicitário do Álbum Gráfico de Mato Grosso, constam as seguintes informações: *“A Empresa posee elementos especiaes para o transporte de gado e transporta até 700 cabeças por uma só viagem. Todo o material fluctuante, tanto para o transporte de passageiros como o de carga ou de animaes, navega em qualquer tempo, mesmo nas épocas de maiores baixantes do rio Paraguay. Linhas regulares para o transporte de passageiros do Porto de Assunción, Villeta, Concepción, Puerto Sastre, Corumbá, tocando os vapores de cada linha nos portos intermediários do litoral”*.⁴¹⁷ Não existe referência neste anúncio publicitário sobre as viagens a outras capitais platinas, Buenos Aires e Montevideú.

- **Pedro Rizo & Hijo:** grupo uruguaio, esta empresa tinha um vapor A & F Braga, com capacidade para transportar 337 toneladas e vinte e um tripulantes, fazia a linha Montevideú – Corumbá desde 1910.⁴¹⁸ Constatou-se que concomitante às viagens da Estatal Lloyd Brasileira, havia também a concorrência com as empresas de navegação dos outros países componentes da Bacia do Prata.

Mas a concorrência entre as empresas estrangeiras de navegação do rio Paraguai até o Prata cedeu lugar à busca para conseguir o monopólio no transporte fluvial, e no abastecimento

⁴¹³ CARUSO, Laura Gabriela. Del Lockout al Apoyo Estatal: La Pataronal marítima argentina, sus centros y prácticas, 1890 a 1920. Buenos Aires, 2014, p. 84.

⁴¹⁴ CORRÊA, Valmir Batista; CORRÊA, Lúcia Salsa; ALVES, Gilberto Luiz. Casario do Porto de Corumbá. Brasília, 1985, p. 79.

⁴¹⁵ PROENÇA, Augusto César. Corumbá de todas as Graças. Campo Grande, 2003, p. 46.

⁴¹⁶ REYNALDO, Nei Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, p. 115.

⁴¹⁷ AYALA, S. Cardoso e SIMON, Feliciano. Alphum Graphico do Estado de Mato Grosso. Hamburgo, 1914, p. IV.

⁴¹⁸ REYNALDO, Nei Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, p. 116.

de produtos importados, e também manter uma relação com as casas comerciais.⁴¹⁹ Na asserção de Ortiz encontramos:

Las Empresas luchaban hasta entonces entre sí, habiendo dado cuenta de la navegación a vela. Las tres empresas que se reparten la mayor parte del tráfico, sostenían en la última decena del siglo una competencia dotada de tal agresividad que un cronista de la época expresa que por un peso o dos podíase viajar de Buenos Aires a Montevideo, en condiciones de lujo, banquete corrido, licores, vinos generosos a discreción, etc. Ella condujo que hacia 1894 la empresa Mihanovich adquiriese los bienes de la Platense. En cuanto a la tercera empresa, Mensajería Fluvial del Plata, fue acordado un convenio que establecía zona de Mihanovich al río Paraná; este cedía a la otra al río Uruguay. Al finalizar ese comercio y reanudar la lucha, ella le fue tan desfavorable a Mensajería que prontamente fue absorbida por Mihanovich. El proceso de formación del monopolio por el tráfico fluvial estaba pues energicamente lanzado.⁴²⁰

A Mihanovich iniciou o processo de incorporação de outras empresas para ter poderio e se firmar nesta área.

- **Herman Krab & Cia.:** empresa alemã de navegação, mantinha vapores cobrindo a linha Montevideu e Corumbá, sendo seu representante, no Brasil, Arthur Fialho⁴²¹, comerciante e exportador de Corumbá. Esta Companhia especializou-se no transporte de produtos importados de luxo da Alemanha, como tapetes, cristais, móveis, quadros, instrumentos musicais tanto aos portos de Corumbá como aos outros do rio da Prata.⁴²²

2.7.3 Companhias Privadas Brasileiras de Navegação com ligação ao Mato Grosso

As principais empresas privadas nacionais que se destacaram nesta rota foram: Manoel Cavassa, Filhos & Cia.; José Dulce & Cia.; Wanderley Baís & Cia.⁴²³. Assim como outras empresas de navegação como Vicente Anastácio, Pereira Carneiro e Cia.⁴²⁴, Fernandes Vieira e pequenas embarcações, tais como Scaff Gattas & Cia., Kassar & Cia., Miguéis & Cia., Irmãos

⁴¹⁹ Ibidem.

⁴²⁰ ORTIZ, Ricardo. Historia Económica de la Argentina. 4ª. ed. Buenos Aires, 1974, pp. 308 – 309.

⁴²¹ Que além desta representação, desempenhava a mesma função para mais duas outras empresas estrangeiras, como a Companhia Vinícola Central Francesa de Bordeaus e Montval & Cia. de Valparaiso (Chile). E empresas nacionais como Hartmam & Reichen e J. Griesbach & Cia. ambos de São Paulo. Do Estado de Pernambuco representava a Silva, Meira e Cia. E as Companhias localizadas no Rio de Janeiro são Companhia de Manufactora de Conservas Alimentares, José Francisco Corrêa & Cia., Casa Pratt, Eugênio Urban & Cia. Silva Araújo & Cia. e Hermann Stolz & Cia. (AYALA: 1914, XLI).

⁴²² REYNALDO, Nei Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, p. 117.

⁴²³ PROENÇA, Augusto César. Corumbá de todas as Graças. Campo Grande, 2003, pp. 46 – 47.

⁴²⁴ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 283.

Faro e muitas lanchas particulares que faziam o transporte de Corumbá para Miranda, Aquidauana, Coxim, Cáceres, Cuiabá e portos intermediários⁴²⁵.

- **Miguéis & Cia. Ltda.:** foi fundada em 1910 por João Luiz Miguéis, Serafim Miguéis e Zeferino Augusto de Matos. Esta empresa dedicava-se à navegação de cabotagem ligando os portos de Corumbá, Cuiabá e Porto Murtinho. O rápido crescimento da firma o levou a montar um departamento industrial em Corumbá, tornando-o o melhor estaleiro privado do Estado, onde eram reparadas ou mesmo construídas as suas embarcações, assim como as de terceiros, recebendo navios de até 500 toneladas.⁴²⁶

A empresa cresceu com a incorporação de inúmeras embarcações, como o Vapor Guaporé, a lancha rio Taquari e as chatas Acurisal, Descalvados, Tucum, Corumbá, Barranco e Ladário⁴²⁷. Na sua linha principal que é de Corumbá a Cuiabá, realizava viagens semanais empregando as lanchas de passageiros: Ligúria, Argos e várias chatas rebocadoras que conduziam as mercadorias.⁴²⁸

Em entrevista com um ex operador de máquinas da empresa realizada por Maria do Carmo Brazil, este afirma que a navegação comercial pelo rio utilizava embarcações pequenas e rudimentares movidas à zinga. Partiam de Corumbá até o Porto de Aquidauana, antes da chegada do trem ao Porto Esperança, para buscar as cargas que vinham de trem de São Paulo e outros centros do país.⁴²⁹

As embarcações Cidade de Corumbá e Guaporé possuíam acomodações para 50 passageiros de primeira classe, em camarotes providos de luz elétrica e ventiladores, um grande conforto para a época. O trecho Corumbá – Porto Esperança após a chegada de trem, era coberto pelo navio de passageiros Fernandes Vieira em três viagens por semana. As demais embarcações; Jorio, Aurora, Ligúria, Argos, Lageado Batista das Neves, Rio Cuiabá, Rio Taquari, Rio Minho, Rio Tejo, Iguatemi, Ipiranga, assim como as chatas, todas elas com nomenclatura própria, faziam as linhas restantes ou se revezavam no serviço para Cuiabá.⁴³⁰

- **Wanderley Baís & Cia:** surge esta empresa a partir da retirada de Firmo de Matos⁴³¹ e a entrada do Comandante Francisco Wanderley com a participação do italiano Francisco Bernardo Baís e do português Alberto Gomes Moreira. Operava no circuito de Corumbá,

⁴²⁵ SOUZA, Lécio Gomes de. História de Corumbá, s.n.t., p. 87.

⁴²⁶ BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 123.

⁴²⁷ BRASIL, Maria do Carmo. Rio Paraguay. O “Mar Interno” Brasileiro. Campo Grande, 2014, p. 233.

⁴²⁸ BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 123.

⁴²⁹ BRASIL, Maria do Carmo. Rio Paraguay. O “Mar Interno” Brasileiro. Campo Grande, 2014, p. 233.

⁴³⁰ BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 123.

⁴³¹ Firmo José de Matos adquire de Silva Pereira & Cia. o Leocádia que passa a chamar-se D. Costança, e de Jaime Cibils o Vapor Inca que por seu maior calado, deslocando 140 toneladas, emprega na linha Corumbá – Descalvados – Cáceres (BRANDÃO: 1991, 126).

Cuiabá e Aquidauana com a lancha de passageiros Iguatemi e os rebocadores Jamari, Itajaí e Nhandoi que rebocavam em conjunto 9 chatas totalizando 450 toneladas.⁴³²

- **Manoel Cavassa Filho & Filho:** foi fundada em 1858, agente proprietária das seguintes embarcações: vapor Fernandes Vieira e São José, construído na Inglaterra em 1903, com capacidade para transportar 280 toneladas de carga e acomodações para passageiros. A empresa também atuou como agente da Companhia de Navegação Brasil/Uruguai com o navio Cuiabá de 1.300 toneladas e com o Vapor Campos de 800 toneladas no circuito Corumbá – Montevideu – Rio de Janeiro.⁴³³ Registro realizado também no Alphum Graphico de Mato Grosso sobre estas viagens: “*De Corumbá á Assumpção e á Montevideó, e vice-versa, o tráfego é constante e as embarcações que d’isso se ocupam são numerosas, principalmente as das Companhias Vierci Hnos., Mihanovich e as pertencentes à firma Cavassa Filho & Co.*”⁴³⁴

- **Vapor Fernandes Vieira:** considerada a nave símbolo da Manoel Cavassa & Filhos. Também lembrado pelo luxo e popularidade, transitou pelas águas do rio Paraguai levando e trazendo passageiros de Corumbá a Assunção e vice-versa. Este Vapor foi montado em Corumbá, no estaleiro Preza, no ano de 1911. Projetado para suportar 300 toneladas e capacidade para acomodar até 100 passageiros na primeira classe. Este vapor possui iluminação elétrica, ventiladores e tem três pisos. As viagens a Assunção do porto de Corumbá eram realizadas às dezessete horas todos os domingos.⁴³⁵

Sobre a viagem de Porto Esperança a Corumbá um jornalista registrou da seguinte maneira: “A noite que prometera ser linda, transfigurou-se lentamente. As estrelas e a lua desapareceram e o céu se toldou de nuvens negras, pesadas. Um vento sudoeste começou a soprar com crescente violência e quando partimos, chovia torrencialmente. Num instante, a coberta ficou vazia, castigada cruelmente pelo temporal. Os passageiros se refugiaram nos pequenos camarotes que, fechados, eram dum calor insuportável. Deitando-me procurei ler um pouco, mas o ar abafado da cabine estreita parecia-me mais esquentada ainda pela lâmpada elétrica e, assim apaguei. O ruído das máquinas, e da hélice batendo na água, de mistura com o concerto dos elementos desencadeados, fizeram-me logo, mergulhar num sono pesado”⁴³⁶

⁴³² BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, pp. 126 – 127.

⁴³³ REYNALDO, Nei Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, p. 111.

⁴³⁴ AYALA, S. Cardoso e SIMON, Feliciano. Alphum Graphico do Estado de Mato Grosso. Hamburgo, 1914, p. 67.

⁴³⁵ SILVA, Edil Pedroso da. O Cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso 1870 – 1930. Dissertação. Cuiabá, 2002, pp. 35 – 36.

⁴³⁶ VINHAES, Ernesto. Feras do Pantanal. Aventuras de um repórter em Mato Grosso. Rio de Janeiro. Jornal a Noite, 1936, p. 61 – 75.

A chegada dos navios tanto em Cuiabá, não muito diferente em Corumbá ou em Cáceres ou no embarque a outros destinos, era sempre um acontecimento importante para estas cidades. De acordo com registro deixado pelo oficial da marinha belga, nesta referência descreve a Cuiabá que em 1900, ano que esteve pela cidade, assinala: *“um dos eventos sensacionais que se produz em Cuiabá é a chegada e a partida dos barcos, colocando a cidade em contato com o resto do mundo. Daí a maioria da população vir se postar às margens para assistir à sua chegada, exibindo suas mais belas toaletes”*.⁴³⁷

Outro viajante que aponta esse comportamento foi Karl von den Steinen na sua passagem por Cuiabá, afirma que a “pacata” cidade só é modificada quando da chegada dos navios. Informa Stein *“Apenas um acontecimento perturba essa serenidade, é que todo o mês a voz do século XIX ressoa no rio Cuiabá um tiro de canhão e a corneta do quartel anuncia a presença do vapor, ancorado no porto. Todos correm para o correio e em pouco tempo os que conhecem a leitura e a escrita se acham reunidos para a chamada”*.⁴³⁸ Outros autores também assinalaram esse comportamento dos pantaneiros quando a monotonia da cidade é quebrada pela chegada dos navios.⁴³⁹

As observações apresentadas corresponderam ao período final do século XIX, mas a tradição da “ida ao porto” já era prática no primeiro quartel desse século. Foi o que assinalaram viajantes como Hércules Florence, por exemplo:

Aproamos ao troar da salva de mosquetaria que partiam de entre os nossos e eram respondidos de terra. Demos, porém, à direita, com espaçadas casas, um barracão e uma rampa, ante a qual viemos para a terra. Curiosos reuniram-se para presenciar nosso desembarque. A cidade situa-se a três quilômetros do rio, construída a leste. Só se percebe propriamente a cidade quando já se está dentro dela. A rua do porto, por onde tivemos acesso, é larga e bem pavimentada de cascalho. O aspecto geral de Cuiabá dá prazer: vêem-se por toda parte casas térreas e em quantidade calculável, laranjeiras e tamarineiros, mesmo nos jardins.⁴⁴⁰

Nos parágrafos acima foram apresentadas algumas características de certas empresas que prestaram seus serviços de navegação no Mato Grosso que estabeleceram comunicação entre o Estado e o resto do país, e ainda com os países da Bacia do Prata e ao final do seu curso fluvial propiciava ligação com a Europa.

⁴³⁷ NIJS, Ferdinand. Viagem a Mato Grosso. Bruxelas, 1901, p. 34

⁴³⁸ STEINEN, Karl von den. O Brasil Central – Expedições em 1984 para a exploração do Rio Xingu. São Paulo, 1942, p. 68.

⁴³⁹ PÓVOAS, Lenine Campos. Influências do Rio da Prata em Mato Grosso. São Paulo, 1982, p. 14.

⁴⁴⁰ FLORENCE, Hércules. Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829. São Paulo, 1977, pp. 134 – 137.

Nesse cenário, circularam centenas de embarcações que incluíam paquetes, vapores, lanchas chatas, escunas, sumacas, palhabotes, goletas, brigues, hiates, galés.⁴⁴¹ Assim como canoas, batelões, planchas, igarités, e os navios da Armada.⁴⁴²

Em continuação, apresentamos um quadro que ilustra a navegação até o Porto de Corumbá, desde antes da Guerra da Tríplice Aliança.

Neste trecho navegaram as embarcações, tais como Manoelita, Explotadora, Jacobina, San José e Catarina - naves que não foram possíveis de serem especificadas tanto a nacionalidade como o tipo de embarcação. É preciso esclarecer ainda que prevaleceram as embarcações brasileiras, 72% do total das que entraram pelo porto de Corumbá; sendo 22%, de embarcações argentinas, e apenas 6% de uruguaios e não foi registrada nenhuma de nacionalidade paraguaia, no quadro 2.1.

Aqui estão registrados mais de três dezenas de embarcações de empresas nacionais e estrangeiras, e armadores autônomos que operaram antes da Guerra da Tríplice Aliança, já promovendo a ligação com os países platinos e a navegação de cabotagem⁴⁴³ era permitida apenas às embarcações brasileiras.

⁴⁴¹ A partir do Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual de Humberto Leitão J. Vicente Lopes. s. l. 1963. Apresenta-se as definições de alguns dos significados dos variados tipos de navios que transitaram por Mato Grosso. Assim;

- Escuna: navio de vela de dois mastros e um só mastaréu (pequeno mastro que se fixa e prolonga noutro mastro ou mastaréu) em cada mastro;
- Sumaca: navio de vela semelhante ao patacho e que difere dele apenas em ter só um mastaréu no mastro de traquete;
- Palhabote: navio platino com dois mastros em cada mastaréu com gurupés e velas de proa;
- Patacho: navio de dois mastros com dois mastaréus e pano redondo no de proa e com um só mastaréu no de ré.
- Goleta: é uma pequena embarcação de origem espanhola, que tem a vela gávea situada na proa. Era usada para o comércio em pequenas distâncias.
- Brigues: veleiro antigo de pequena tonelagem, com 2 mastros, sendo o maior inclinado para trás. Quando usados para a guerra tinham de 12 à 20 peças de artilharia.
- Galés: navios de guerra antigo, de borda baixa, movidos a remo, mas também dotados de 2 ou 3 mastros. Tinha de 15 a 30 metros de comprimento e eram movidos geralmente por condenados ou escravos. Não foi o caso em Mato Grosso.

- Batelão: consistente numa embarcação de fundo chato, com pequeno calado (1,20m) própria para operação próxima às margens e em águas rasas de rios, lagos e lagoas, equipada com motor de propulsão ou não.

- Igarités: espécie de canoa de um mastro e de dez a 15 palmos de boca. Ou também uma espécie de chata.

⁴⁴² BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 130.

⁴⁴³ A Navegação de Cabotagem é uma expressão que explica a navegação realizada entre portos ou pontos do território brasileiro, utilizando a via marítima ou vias fluviais interiores. A navegação de cabotagem está circunscrita ao território nacional que tem por objetivo a comunicação e o comércio entre os portos do país, abrangendo os rios que correm em seu território, segundo o Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual de Humberto Leitão J. Vicente Lopes.

Quadro 2.1: Embarcações que entraram no Porto de Corumbá antes da Guerra da Tríplice Aliança

Embarcação	Tipo de embarcação	Nacionalidade	Embarcação	Tipo de embarcação	Nacionalidade
Maracanã	Vapor	Brasileira	Diamantina	Escuna	Brasileira
Corça	Vapor	Brasileira	Albano 1º	Escuna	Brasileira
Conselheiro Paranhos	Vapor	Brasileira	Cuiabá	Escuna	Brasileira
Marquês de Olinda	Vapor	Brasileira	Santiaguinho	Brigue	Brasileira
Marquês de Ipanema	Vapor	Brasileira	Matto Grosso	Hiate	Brasileira
Paraguaçu	Vapor	Brasileira	República do Paraguai	Escuna	Brasileira
Rio Negro	Vapor	Brasileira	Salvadora	Escuna	Brasileira
Almirante Barroso	Vapor	Brasileira	Ninfa	Chalana	Brasileira
Apollo	Patacho	Brasileira	Ulisses	Escuna	Argentina
Regulo	Patacho	Brasileira	Millani	Escuna	Argentina
Princesa Imperial	Patacho	Brasileira	Armonia	Escuna	Argentina
América do Sul	Escuna	Brasileira	Figlio Regulo	Escuna	Argentina
Pedro II	Escuna	Brasileira	Rincón de Santos	Escuna	Argentina
Constituição	Escuna	Brasileira	Joven Julia	Escuna	Argentina
Lerverger	Escuna	Brasileira	Joven Teresita	Escuna	Argentina
			Traviatta	Escuna	Uruguia

Fonte: BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, pp. 133 – 134.

E no quadro seguinte, 4.2, apresentamos as embarcações que passaram pelo Porto de Corumbá, desde o fim da guerra da Tríplice Aliança até 1914, um resumo das principais embarcações, sem chegar a registrar neste quadro a lista completa destes meios de transportes tão utilizados pelo Estado, por ser a única via pela sua viabilidade no transporte⁴⁴⁴.

Há ainda as embarcações Aurélia, Peru, Itália, Índia, Ásia, Berlim, Suíça dentre várias outras que não foram possíveis de especificar, tanto a nacionalidade como o tipo nos quais estão caracterizados, do mesmo modo como ocorreu no quadro precedente. No quadro acima, foram colocadas somente algumas das embarcações que trafegaram pelo rio Paraguai até Corumbá nesse período, uma vez que a lista completa não foi colocada. Houve um dinamismo na movimentação fluvial, uma vez que era o principal meio disponível pelo Estado nessa época.

Alguns vapores eram os denominados mistos por incluírem a impulsão eólica, para a qual os barcos foram dotados de velas. Os que transitavam até Cuiabá eram entre 30 a 70 toneladas, eram denominadas de lanchas, as quais rebocavam uma ou mais chatas, que são embarcações de fundo chato de até 100 toneladas de deslocamento. Já o Porto de Corumbá, era

⁴⁴⁴ Arbitrou-se algumas embarcações dos diversos países que ingressaram ao Porto de Corumbá, já que a lista completa é numerosa.

frequentado por navios de 1.000 e mais toneladas, as demais embarcações à vela tinham capacidade de 30 a 100 toneladas.⁴⁴⁵

Quadro 2.2: Embarcações que entraram no Porto de Corumbá desde 1870 a 1914

Embarcação	Tipo de embarcação	Nacionalidade	Embarcação	Tipo de embarcação	Nacionalidade
Cuiabá	Vapor	Brasileira	Bermejo	Vapor	Argentina
Vila Maria	Vapor	Brasileira	Rio Paraná	Vapor	Argentina
Cecília	Vapor	Brasileira	Reconquista	Lancha	Argentina
Jauru	Vapor	Brasileira	Nicolangelo	Patacho	Argentina
Gueguay	Vapor	Brasileira	Presidente	Patacho	Argentina
Itajahy	Vapor	Brasileira	Fratelanza	Escuna	Argentina
Corumbá	Vapor	Brasileira	Holanda	Vapor	Argentina
Venus	Vapor	Brasileira	Francia	Vapor	Argentina
Diamantino	Vapor	Brasileira	Bolívia	Vapor	Argentina
Humaitá	Vapor	Brasileira	Chile	Vapor	Argentina
Ladário	Vapor	Brasileira	Ciudad de Asunción	Vapor	Argentina
Murtinho	Vapor	Brasileira	Ana	Goleta	Uruguiaia
Cáceres	Vapor	Brasileira	Carmen	Goleta	Uruguiaia
Miranda	Vapor	Brasileira	Pedro Risso	Goleta	Uruguiaia
Fernandes Vieira	Vapor	Brasileira	Filomena	Palhabote	Uruguiaia
Apa	Vapor	Brasileira	Plutão	Chata	Uruguiaia
Oyapoch	Vapor	Brasileira	Santa Fé	Vapor	Paraguaia
Agachi	Vapor	Brasileira	Amparito	Vapor	Paraguaia
Xingu	Vapor	Brasileira	Leda	Vapor	Paraguaia
Javary	Vapor	Brasileira	Salto	Vapor	Paraguaia
Portinho	Vapor	Brasileira	Aurora	Vapor	Paraguaia
Sta Cruz de Crbá.	Vapor	Brasileira	Diana	Vapor	Paraguaia
Inca	Vapor	Brasileira	Villa del Pilar	Vapor	Paraguaia
Rio Branco	Vapor	Brasileira	General Pando	Vapor	Boliviana
Ilex	Vapor	Brasileira	Bolívia	Vapor	Boliviana
Cambará	Vapor	Brasileira	Piedra Blanca	Vapor	Boliviana
Orion	Vapor	Brasileira	Pollux	Vapor	Inglesa
Tupinambá	Vapor	Brasileira	Sigrid	Vapor	Sueco
Argentina	A motor	Brasileira	Henry J. Davidson	Vapor	Estadounidense
Paraguai	A Motor	Brasileira	Rio de la Plata	Patacho	Italiano
Uruguai	A Motor	Brasileira	Correo de las Palmas	Escuna	Italiano

Fonte: BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, pp. 133 – 138.

O rio Cuiabá dificilmente comportava uma lancha de 100 toneladas como atesta Cardoso Junior na sua Mensagem à Assembléia Legislativa em 1871:

Julgo impossivel a navegação destes rios por navios de vella, elles são tão sinuosos e estreitos que um navio braceado a popa terá muitas vezes de fundear por encontrar o rio em direção oposta a aquella em que navegar. Essa grande difficuldade não se encontra poucas vezes. Ella é constante por quasi todo o curso. A meu ver o mais seguro e vantajoso meio de navegação é por meio de pequenos vapores com as dimensões (...) apropriadas a reboque de chatas para condução de cargas. Por este meio a distância de 142 leguas que ha de Corumbá à capital se reduzirá à 60 horas de navegação, se os vapores

⁴⁴⁵ BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, pp. 130 – 131.

tiverem uma velocidade de 8 milhas por hora, rebocando duas chatas da capacidade de duas mil arrobas cada uma.⁴⁴⁶

As Companhias de Navegação regional foram encarregadas da comunicação dentro do enorme Mato Grosso. Empresas de navegação estrangeiras como a Mihanovich colocaram o Estado em contato primeiro com os países do Prata e com o resto do mundo. Tudo isso contribuiu para a expansão econômica do Estado. Mas todo esse dinamismo que o transporte fluvial promoveu não foi capaz de criar uma competitividade e quando chegou uma concorrência de outra via de comunicação, sentiu o peso da falta de competitividade.

2.8 Influência do Rio da Prata em Mato Grosso

A abertura da navegação pelos rios da bacia do Prata, foi o episódio básico das lutas entre Buenos Aires para ter o domínio do centro econômico, e o interior.⁴⁴⁷ O autor argentino Rodolfo Puiggros também contribuiu com esta afirmativa:

(...) desde los tiempos coloniales los gobiernos de Buenos Aires consideraron imprescindible la posesión de la Banda Oriental para ejercer un dominio efectivo – económico y político – sobre el río de la Plata. Portugal se la disputó a España no solamente para crear en ella un nido de contrabandistas, sino también porque necesitaba dar salida, através de los ríos interiores, a la producción de Matto-Grosso. El sudoeste de Brasil está ubicado dentro del sistema de la cuenca platense.⁴⁴⁸

E também interessava ao Brasil, do ponto de vista estratégico e comercial, porque diminuía consideravelmente o tempo de duração do percurso da capital do Império a Mato Grosso, já que a viagem pelo caminho de Goiás levava cinco a seis meses, enquanto pela via fluvial podia ser realizada em um mês. O tratado Brasil – Paraguai de 1856, ao liberar a navegação por Mato Grosso, solucionou um dos nós da comunicação do Brasil para esta região. Como já assinalado, a pequena profundidade das águas no alto curso do rio Paraguai e nos rios São Lourenço e Cuiabá mostrou a necessidade de subdividir os percursos em etapas, feitos sucessivamente por navios de menor calado.⁴⁴⁹

Dos três rios mais importantes da Bacia do Prata - Paraná, Paraguai e Uruguai - os dois primeiros nascem em território que pertencia à Capitania de Mato Grosso; o Paraná na divisa

⁴⁴⁶ Relatório Apresentado a Assembleia Legislativa do Mato Grosso pelo Exm. Sr. Tenente Coronel Francisco José Cardoso Junior, no dia 20 d'agosto de 1871. Cuiabá, Typ. de Souza Neves & Comp.a [n.d.], p. 45.

⁴⁴⁷ MAMIGONIAN, Armen. Inserção de Mato Grosso ao Mercado Nacional e a Gênese de Corumbá. Florianópolis, 1986, p. 54.

⁴⁴⁸ PUIGGROS, Rodolfo. Historia Económica del Río de la Plata. 2ª. ed. Buenos Aires, 1948, p. 133.

⁴⁴⁹ MAMIGONIAN, Armen. Inserção de Mato Grosso ao Mercado Nacional e a Gênese de Corumbá. Florianópolis, 1986, p. 86.

com São Paulo, formado pela reunião do Rio Grande⁴⁵⁰ com as do Paranaíba⁴⁵¹ e o rio Paraguai nasce no norte matogrossense. Por este motivo, e pelas circunstâncias de serem ambos navegáveis, mais ainda explica porque o rio Paraguai foi muito navegado em épocas passadas, Mato Grosso esteve ligado aos países do Prata⁴⁵², deles recebendo grandes influências.⁴⁵³

E o rio Uruguai, outro grande rio que deságua no rio da Prata e também nasce em território brasileiro, na Serra do Mar em Santa Catarina. Delineia a divisa deste Estado com o Rio Grande do Sul, acompanha a fronteira entre Brasil e Argentina, e deste país com Uruguai, para desaguar no delta do Paraná em frente à Nova Palmira, percorrendo uma distância de 1.700 quilômetros.⁴⁵⁴

Neste contexto de formação da bacia que abriga esses rios e seus afluentes, Corumbá tornou-se o porto obrigatório no circuito Rio de Janeiro, Buenos Aires, Assunção, Cuiabá, porque os vapores que faziam o transporte de passageiros e mercadorias rio abaixo até a capital paraguaia não podiam ter calado superior de 8 a 9 pés como já foi apontado; quanto às embarcações que navegavam rio acima, até Cuiabá eram de fundo chato e calavam no máximo um metro de água. Esta posição portuária foi garantida pela escolha do Porto de Corumbá como sede de um dos quatro distritos militares da fronteira de Mato Grosso. Com acesso fluvial às regiões banhadas pelos rios Taquari – Coxim, Negro – Aquidauana, Miranda, além de São Lourenço e parte oriental da Bolívia, Corumbá passou a ser porto de trânsito e praça comercial da maior parte de Mato Grosso.⁴⁵⁵

A Bacia Platina com seus três principais afluentes, mais do que águas que se juntam, nas suas margens, habitaram populações que vivem uma relação histórica com o rio, e por meio deste, com os outros povos. As cidades ribeirinhas, sejam pequenas, médias ou grandes cidades, fundadas até o início do século XX, antes da presença das rodovias, tinham o rio como referência, edificando suas habitações ao longo do curso d'água e mesmo de frente a este. As

⁴⁵⁰ Tem sua fonte próxima à capital e Minas Gerais, Belo Horizonte.

⁴⁵¹ Surge na serra da Mata da Corda em Minas Gerais.

⁴⁵² A primeira expedição de homens brancos que atingiu terras da Capitania de Mato Grosso veio do rio da Prata, descoberto por Juan Diaz de Solís, em 1515.

⁴⁵³ PÓVOAS, Lenine Campos. Influências do Rio da Prata em Mato Grosso. São Paulo, 1982, p. 9.

⁴⁵⁴ OLIVEIRA, Vítor Wagner de. Entre o Prata e o Mato Grosso: uma viagem pelo mundo do trabalho marítimo de 1910 a 1930. Buenos Aires, Montevideu, Assunção e Corumbá. Tese de Doutorado. Campinas, 2006, p. 33.

⁴⁵⁵ MAMIGONIAN, Armen. Inserção de Mato Grosso ao Mercado Nacional e a Gênese de Corumbá. Florianópolis, 1986, pp. 54 – 55.

idades banhadas pelos rios que formavam a Bacia do Prata estavam tanto no território brasileiro, como argentino, paraguaio, uruguaio e boliviano.⁴⁵⁶

As funções dos cursos d'água não se restringem apenas deslocamentos de um lugar a outro; dada a proximidade das regiões-portos e de centros comerciais importantes, essas localidades eram próximas tanto social e politicamente. Portanto, a Bacia Platina não era apenas uma união física, mas uma unidade sociocultural, dependendo dos pontos de interação na análise, a unidade, não necessariamente significa homogeneidade.⁴⁵⁷

Dentro da Bacia Platina, a bacia hidrográfica do Paraná-Paraguai é a mais importante, pois as descargas fluviais de ambos rios ao Prata atingem 75% do total, cobrindo uma extensa faixa territorial de 2.605.000 km² no Brasil, Argentina, Paraguai e Bolívia. O rio Paraná, o maior deles, drena 58% da bacia do Prata, passando 59% pelos territórios do Brasil, da Argentina 37,4% e do Paraguai 36%. Enquanto, o rio Paraguai banha o restante da bacia atravessando áreas de um terço no Brasil, e mesma área ocupada no Paraguai, e outro terço do seu percurso passa pelos territórios da Argentina, 16,7%, e mesmo percentual de distância para Bolívia.⁴⁵⁸ Na tabela a seguir, apresenta-se um resumo das Bacias Hidrográficas presentes no Brasil.

Tabela 2.1: Bacias Hidrográficas do Brasil

Denominação	Área em km ²	% da área no Brasil
Amazonas	4.819.819	56,70
Nordeste	886.081	10,42
Paraná	852.476	10,02
Leste	607.505	7,14
São Francisco	580.751	6,83
Paraguai	352.300	4,14
Uruguai	202.168	2,38
Sudeste	202.583	2,37

Fonte: SILVA, Moacir M. F. Geografia dos Transportes no Brasil. Rio de Janeiro, 1949, p. 150.

⁴⁵⁶ OLIVEIRA, Vítor Wagner de. Entre o Prata e o Mato Grosso: uma viagem pelo mundo do trabalho marítimo de 1910 a 1930. Buenos Aires, Montevideu, Assunção e Corumbá. Tese de Doutorado. Campinas, 2006, pp. 33 – 34.

⁴⁵⁷ Idem, p. 19.

⁴⁵⁸ CHAMORRO, Júlio César Dias. A Modernização da Hidrovia do Paraguai e as Transformações no Espaço Regional: O caso da microrregião geográfica do Baixo Pantanal. Dissertação. Dourados, 2009, p. 24.

Os três rios principais tributários do rio da Prata, Paraná, Paraguai e Uruguai representam 16,54% das bacias hidrográficas que compõem o Brasil. Esta tríade platina, “*forma uma ampla bacia e um extenso corredor fluvial, caudaloso e perene, rolando tranquilas as suas águas volumosas e barrentas em direção ao Atlântico Sul, onde desemboca em largo estuário de águas profundas, próprias ao estabelecimento portuário e à navegação*”.⁴⁵⁹ É possível visualizar estes rios que nascem no território brasileiro, a seguir:



Figura 2.3: Principais rios que compõem a Bacia do Prata, Rio Paraguai, Rio Paraná e Rio Uruguai.

Fonte: Ministério dos Transportes. Disponível em:

http://www.zonu.com/brazil_maps/Paraguai_Basin_Waterways_Map_Brazil.htm Acesso em 20 jul 2015.

⁴⁵⁹ BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 27.

As ligações eram muito mais fáceis com Assunção, Buenos Aires e Montevideú do que a capital do Império.⁴⁶⁰ Os rios mostraram seu papel enquanto facilitadores das comunicações. Para Kroeber: *“las primeras embarcaciones de vapor cumplieron su misión al demostrar que los ríos podían utilizarse para un transporte más rápido, y los gobiernos de la cuenca del Plata se acostumbraron pronto a emplear vapores para transportar, pasajeros y cargas livianas. La necesidad de una navegación fluvial más rápida y productiva hubiera tenido solución con los perfeccionados buques de vapor”*.⁴⁶¹

Os barcos que faziam a navegação dos portos do Prata até Corumbá eram de propriedade de grandes firmas paraguaias e argentinas, tripulados por marinheiros dessas nacionalidades.⁴⁶²

As portas da bacia do Prata ofereciam benefícios ao comércio de trânsito, provenientes de ultramar conduzidos aos países vizinhos, e segundo Medrano, sem a cobrança dos direitos. Esta vantagem somada à rapidez da navegação dos rios Paraná e Paraguai, até chegar ao mercado matogrossense foi um incentivo ao comércio deste Estado. Também, a Bacia do Prata, permitiu ao Brasil, especificamente a Mato Grosso, entrar em contato com as importantes praças comerciais de Montevideú e Buenos Aires, com isso, formou parte do comércio platino.⁴⁶³

Gomes Jardim, Presidente do Estado, em seu Discurso à Assembléia Provincial em 1845, também reconheceu a relevância que poderia desempenhar a Bacia do Prata para Mato Grosso, assim:

A livre navegação do Paraguai até o Prata, com acesso aos portos argentinos, daria por si só nova existência a esta província, tornando possível a colonização estrangeira e facilitando as relações comerciais de grande parte della, e muito sinto por tanto não ter ainda anunciar-vos a franqueza desta navegação, que meu antecessor vos fez antever como próxima, pelo simples fato de haver obtido ingresso na república vizinha o official da marinha Leverger que ele mandava cumprimentar os Cônsules em nome de S. M. o Imperador.⁴⁶⁴

⁴⁶⁰ PÓVOAS, Lenine Campos. *Influências do Rio da Prata em Mato Grosso*. São Paulo, 1982, p. 15.

⁴⁶¹ KROEBER, Clifton B. *La Navegación de los ríos en la historia argentina 1794 – 1860*. Buenos Aires, 1967, p. 161.

⁴⁶² PÓVOAS, Lenine Campos. *Influências do Rio da Prata em Mato Grosso*. São Paulo, 1982, p. 17.

⁴⁶³ MEDRANO, Lilia Inês Zanotti de. *A livre navegação dos rios Paraná e Uruguay: uma análise do comércio entre o Império Brasileiro e a Argentina, 1852 – 1889*. Tese. São Paulo, 1989, p. 288.

⁴⁶⁴ Discurso recitado pelo Exm. Presidente da Provincia de Matto-Grosso, Ricardo José Gomes Jardim, na abertura da sessão ordinaria da Assembléa Legislativa Provincial, em o 1o de março de 1845. Cuiabá, Typ. Provincial, 1845, p. 22.

2.9 O Papel do rio e a Geopolítica

O domínio do rio Paraguai pelos portugueses foi fundamental para garantir suas conquistas. Luis de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres ao fundar Corumbá trancaram o rio Paraguai com a instalação do Forte Coimbra, impedindo que fossem estabelecidas possíveis ligações do Peru com o rio da Prata⁴⁶⁵. Séculos depois, Solano López invadiu Corumbá sem encontrar muita resistência, pois a ocupação da região não se completou do ponto de vista econômico, o que aconteceria de fato, a partir da liberação definitiva do rio, o que facilitou a sua ocupação e exploração econômica até o surgimento de outras vias de comunicação.

A navegação fluvial pelo rio Paraguai visou estrategicamente garantir o domínio da fronteira oeste do Império e promover uma definitiva ocupação. Objetivo este dificultado enormemente pelos sucessivos governantes da República do Paraguai; nem o acordo da livre navegação assinado na segunda metade do século XIX foi a solução almejada pelo Brasil. Somente após o fim da Guerra da Tríplice Aliança é que foi concluída a livre navegação do rio Paraguai⁴⁶⁶. O deslocamento para o sul de Mato Grosso, permitiu que se voltassem “*as vistas do Governo Imperial e da Província para a miséria e abandono com que jaziam as guarnições meridionais, em torno das quais se vinham estabelecendo aldeias de índios, famílias de colonos e criadores de gado*”.⁴⁶⁷

O fechamento do rio Paraguai afetava não só ao Brasil, mas também entrava em colisão com interesses ingleses.

Para o Brasil, porque ameaçava a integridade do seu território, já que o rio Paraguai era a via de comunicação mais rápida com a Corte e com o resto do mundo, e também era o canal de transporte de mercadorias mais pesados e volumosos para alcançar o barateamento do frete, estimulando a economia local. Enquanto o caminho fluvial permaneceu fechado, a única maneira possível de comunicação com as demais províncias do Império foi reativar o comércio por intermédio de caravanas, com todas as suas dificuldades.⁴⁶⁸

A Inglaterra foi afetada em seus interesses comerciais, e exigiu a abertura dos rios que compunham a Bacia do Prata, pressionada também pelos comerciantes de Liverpool e de Manchester. Solicitaram a interferência do Governo britânico no sentido de tomar medidas para

⁴⁶⁵ FIGUEIREDO, Lima. A Noroeste do Brasil e a Brasil – Bolívia. São Paulo, 1950, pp. 83 – 84.

⁴⁶⁶ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). Dissertação. São Paulo, 1980, pp. 35 – 36.

⁴⁶⁷ MELO, Raul Silveira de. História do Forte Coimbra. Vol. II. Rio de Janeiro, 1959, pp. 116 – 117.

⁴⁶⁸ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, pp. 208 – 209.

cessarem as restrições impostas ao comércio no Prata, a fim de assegurarem o acesso ao rio Paraguai e regiões do interior. Estes reclamos também foram respaldados por outros centros industriais na Inglaterra. A opinião era de que o comércio livre com Buenos Aires e Montevideu não teria tanta importância se as comunicações com o interior sulamericano não sofressem restrições estabelecidas; o que era relevante era o estabelecimento da comunicação com o interior.⁴⁶⁹

Ao ser restabelecida a livre navegação do rio Paraguai, com o fim da Guerra da Tríplice Aliança, foi retomado o movimento de pessoas e mercadorias no porto de Corumbá e, a partir daí, a cidade passou a desempenhar as funções de principal entreposto comercial da Província de Mato Grosso, e pólo catalisador do crescimento de toda região meridional. O pantanal matogrossense começou a ser mais intensamente ocupado, com a abertura de fazendas de criação de gado, como visto anteriormente, cujo núcleo inicial surgira nos arredores de Cuiabá já no século XVIII.⁴⁷⁰

Igualmente, o porto de Cuiabá passa a receber embarcações estrangeiras, quando fretadas por armadores nacionais, porque pelo tratado de 6 de abril de 1856, as embarcações só eram habilitadas até o porto de Corumbá.⁴⁷¹ O Relatório do Vice-Presidente Albano de Souza Osório, de 01/04/1857, informou que *“a escuna argentina, Ulises, foi a primeira com mercadorias de Buenos Aires vencendo as dificuldades que a falta de agoas no rio Cuiabá proveniente das poucas chuvas, punha-lhe ao trafego tendo já vendido o carregamento que trouxe, dispõe-se a partir carregada de produtos do paiz”*.⁴⁷²

Pelo caminho fluvial, também se estabeleceu um incipiente fluxo de imigrantes, para Corumbá, constituídos na maioria de platinos, seguidos por italianos, portugueses, espanhóis, franceses e de outras nacionalidades. Como uma forma de estimular a imigração para Mato Grosso, o Governo Imperial oferecia a todos que se apresentassem como colonos no consulado brasileiro em Montevideu, passagem, terras, ferramentas e víveres, pelo período de um ano. Corumbá, por ser a porta de entrada de Mato Grosso, era reduto de imigrantes, que inicialmente se instalavam na cidade, para depois distribuírem-se por toda a região.⁴⁷³

⁴⁶⁹ RAMOS, Jorge Abelardo. *Las Masas y las Lanzas*. 2ª. ed. Buenos Aires, 2006, p. 184.

⁴⁷⁰ CORRÊA, Lúcia Salsa. *Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920)*. Dissertação. São Paulo, 1980, p. 30.

⁴⁷¹ BRANDÃO, Jesus da Silva. *História da Navegação em Mato Grosso*. Cuiabá, 1991, p. 50.

⁴⁷² Relatório do Vice-presidente da Província de Mato Grosso, o Tenente Coronel Albano de Sousa Osorio, na abertura da Sessão Ordinária da Assembléa Legislativa Provincial em 3 de maio de 1857. Cuiabá, Typ. do Noticiador Cuiabano, 1857, p. 11.

⁴⁷³ BRANDÃO, Jesus da Silva. *História da Navegação em Mato Grosso*. Cuiabá, 1991, p. 57.

O exemplo mais significativo da ascensão econômica de alguns dos imigrantes foi o comerciante português Manoel Cavassa, que se tornou na época, “*o mais abastado homem de negócios de Mato Grosso*”⁴⁷⁴. Este comerciante já foi apresentado neste capítulo como um dos fundadores de uma Companhia de Navegação, que no caso dele, foi uma atividade secundária, já que a principal centrava-se no comércio.

A livre navegação do rio Paraguai foi acordada em 1856, mas foi novamente interrompida durante a Guerra da Tríplice Aliança e, com isso, seu uso como a principal rota da então Província de Mato Grosso viu-se obrigada a reativar o uso do transporte terrestre, feito por tropas de mulas, cujo itinerário era o seguinte: Rio de Janeiro, Minas Gerais (no triângulo mineiro), Goiás e Cuiabá. Com o fim do conflito, o caminho fluvial foi reaberto, permitindo que passageiros e produtos tornassem a sair e chegar a Mato Grosso, em centenas de embarcações, que passaram a fazer parte da paisagem dos rios pantaneiros. Os rios foram transformados em caminhos que proporcionaram o ir e vir entre esta Província e a capital do Império”⁴⁷⁵.

A livre navegação dos rios da Bacia do Prata, conforme Medrano, foi uma manifestação do liberalismo econômico que dominou a região no século XIX. Daí a influência que exerceram as potências européias (Inglaterra e França), e os Estados Unidos para a abertura das vias de comunicações fluviais interiores argentinas em decorrência dos seus interesses comerciais.⁴⁷⁶ Já o interesse pela abertura do rio Paraguai partia do próprio Império, uma vez que a comunicação terrestre era inviável, e a pressão para a liberdade de navegação deste rio foi muito mais interna do que externa.

A pretensão do Brasil de abrir a navegação do rio Paraguai para Mato Grosso, através da bacia do Prata esbarrava na intransigência dos governantes paraguaios, que insistiam em manter o rio impedido à navegação estrangeira, dentro de seu território. A República do Paraguai mantinha-se fechada ao comércio e ao livre trânsito com as nações vizinhas, pela política isolacionista do seu ditador, Dr. José Gaspar Rodríguez de Francia, que governou seu país de forma discricionária por mais de 25 anos.⁴⁷⁷

O principal motivo dessa atitude era para garantir a independência do seu país, ocorrida em 14 de maio de 1811, mas cujo reconhecimento internacional foi trabalhoso, pois a Argentina

⁴⁷⁴ Idem, p. 58.

⁴⁷⁵ SILVA, Edil Pedrosa da. O Cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso 1870 – 1930. Dissertação. Cuiabá, 2002, p. 25.

⁴⁷⁶ MEDRANO, Lilia Inês Zanotti de. A livre navegação dos rios Paraná e Uruguay: uma análise do comércio entre o Império Brasileiro e a Argentina, 1852 – 1889. Tese. São Paulo, 1989, p. 3.

⁴⁷⁷ BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, pp. 34 – 35.

se negou em reconhecê-la porque considerava o Paraguai como uma Província rebelde que deveria fazer parte da Confederação de Buenos Aires. O Brasil, ao reconhecer a independência em 1847, foi motivo de ásperas queixas à chancelaria nacional, contudo, com este posicionamento o Império visava obter a navegação do rio Paraguai. Mas o Brasil enfrentou inúmeras dificuldades para transitar no rio que nasce em seu território.

E desde esse momento os primeiros barcos mercantes paraguaios sulcaram as águas ao Mato Grosso, promovendo um incipiente comércio entre ambos. *“Em 1847, ano do reconhecimento, o governo do Paraguai enviou uma embarcação a Vila Maria, a fim de ali receber uma porção de salitre”*.⁴⁷⁸

Mas já nos tempos coloniais, espanhóis percebiam que o rio Paraguai como *“el mejor río del mundo”*. O Presidente da Província de Mato Grosso, em 1843 e 1844, o Coronel Zefirino Pimentel Moreira Freire o qualificou como uma das grandes estradas móveis do Brasil e que parecia *“amoldado pela natureza para servir de mar interno, a fim de facilitar nossas comunicações com os vastos sertões, e abrir estes cofres entranhadas na terra”*.⁴⁷⁹ Ambos evidenciaram a importância das conexões internas determinadas pelas vias terrestres ao longo do estuário platino. Dessa forma, as ações sociais as condições biológicas, os dados geográficos, enfim, as circunstâncias e os acontecimentos políticos que envolveram a grande via de integração nacional e internacional passaram pelas águas do rio Paraguai.⁴⁸⁰

Eram pelos caminhos dos rios por onde iam e vinham, segundo Fonseca, os capitães gerais; pelo rio também foi realizado quase todo o comércio da capitania, maior e mais rentável do que as monções, também foi pelo rio que a Província recebeu todo o material de que necessitava para a construção de suas fortificações.⁴⁸¹ O rio Paraguai se tornou o elemento catalisador, agregando em suas margens um grande número de pessoas e novos centros urbanos.⁴⁸²

Marques é outro autor que frisa a relevância do rio, e no caso específico, refere-se ao seu tributário secundário, o rio Cuiabá, dizendo:

Esse rio representa para Mato Grosso um fator importantíssimo: delle não depende somente Cuiabá, mas todos os municípios que se congregam em torno. É o escoadeiro forçado de uma enorme região que empobrece dia a dia, porque seu trabalho resulta inutil. É o estimulante da ociosidade e o criador da

⁴⁷⁸ Idem, p. 38.

⁴⁷⁹ FREIRE, Zefirino Pimentel Moreira. Memória Militar sobre o rio Paraguai na Província de Mato Grosso. Jornal do Comércio. Rio de Janeiro, 1845. Fl. 3, p. 108.

⁴⁸⁰ SILVA, Maria do Carmo Brazil Gomes da. Rio Paraguai: O "mar interno" brasileiro - uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais. Tese. São Paulo, 1999, p. 108.

⁴⁸¹ FONSECA, João Severiano. Viagem ao redor do Brasil. Vol. I. Rio de Janeiro, 1986, p. 122.

⁴⁸² MAGALHÃES, Luis Alfredo Marques. Rio Paraguay Da Gaíba ao Apa. Campo Grande, 2008, p. 65.

desillusão. O tempo torna-se, para os q' nelle viajam, um factor morto diante das incertezas e que só se arrisca a esse demorado percurso, que chega a 20 dias na época da vasante, quem é levado por grandes incertezas".⁴⁸³

Uma das características de alguns autores que descrevem o Mato Grosso reside no abuso da adjetivação; Lécio Gomes de Sousa também obedeceu esta 'norma', ao destacar o papel do rio Paraguai: *"Logo de início estadeia-se a opulência de uma intrincada rede potamográfica, a esculpir a cartografia regional de vigorosos traços fluviais à maneira de pletórico sistema vascular. Destaca-se obviamente como principal artéria o Paraguai, rio mestre do conjunto, cortando a depressão de norte a sul, a evidenciar nitidamente, aos olhos do observador, a sua importância como eixo de penetração e excelente⁴⁸⁴ via navegável"*.⁴⁸⁵

A década de 70 do século XIX foi marcada pela melhoria dos transportes em Mato Grosso e, como já assinalado, intensificou-se o uso do barco a vapor, que ativou a comunicação da província com outras regiões do país, e também com o Prata. Surgiram também os primeiros projetos de construção de estrada de ferro no Mato Grosso, instalação de linhas telegráficas para aprimorar a rapidez das comunicações, sendo que no final dessa década, a navegação fluvial já estava consolidada.⁴⁸⁶

Corrêa Filho ressalta o interesse por parte do Império para constituir Corumbá como principal porto da Província sobre o rio Paraguai:

(...) comovido profundamente da penúria, a que a invasão reduzira Corumbá, franqueou-lhe o porto à importação de mercadorias de qualquer procedência. Em 1873, cabe-lhe a honra de servir de cabeça de comarca, ao tempo em que se iniciam as obras do Arsenal de Marinha, em Ladário. Todo movimento comercial da Província realizava-se, então, pelo seu porto, que os navios da linha Montevideu – Corumbá, prolongada a Cuiabá, freqüentavam ativamente. Afluíram novos moradores, além de alguns remanescentes da fase anterior à funesta invasão. Como progredisse, mereceu, a 15 de novembro de 1878, ser elevada à categoria de cidade, com plano urbanístico afeiçoado ao gosto da época.⁴⁸⁷

Após 1870, principalmente a cidade de Corumbá, conheceu uma prosperidade que, conforme Nascimento, foi notável. Toda a região passou a se ligar não só com o Brasil, mas também com países da Europa. Um dos seus produtos, os charques, pela necessidade inicial de

⁴⁸³ MARQUES, Azevedo. Mato Grosso. Seus recursos naturais seu futuro econômico. Rio de Janeiro, 1923, p. 124.

⁴⁸⁴ Foi demonstrado que a *excelência* tem muitas dificuldades no transcurso de sua navegação.

⁴⁸⁵ SOUZA, Lécio Gomes de. Bacia do Paraguai. Geografia e História. Tomo I. Campo Grande, 2012, pp. 97 – 17.

⁴⁸⁶ REYNALDO, Nei Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, p. 56.

⁴⁸⁷ FILHO, Virgílio Corrêa. Pantanaís Matogrossenses (Devassamento e Ocupação). Rio de Janeiro, 1946, p. 142.

exportar pela via fluvial, se localizaram próximas ao rio Paraguai e seus afluentes⁴⁸⁸, como foi observado no primeiro capítulo.

Ao findar o primeiro quarto do século XIX, com a entrada de criadores de gado oriundo de Minas Gerais e do interior de São Paulo, na colonização do sul de Mato Grosso, o rio serviu de apoio ao desenvolvimento da atividade da erva mate porque por suas águas foram escoadas. A exploração deste produto proporcionou o fluxo de imigrantes paraguaios para o território brasileiro e, na orla fronteiriça, os ervais nativos também ocupavam vastos territórios paraguaios. O seu transporte aos mercados platinos era realizado pela via fluvial, o rio Paraguai.⁴⁸⁹

Outra função econômica foi a apontada por Lúcia Salsa Corrêa, com o estabelecimento da navegação regular do rio Paraguai: o crescimento da atividade mercantil, uma alternativa econômica para a Província, explorada em grande escala, com base na exportação de alguns gêneros de produção regional e pela importação de todas as mercadorias que atendessem ao seu consumo. Ao Brasil Império era interessante manter relações comerciais com o Paraguai.⁴⁹⁰

2.10 Corumbá e seu Porto

Como já mencionado, Corumbá, depois do intenso fluxo de viagens pelo rio Paraguai foi transformado em principal porto⁴⁹¹, por ser passagem obrigatória, e mais importante via de acesso para o interior matogrossense, canalizando todo o movimento de mercadorias exportadas e importadas, e também o transbordo de passageiros. Em Corumbá aportavam os navios de médio calado procedentes das capitais platinas (Montevideú, Buenos Aires e Assunção).⁴⁹²

⁴⁸⁸ NASCIMENTO, Luiz Miguel do. De sal e de sol: introdução ao estudo das charqueadas do antigo Estado de Mato Grosso. Jundiá, 2011, p. 70.

⁴⁸⁹ BRAZIL, Maria do Carmo. Rio Paraguay: El mejor río del mundo: Reflexões sobre o papel histórico e geoestratégico dos caminhos fluviais. Estudios Históricos – CDHRPyB – Año VI – Julio, 2014, Nº 12 – Uruguay, p. 19.

⁴⁹⁰ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). Dissertação. São Paulo, 1980, pp. 35 – 36.

⁴⁹¹ Vários são os autores que apresentaram a mesma afirmativa, mas sem nenhuma demonstração estatística e nem comparar com os outros portos no período. Nesta tese demonstrar-se-á ambas ferramentas para a comprovação desta afirmativa.

⁴⁹² SILVA, Edil Pedroso da. O Cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso 1870 – 1930. Dissertação. Cuiabá, 2002, p. 6.

Virgílio Corrêa Filho também assinala quanto ao tamanho do Porto: “*Corumbá tornou-se então, o porto intermediário*⁴⁹³, onde se efetuava a baldeação dos navios maiores para os de menor calado, apropriados às condições especiais nos longos trechos rasos”⁴⁹⁴. Já no interior matogrossense, usavam-se barcos menores movidos por zingueiros, os compartimentos transformados em armarinhos para a venda de artigos para a clientela ribeirinha. Este tipo de barco (canoa) é empurrado por um só remador, à popa, sentado ou em pé, fazendo deslizar a embarcação celeremente sobre as águas.⁴⁹⁵

O rio Paraguai ao se internacionalizar até Corumbá, o transformou no mais importante entreposto do comércio de Mato Grosso. Foi através deste porto que se estabeleceram, então, contatos mais frequentes e exercida influência de grande significado econômico sobre toda a região mato-grossense.⁴⁹⁶ A partir de Corumbá é que se centralizou a navegação interna ou de cabotagem, pois, foi deste porto que se dava a partida de vapores de pequeno calado, dependendo das condições de navegabilidade dos diferentes rios do Pantanal.⁴⁹⁷

Os diversos portos eram atravessados partindo de Montevidéu e Buenos Aires ao driblar as adversidades do clima, como o confuso caminho fluvial entre as dezenas de ilhas do delta do Paraná, e depois de passar por várias cidades-portos do norte argentino, entre os quais estão Rosário, Santa Fé, Goya e Corrientes; a seguir navegava-se por trecho bastante movimentado, porque as embarcações que iam de Assunção, e Mato Grosso pelo rio Paraguai, como as que seguiam o Paraná de Puerto Iguazu e Foz do Iguazu, passavam e cruzavam-se por este caminho.⁴⁹⁸

Após a partida de Assunção, chega-se a Concepción. A partir deste porto, passa-se por mais dois portos de menor expressão, ainda no território paraguaio, este são Fuerte Olimpo e Bahia Negra, este último na fronteira com Porto Murtinho, no lado brasileiro, para depois chegar a Corumbá. Devido às distâncias de Assunção até Corumbá, os viajantes ficavam vários dias sem avistar povoados.⁴⁹⁹ Na figura a seguir podemos observar essa rota com os diversos portos pelos quais atravessavam até chegarem aos portos matogrossenses.

⁴⁹³ Nos tempos atuais, existem mais três portos oficiais de atracação numa distância máxima de 20 km do Porto de Corumbá, a base Naval da marinha com sede em Ladário, terminal portuário de carga e descarga de minérios, também em Ladário e o Porto do Moinho, cuja função principal é receber os barcos que fazem frete para as fazendas, aldeias e outros estabelecimentos situados ao longo do rio Paraguai.

⁴⁹⁴ FILHO, Virgílio Corrêa. *Pantanais Matogrossenses (Devassamento e Ocupação)*. Rio de Janeiro, 1946, p. 126.

⁴⁹⁵ Idem, p. 127.

⁴⁹⁶ CORRÊA, Valmir Batista. *Coronéis e Bandidos em Mato Grosso: 1889 – 1943*. Campo Grande, 1995. 46.

⁴⁹⁷ SILVA, Edil Pedroso da. *O Cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso 1870 – 1930*. Dissertação. Cuiabá, 2002, p. 42.

⁴⁹⁸ OLIVEIRA, Vítor Wagner de. *Entre o Prata e o Mato Grosso: uma viagem pelo mundo do trabalho marítimo de 1910 a 1930*. Buenos Aires, Montevidéu, Assunção e Corumbá. Tese de Doutorado. Campinas, 2006, p. 90.

⁴⁹⁹ Idem, p. 91.

Em Corumbá, atracavam os vapores de outras regiões do Brasil e do exterior. Eram pacotes e cargueiros de diversos tamanhos, com mercadorias e passageiros que vinham das cidades platinas, que se destinavam nesse porto, mas cujo destino era muitas vezes, o interior da Província e, para isso, eram embarcados em barcos menores até seu destino final. A livre navegação de navios de qualquer nacionalidade só foi permitida até Corumbá, daqui para o interior somente embarcações nacionais tinham autorização para navegar.⁵⁰⁰

À jusante do Porto de Corumbá, a 300 km em linha reta foi estabelecido o Porto Murtinho, através do qual deveria escoar a erva-mate com destino aos mercados consumidores. O lugar antes denominado Fazenda Três Barras à margem esquerda do rio Paraguai, 50 quilômetros acima da foz do rio Apa, servia de atracadouro ao produto antes do seu embarque aos portos platinos. A erva-mate chegava do Planalto em carretas de bois até a pequena ferrovia de 22 km de extensão, que completava o transporte até a beira do rio Paraguai⁵⁰¹ e em continuação atingia alguns dos portos de Rio de Janeiro a Corumbá.

⁵⁰⁰ SILVA, Edil Pedroso da. O Cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso 1870 – 1930. Dissertação. Cuiabá, 2002, p. 43.

⁵⁰¹ SOUZA, Lécio Gomes de. Bacia do Paraguai. Geografia e História. Tomo I. Campo Grande, 2012, pp. 97 – 17.

TRAJETO MARÍTIMO - FLUVIAL ENTRE RIO DE JANEIRO E AS CIDADES DE CUIABÁ E CÁCERES



Figura 2.4: Trajeto marítimo – fluvial entre Rio de Janeiro e as cidades mato-grossenses Crumbá, Cuiabá e Cáceres.

Fonte: Edil Pedroso da Silva. O Cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso 1870 – 1930. Dissertação. Cuiabá, 2002, p. 16.

Porto Murtinho, que apenas era um porto fluvial, se transformou em vila e foi elevada à categoria de município, pelo Decreto Estadual Nº 310 de 2 de abril de 1912⁵⁰². Segundo

⁵⁰² CARVALHO, Luiz de Sá. Rumando para o Oceano Pacífico. Tese apresentada em Comemoração do 40º aniversário e fundação da Escola de Comércio Álvares Penteado, São Paulo, 1942, p. 38.

Magalhães, o Porto Murtinho foi criado com a finalidade específica de ser um porto para escoamento da produção ervateira da Companhia Matte Laranjeira até a Argentina.⁵⁰³

Como já aludido, foi mediante a navegação que o Pantanal matogrossense foi incorporado ao mercado mundial. O Governo Federal, com objetivo de modernização de alguns portos e visando atender ao aumento dos negócios locais, dentre eles se situava o Porto de Corumbá, contraiu um empréstimo de £ 11.000.000 no ano de 1913. Criou-se infraestrutura para propiciar o movimento comercial realizado, beneficiando as construções e as condições de armazenagem. No fim do século XIX e início do XX, apesar do surto de crescimento do transporte naval e ferroviário por todo o Brasil, no interior matogrossense as dificuldades ainda eram enormes.⁵⁰⁴

O Presidente da Província em 1878 reclamava da distância entre as sedes das fazendas e dos portos que eram percorridos através das carretas puxadas por bois. Numa parte da sua fala, asseverava: *“A industria de transporte ou de carroto ainda era atradissima (...) Por terras as cargas são transportadas, em geral, sobre o dorso de animaes bovinos, também aqui empregados como cavalgaduras pelos fazendeiros; e por isso pode-se dizer que o serviço de transporte faz-se com lentidão do passo de boi”*.⁵⁰⁵

O porto de Corumbá passou por dificuldades, pois as paradas excessivas em portos platinos estimulavam a prática de sonegação e do contrabando no Porto de Corumbá, mal aparelhado para o controle fiscal. Da mesma forma, o porto de Cuiabá também foi afetado, uma vez que o trânsito para o Rio de Janeiro, e demais portos, dependiam da passagem com baldeação no Porto de Corumbá. A prática de desviar as embarcações, para beneficiar os portos platinos em detrimento de Mato Grosso prejudicou muito os portos da região, que se encontravam no Pantanal, especialmente, Corumbá.⁵⁰⁶

Em continuação, apresentamos as estatísticas do movimento do porto de Corumbá, a partir dos registros anotados pela Mesa de Renda de Corumbá, entre os anos de 1900 a 1914. No último capítulo desta tese será demonstrado o comparativo com os outros portos de Mato Grosso.

⁵⁰³ MAGALHÃES, Luis Alfredo Marques. Rio Paraguay Da Gaíba ao Apa. Campo Grande, 2008, p. 174.

⁵⁰⁴ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-matogrossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 285.

⁵⁰⁵ Relatório com que o Exm. Snr. Dr. João José Pedrosa, presidente da Provincia de Matto-Grosso, abriu a 1ª. sessão da 22a legislatura da respectiva Assembléa no dia 1º de novembro. Cuyabá, Typ. do Liberal, 1878. s/p.

⁵⁰⁶ REYNALDO, Nei Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, p. 107.

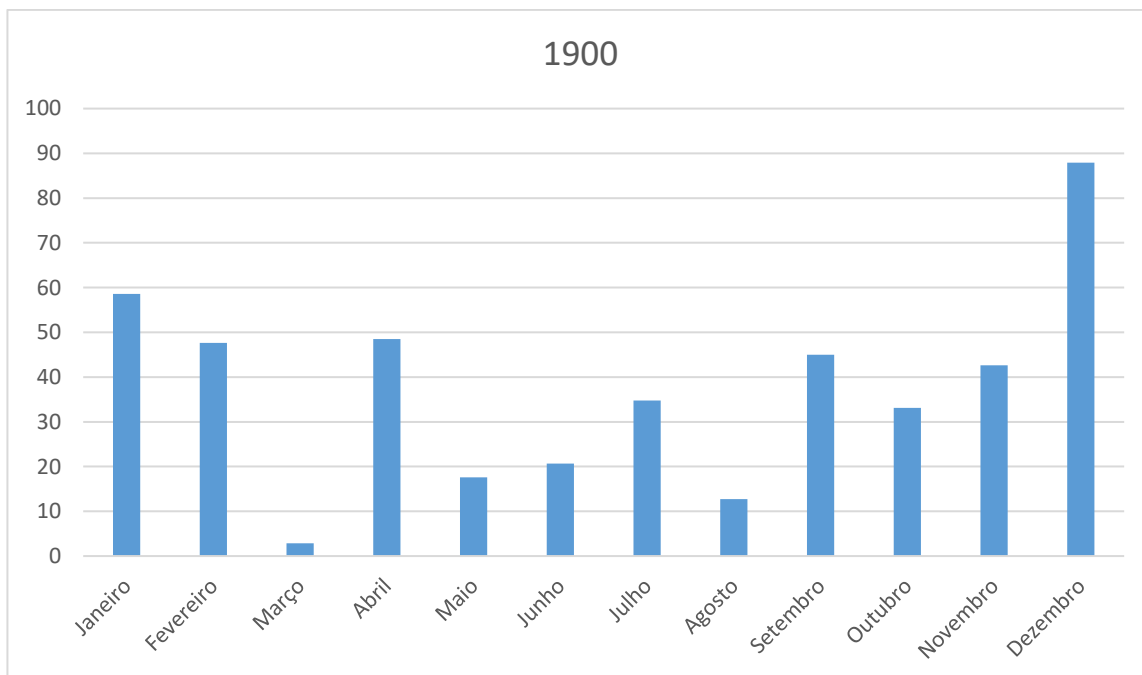


Gráfico 2.1: Exportações pelo porto de Corumbá no ano de 1900 de Janeiro a Dezembro em Mil Réis.

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados Tabela 2.2, cujos dados foram organizados a partir dos Registros da Mesa de Renda de Corumbá.

Sobre os diversos produtos exportados nesse período, pode-se considerar que o critério da escolha destes produtos foi em parte pela sua representatividade, no caso da ipecacuanha e borracha, e outros, pela sua raridade; assim temos:

Ipecacuanha: foi um dos principais produtos de exportação cujo destino principal era o porto de Montevideú. Mas, nesse ano, uma carga foi endereçada a Londres transportado no Vapor Diamantino, com o Despacho N° 126, num total de 730 kg, e no valor 1:460.000 como podemos observar no Apêndice 3 do Anexo.

Borracha: tanto a mangabeira quanto a seringueira, estes produtos serão analisados especificamente no quarto capítulo desta tese.

Couro vacuum: eram exportados para as praças de Buenos Aires e Montevideú.

Chifres de gado: foi embarcada só uma vez para Buenos Aires, e duas vezes a Montevideú, sendo a primeira vez no ano de 1900, sob o Despacho N° 89, 16.000 unidades no valor de Mil Réis \$ 67.200, no Vapor Diamantina. E a segunda vez também a Montevideú, com Despacho N° 172, sendo 1.500 unidades pelo montante de \$ 6.300.

Ossos: durante o mesmo ano só foram embarcados duas vezes a Montevideú, e ambas às vezes, no Vapor Diamantina. O primeiro lote, sob o Despacho N° 89, no dia 01/06/1900, um total de 11.599 kg por \$ 115.990; e a segunda vez, no dia 22/09 do mesmo ano, com Despacho N° 148, 2.475 kg por um valor de \$ 24.750.

Extrato de carne: só registrado uma única vez, embarcado no Vapor Nacional Rápido com destino a Montevideu sob o Despacho Nº 159, somente 3 kg por um montante de \$ 1.368 no dia 17/10/1900.

Crina animal: durante todo esse ano, para Buenos Aires este produto foi levado três vezes e quatro vezes para Montevideu.

Chicotes: só uma vez em 1900 com destino a Montevideu 3 unidades por \$ 400 no Vapor Nacional Rápido, cujo número de Despacho foi 59.

Pele de onça: Sob o Despacho Nº 7, no Vapor Nacional Rápido, cujo rumo foi Montevideu por um valor de \$ 765.000. E outra quantidade assinalada aqui com o Despacho Nº 42 também para Montevideu, embarcado no mesmo vapor já mencionado, e o valor dessa exportação foi de \$ 13.500.

Gado vacum: para Bolívia, uma única vez, o meio de transporte não foi identificado e o Número de Despacho é 50, uma quantidade de 500 cabeças por \$ 1:500.000⁵⁰⁷. A descrição completa organizada para esta tese está no Apêndice 3 do Anexo, e foi organizada a partir dos dados registrados pela Mesa de Renda de Corumbá, onde também poderá ser constatado que o principal destino dos produtos matogrossenses foi direcionado ao porto de Montevideu.

⁵⁰⁷ Ver Tabela 2.2.

TABELA 2.2: Exportações Realizadas por Corumbá conforme Registro da Mesa de Renda dessa cidade em Mil Réis de 1900 e 1914 (Em Conto de Réis)

Meses/Ano	1900	1902	1903	1905	1907	1909	1910	1911	1912	1913
Janeiro	58:599.906	65:585.527	46:781.285	85:177.333	45:485.628	46:941.120	121:841.391	36:426.680	84:304.362	115:924.885
Fevereiro	47:669.097	50:539.775	48:149.975	40:176.086	37:506.048	6:712.345	61:844.208	111:283.658	59:947.995	31:970.454
Março	2:838.788	38:109.163	28:191.555	19:048.291	32:890.629	45:770.028	41:077.034	46:302.895	23:993.765	50:085.876
Abril	48:506.780	35:558.462	9:982.248	21:597.967	17:709.195	17:766.020	10:394.300	45:238.838	44:461.717	15:059.223
Maiο	17:584.400	19:508.525	18:772.458	11:346.216	12:008.704	11:752.842	13:638.288	13:982.661	40:675.765	12:113.878
Junho	20:648.140	16:609.760	14:690.595	47.900	4:454.880	11:071.973	12:710.376	12:560.494	39:617.035	26:557.268
Julho	34:750.215	24:331.202	27:665.099	24:946.828	24:210.472	30:041.600	56:237.658	10:716.196	20:548.792	23:015.042
Agosto	12:698.000	13:678.410	3:962.085	28:723.567	29:577.540	42:863.435	20:410.888	47:979.522	40:629.374	18:572.269
Setembro	44:972.800	485.880	48:661.798	27:353.903	32:379.840	18:141.518	29:972.442	48:324.339	53:764.448	23:455.910
Outubro	33.117.470	34:836.035	13:401.980	66:996.403	48:449.343	50:082.515	88:753.955	45:273.228	53:797.831	32:755.665
Novembro	42:615.000	34:965.373	61:714.769	36:233.885	29:866.761	122:656.888	107:396.313	67:272.589	23:538.690	34:988.205
Dezembro	87:902.474	57:913.060	55:531.689	61:531.311	29:076.724	69:573.197	37:315.196	34:761.364	33:326.592	15:749.076
Total	451:903.070	392:121.172	377:505.536	423:179.690	343:615.766	473:373.481	601:592.049	520:122.464	518:546.366	400:247.751

Fonte: Elaboração própria a partir da organização dos dados da Mesa de Renda de Corumbá que foram realizadas dia a dia esse período. Nesta tabela foi organizada de forma mensal. Já os dados de 1901, 1904, 1906, 1908 e 1914 não foram encontrados no Arquivo Público de Mato Grosso, onde estão depositados os documentos.

No gráfico a seguir serão apresentadas as exportações de 1900 a 1914

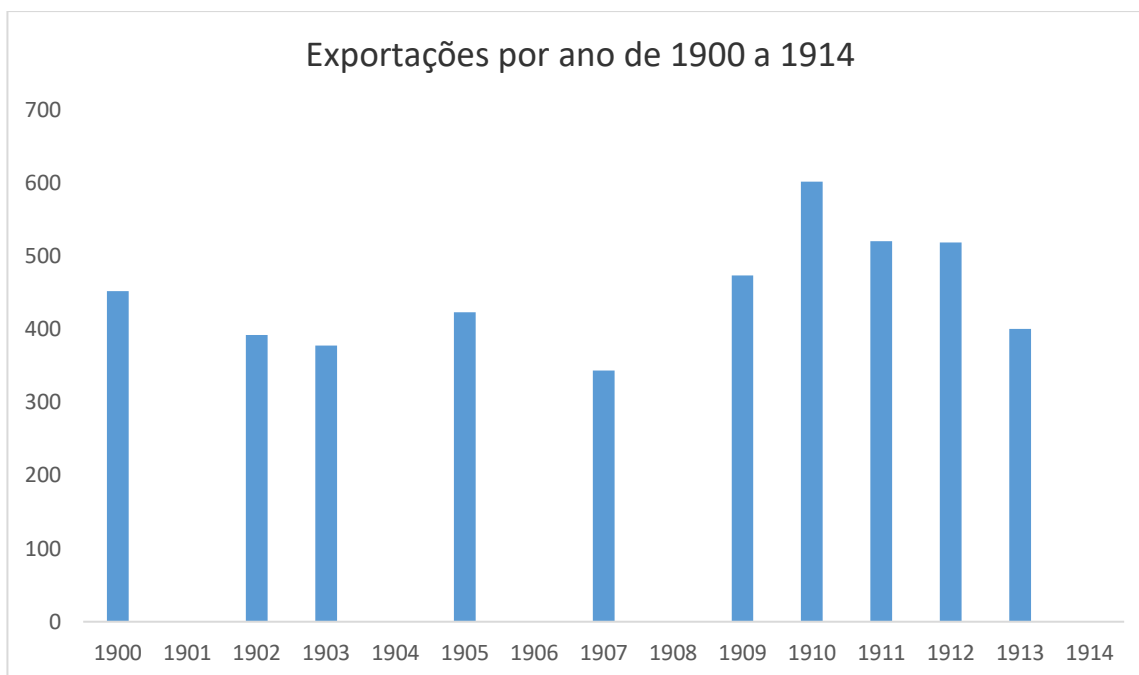


Gráfico 2.2: Exportações totais a partir do Porto de Corumbá nos anos de 1900 a 1914 em Mil Réis.

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da Tabela 2.2. Os dados foram organizados a partir dos Registros da Mesa de Renda de Corumbá.

A média de exportações do período foi de \$ 450:220.734 (Quatrocentos e cinquenta contos, duzentos e vinte mil réis e setecentos e trinta e quatro). Os dados não oferecem uma elevação linear nesse tempo analisado, oscila de um ano a outro. A diferença de valor entre o mínimo e o máximo não foi muito acentuada. O mês de janeiro concentrou o maior volume de exportação de vários anos, comparado com os outros meses; repetiu essa tendência em 1902, 1905, 1910, 1912 e 1913.

Vários autores já tinham afirmado sobre o tipo de produto exportado, isto é, os que prevaleceram foram os produtos primários, mais especificamente os extrativistas. Os manufaturados se restringem à carne e extrato concentrado, ao charque que tinha um valor agregado também. Os extrativistas, ipecacuanha, borracha, pele de onça, peles de outros animais, chifres, vergalhos, couro vacum, lã de carneiro, ossos.

CONCLUSÃO

No Mato Grosso, no século XIX era imprescindível incentivar atividades produtivas, mas, fundamentalmente, era preciso torná-las competitivas, tanto no mercado interno como externo. Para atingir essa competitividade, as vias de comunicações eram vitais porque, com isso, os custos de produção poderiam diminuir, as vias terrestres e fluviais foram herdadas da

época colonial, por isso já estavam obsoletas e inadequadas, pois não eram mais compatíveis para a expansão do comércio internacional e nem nacional, como foi frisado.

A morosidade das vias e comunicação utilizadas pelo Mato Grosso contrapunha-se ao fator que já, em meados do século XIX, consentia uma condição necessária: a agilidade para se chegar aos mercados de consumo. Os avanços técnicos advindos da Revolução Industrial inglesa haviam alterado os meios de transporte, a força do vento e do braço humano foi substituída pela força mecânica como a utilização do navio a vapor que propiciou maior rapidez e mais volume de carga a ser transportada.⁵⁰⁸

A inserção do rio Paraguai à livre navegação e ao comércio foi um trabalho que trouxe à diplomacia e às armas um espaço de tempo considerado. Os resultados práticos dessa luta ofereceu melhores frutos à Província de Mato Grosso.⁵⁰⁹ Deve-se reconhecer que esta Província foi ocupada durante a Guerra da Tríplice Aliança, a única no Brasil, e, portanto, o benefício auferido ao final do conflito o favoreceu diretamente.

A partir da metade da segunda década do século XX, as viagens dos navios oriundos de Montevideu, Buenos Aires e Assunção tornaram-se menos frequentes. Mesmo assim, Corumbá permaneceu como entreposto para as cidades do norte do Estado, e localidades ribeirinhas⁵¹⁰. Aqui começa a discussão de que a “ferrovia provocou a decadência irreversível do comércio corumbaense”. Caminho este que não será trilhado nesta tese. A ferrovia contribuiu para a diminuição da atividade portuária porque até então existia uma espécie de monopólio de comunicação como única alternativa para Mato Grosso. Quando surgiu o trem, outros agentes econômicos passaram a utilizá-lo devido a sua localização, pois Mato Grosso, um extenso Estado, no entanto, a área mais dinâmica, a partir do século XX, não se restringia mais à região servida pelo RIO.

O comércio fluvial internacional começou a dar sintoma da sua decadência a partir de 1914. Com as transformações de ordem econômica processadas em escala mundial e a concorrência que os comerciantes do porto - ligada a uma economia baseada no extrativismo e não na produção - tiveram que enfrentar entre empresas mais dinâmicas que elas⁵¹¹ fizeram com que a economia matogrossense encontrou essa necessidade de enfrentar naquele mesmo ano, dois principais fatores que vieram interferir na continuidade da opção fluvial:

⁵⁰⁸ MEDRANO, Lilia Inês Zanotti de. A livre navegação dos rios Paraná e Uruguay: uma análise do comércio entre o Império Brasileiro e a Argentina, 1852 – 1889. Tese. São Paulo, 1989, p. 318.

⁵⁰⁹ Idem, p. 319.

⁵¹⁰ SILVA, Maria do Carmo Brazil Gomes da. Rio Paraguai: O “Mar interno” brasileiro – uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais. Tese. São Paulo, 1999, p. 222.

⁵¹¹ PROENÇA, Augusto César. Corumbá de todas as Graças. Campo Grande, 2003, p. 49.

a) Eclosão da primeira Guerra Mundial: houve a expansão da crise financeira internacional e seus reflexos sobre a economia atingiram o crescimento corumbaense que estava sendo impulsionado pela navegação fluvial e pelo comércio exportador e importador. Como visto anteriormente, as atividades econômicas pantaneiras se resumiam à pecuária, mas os países platinos - seus principais concorrentes - estavam mais próximos do mercado europeu e, portanto, foram mais competitivos em razão dos fretes mais baixos, assim, em decorrência da guerra nos países centrais, a importação também ficou prejudicada.

b) A chegada dos trilhos da Noroeste do Brasil (NOB) até Porto Esperança, ligando o Mato Grosso diretamente com São Paulo foi outro fator que fez com que as transações comerciais, que até então eram realizadas com os países platinos, também passassem a sofrer concorrência com São Paulo e Santos. Esta nova via de comunicação continuou escoando os frutos da atividade pecuária, como a saída de boi magro para as invernadas paulistas.⁵¹² A partir daí, as vias de comunicação matogrossenses não se restringiam ao caminho pelas águas, uma vez que foi aberto outro caminho, e feito de ferro. O agente econômico matogrossense que só tinha uma opção de transporte, passou a ter duas.⁵¹³

Corumbá, ao perder a posição de porto de primeira ordem⁵¹⁴, segundo Ito, como importador e redistribuidor de mercadorias no âmbito regional, transformou-se em entreposto exportador para Bolívia.⁵¹⁵ Todavia, o mercado interno boliviano era muito menor que o platino, assim como não oferecia portos pelos quais se pudessem aproveitar para embarcar produtos além do continente, ou receber importações das outras praças do mercado mundial.

E desde então, a cidade e seu porto deixaram de ser o principal entreposto comercial que teve em seu caminho fluvial autêntica exclusividade. As companhias de navegação que permaneceram ficaram com embarcações menores prestando serviços no interior do Estado, e às populações ribeirinhas. Conforme Bonjuga e Portela, “*Corumbá era o entreposto de todo o movimento de mercadorias destinadas às cidades do norte, inclusive Cuiabá, capital do Estado*”.⁵¹⁶

O enfraquecimento do comércio fluvial, conforme Maria do Carmo Brazil, foi assentado em razões geoestratégicas, mas sem interromper definitivamente o comércio pelo caminho

⁵¹² Ibidem.

⁵¹³ Outro fator não mencionado nesta parte é a borracha que nos quatorze primeiros anos do século XX, foi o principal produto de exportação mato-grossense, este produto será analisado num dos capítulos desta tese.

⁵¹⁴ De cuja posição discordamos nesta tese a partir de dados estatísticos oficiais que demonstraram o contrário desta afirmação da autora.

⁵¹⁵ ITO, Claudemira Azevedo. Corumbá: A Formação e o Crescimento da Cidade. Dissertação. São Paulo, 1992, p. 16.

⁵¹⁶ BONJUGA, Cláudio, PORTELA, Fernando. Fronteiras: Viagem ao Brasil desconhecido. São Paulo, 1978, p. 154.

fluvial. Mesmo com a diminuição das relações comerciais com o Prata, o rio Paraguai manteve sua importância no Mato Grosso; também, esta autora se mostrou contrária à ideia da “decadência irreversível” do comércio e da navegação, pelo advento da estrada de ferro.⁵¹⁷

Na década de 1870, a partir das vias de comunicação, a água possibilitou ao Mato Grosso a entrada de maquinaria e capitais facilitados pela reabertura da navegação do rio Paraguai, e favoreceu a integração matogrossense aos mercados. E devido ao aumento da demanda de matéria-prima pelo mercado internacional, a economia extrativa regional se adaptou e colocou nesse mercado seus produtos como: poaia, borracha, erva-mate etc. assim, começou um processo de manufatura da carne bovina e o estabelecimento, ao longo dos rios Paraguai e Cuiabá, de algumas açucareiras.⁵¹⁸

Corumbá, que nasceu e cresceu com o rio Paraguai iniciou seu enfraquecimento como centro comercial quando o rio perdeu sua função de única artéria de comunicação na extensa região de Mato Grosso. De acordo com Corrêa: *“A construção e o funcionamento regular da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que desviou o fluxo dos transportes e comunicações da Bacia do Prata para o interior do país dinamizou e interiorizou o processo de modernização e desenvolvimento dessa região”*.⁵¹⁹

Como observamos, diversos foram os fatores para o enfraquecimento da navegação fluvial e suas consequências para o principal porto de Mato Grosso, Corumbá. Mas há que se reconhecer que as atividades comerciais neste Estado, desde a metade do século XIX e inícios do XX, foram uma alternativa viável graças à navegação fluvial do rio Paraguai, que foi a opção econômica de Mato Grosso com a decadência da mineração em Cuiabá e região e permitiu o crescimento de Corumbá. A chegada da ferrovia ao Planalto inicia uma outra fase e, por isso, deve ser objeto de análise em continuação.

⁵¹⁷ BRASIL, Maria do Carmo. Rio Paraguay. O “Mar Interno” Brasileiro. Campo Grande, 2014, p. 240.

⁵¹⁸ REYNALDO, Nei Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, p. 150.

⁵¹⁹ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). Dissertação. São Paulo, 1980, p. 128.

CAPÍTULO III

3. VIAS DE TRANSPORTE MATOGROSSENSE: O FERRO

3.1 INTRODUÇÃO

O caminho fluvial pelo rio Paraguai continuava regularmente até as primeiras décadas do século XX. Mas, a partir da implantação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (EFNOB), que ligou Mato Grosso ao sudeste do país, especificamente a Bauru - SP, fez com que o Mato Grosso, que deslizava pelas águas da Bacia do Rio Prata sua principal relação econômica se direcionasse agora, para o Brasil, exatamente a São Paulo. A ferrovia passou a ser uma via complementar à via fluvial naquele momento.⁵¹⁹

O principal objetivo deste capítulo é mostrar a chegada da estrada de ferro ao Pantanal, e suas consequências, dando maior ênfase ao diálogo entre estes dois agentes da natureza - a água e o ferro - mas cuja relação também foi de conflito. Com isso, pretende-se discutir a geopolítica do trem que possibilitou um diálogo maior entre o ferro (trem), a água (rios) e sua articulação com as rodovias que modificou o centro dinâmico matogrossense. E foi neste momento que se verificou o verdadeiro papel que a Noroeste do Brasil exerceu sobre Mato Grosso.

A expansão da estrada de ferro de Bauru para Campo Grande e até Porto Esperança, a 70 km de Corumbá, juntamente com a rodovia de Campo Grande a Cuiabá levou à queda do ritmo de atividade na navegação do rio Paraguai pela Bacia do Prata, afetando a cidade de Corumbá, reduzindo sua área de influência e importância na hierarquia urbana. A organização desse espaço urbano sofreu interferências de uma divisão regional de trabalho, processo pelo qual a economia paulista incorporou à matogrossense, desde 1914.⁵²⁰

*“A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil tem sua estaca zero na cidade de Bauru, onde se entroncaram a ‘Paulista’ e a ‘Sorocabana’; a primeira ligando-o a São Paulo através da ‘Santos – Jundiá’ com 400 km de percurso e a segunda a Santos após vingar 492 quilômetros. A ‘Paulista’ prossegue para Tupã, com linha de Bitola estreita. Deste modo, Bauru pode ser considerada um cruzamento de quatro ferrovias”.*⁵²¹

⁵¹⁹ SILVA, Edil Pedrosa da. O Cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso 1870 – 1930. Dissertação. Cuiabá, 2002, p. 7.

⁵²⁰ ITO, Claudemira Azevedo. Corumbá: A Formação e o Crescimento da Cidade. Dissertação. São Paulo, 1992, p. 14.

⁵²¹ FIGUEIREDO, Lima. A Noroeste do Brasil e a Brasil – Bolívia. São Paulo, 1950, p. 5.

Num primeiro momento, observamos que a estrada de ferro que chegou ao pantanal foi uma simples expansão das ferrovias paulistas. No decorrer do capítulo, verificaremos que a instalação da ferrovia foi um processo complexo até a definição do destino final, Corumbá.

Para o desenvolvimento dos Estados foi condição necessária a existência dos caminhos, que são uma das formas de comunicação. A construção da estrada de ferro visava o fortalecimento do comércio, o desenvolvimento de plantações, estabelecimento de um contato mais rápido da Província com o resto do país, para que se realizasse verdadeiramente sua integração ao restante do país. A criação de colônias nacionais e estrangeiras próximas às áreas a serem servidas pela estrada, surgimento de vilas e cidades, como fábricas de matérias-primas que não fossem transportadas de forma bruta, e a de servir de eixo para viabilizar as comunicações internas da área⁵²²; esse conjunto de providências é que podemos considerar como objetivos econômicos.

Os estudos sobre a implantação da estrada de ferro integrando o território brasileiro tiveram início em 1876, com a comissão presidida pelo Visconde de Rio Branco que formulou vários estudos de implantação, planejamento e construção de ferrovias e uma das propostas foi a interligação do litoral brasileiros com o Mato Grosso. Na memória bem recente estavam as dificuldades enfrentadas durante a Guerra da Tríplice Aliança em 1864, por isso, era urgente a interligação das áreas fronteiriças com o Paraguai e a Bolívia. Além disso, pelo Tratado de Petrópolis (em 1903), o Brasil se comprometeu a construir uma estrada de ferro ligando Santo Antônio no rio Madeira e Guajara-Mirim no rio Mamoré.⁵²³

O projeto da ferrovia, como aspecto geopolítico, Corumbá seria transformada na chave do *hinterland*, uma vez que “*sua privilegiada situação estratégica reunia elementos capazes de transformar o porto num excelente entreposto comercial*”. A partir daí surgiram projetos de interligação interna e externa a fim de transporem os limites do Brasil até atingir o Pacífico. Para a consolidação das fronteiras ocidentais do Império nasceu, além da Noroeste do Brasil, a ferrovia Madeira-Mamoré. O rio Paraguai mostrou-se como um espaço geopolítico que integrou Mato Grosso à capital do país.⁵²⁴

Conforme Queiróz, diante das ideologias dominantes na época, as ferrovias costumavam ser consideradas como “*privilegiados portadores do progresso, meios quase mágicos pelos quais a civilização seria levada até aos mais distantes sertões, isto é, aos*

⁵²² BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Esperando o Trem. Sonhos e Esperanças de Cuiabá. São Paulo, 2005, p. 374.

⁵²³ ITO, Claudemira Azevedo. Corumbá: A Formação e o Crescimento da Cidade. Dissertação. São Paulo, 1992, p. 116.

⁵²⁴ SILVA, Maria do Carmo Brazil Gomes da. Rio Paraguai: O “Mar interno” brasileiro – uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais. Tese. São Paulo, 1999, p. 232.

territórios onde imperavam o atraso, a barbárie” que, no momento do início da construção da Noroeste do Brasil, incluíam não apenas o Mato Grosso, mas também o oeste do Estado de São Paulo.⁵²⁵ A chegada da ferrovia seria a solução de todos os problemas: essa era a ideia que prevalecia.

A necessidade da ligação da capital com Mato Grosso tomou seu grande impulso quando o Clube de Engenharia do Rio de Janeiro, em 1904, deliberou indicar ao Governo que existia a necessidade de traçar uma estrada de ferro, partindo de Bauru e transpondo o rio Paraná dirigindo-se a um porto do rio Paraguai, para direcionar o comércio boliviano e paraguaio ao brasileiro, e permitir rápidas comunicações do litoral com Mato Grosso sem a dependência do percurso em território estrangeiro, como o caminho pelas águas, tirando a relevância da ligação do Estado através do Prata.⁵²⁶

As discussões sobre a melhoria das vias de comunicação em Mato Grosso concentravam-se na temática da navegação fluvial. Quando este problema foi resolvido em 1870, os debates se desviaram para as vias férreas com objetivo de ligar Mato Grosso ao litoral; para isso, surgiu uma enxurrada de projetos, dos quais o único que foi levado adiante foi o trecho que tinha no início um traçado de Bauru a Cuiabá e resultou na Noroeste do Brasil com mudança do seu traçado original.⁵²⁷

Dentre essas enxurradas de projetos para a estrada de ferro, pelo Decreto de 16/10/1890, no qual houve diversas concessões, duas estavam destinadas a Mato Grosso: Estrada de Catalão (Goiás) à fronteira com Bolívia, passando por Goiás, Cuiabá e Cáceres; e a Estrada que partia entre Uberaba e São Pedro (Minas Gerais) e se dirigia à Vila Coxim⁵²⁸, embora nenhum destes projetos fora levado adiante.

Nos apontamentos de Luiz de Sá Carvalho, estes decretos foram assinados pelo Generalíssimo Manuel Deodoro da Fonseca, Chefe do Governo Provisório da República dos Estados Unidos do Brasil, em sua Cláusula Segunda: *“Uma Estrada de Ferro que, partindo do ponto mais conveniente, entre Uberaba e São Pedro de Uberabinha, do prolongamento da Estrada de Ferro Mogiana, precedentemente indicado, dirija-se à Vila de Coxim, no Estado de Mato Grosso, passando nas imediações ou abaixo da foz do rio Meia Ponte, no Estado de Goiás”*. E outra Cláusula, a quarta, que estabelece: *“Uma Estrada de Ferro que partindo de*

⁵²⁵ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. Uma Ferrovia entre dois Mundos. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Campo Grande, 2004, p. 23.

⁵²⁶ ITO, Claudemira Azevedo. Corumbá: A Formação e o Crescimento da Cidade. Dissertação. São Paulo, 1992, p. 114.

⁵²⁷ Idem, p. 321.

⁵²⁸ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. As Curvas do Trem e os Meandros do Poder. O nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Campo Grande, 1997, p. 19.

*Catalão e passando pelas cidades de Goiás, de Cuiabá, de São Luiz de Cáceres, e logar navegável do rio Guaporé, termine no Mato Grosso em porto limítrofe com a República da Bolívia, devendo servir à navegação do Araguaia e do rio das Mortes, diretamente por meio de ramais”.*⁵²⁹

Mas em 1904 foi fundada a Companhia de Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, de capital misto, brasileiro e franco belga. No ano seguinte, iniciou-se a sua construção, sendo o primeiro trecho de Bauru a Itapura, inaugurado em 1910. A linha foi inaugurada até as barrancas do rio Paraguai em 1914, com 1.273 km construídos desde Bauru⁵³⁰, a 70 km de Corumbá, onde chegou só na década de 1950.

3.2 A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e a Geopolítica

O surgimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil aconteceu num momento importante para os estados de Mato Grosso e São Paulo, assim como para o país. A passagem do século XIX para XX marca o fortalecimento do trinômio: cultura cafeeira, expansão ferroviária e crescimento populacional. O café chegava à “boca do sertão”, no centro-oeste paulista e houve a necessidade de introduzir novas áreas para plantios, de modo a manter o ritmo de crescimento da economia paulista.⁵³¹

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, de acordo com Carvalho, transcrevendo a Castro, “*seria um gigante adormecido, uma grande região com uma fonte riquíssima de recursos e potencialidades ainda não explorados que estava à espera de um impulso para o seu afloramento*”⁵³². Por isso, a construção de uma estrada de ferro para o oeste brasileiro traria benefícios para ambos estados envolvidos.⁵³³ Mais uma descrição característica de alguns autores onde prevalece o superlativo.

Após a guerra da Tríplice Aliança, o debate que tinha como centro o Mato Grosso girava em torno da necessidade de criar condições mais efetivas para defender suas fronteiras. Além das preocupações na esfera castrense, centradas no princípio de que para manter livre de invasões estrangeiras uma região tão vasta, exigia-se que estivesse servida de meios de

⁵²⁹ CARVALHO, Luiz de Sá. Rumando para o Oceano Pacífico. São Paulo, 1942, pp. 18 – 19.

⁵³⁰ ITO, Claudemira Azevedo. Corumbá: A Formação e o Crescimento da Cidade. Dissertação. São Paulo, 1992, p. 115.

⁵³¹ CARVALHO, Diego Francisco de. Trabalho e Conflito na Noroeste do Brasil. A greve dos ferroviários de 1914. Dissertação. São Paulo, 2009, p. 24.

⁵³² Idem, pp. 24 – 25.

⁵³³ Ibidem.

transportes mais eficazes; também, existia firmada a convicção de que se tratava de um imenso território onde as riquezas eram abundantes, com terras férteis a serem exploradas.⁵³⁴

A opção nesta tese é a de substituir a questão da estratégia por geopolítica, já que a ferrovia não foi a panaceia para o Mato Grosso, mas na tentativa de colocá-la como contribuição relevante, porque seu papel foi, na verdade, alternativa às formas de comunicação do Mato Grosso com a capital do país e para com o Estado de São Paulo e daí para o mundo, era o caminho das águas e o caminho Goiás. Não obstante, continuar-se-á o uso deste termo ‘estratégica’ porque os autores consultados assim o consideraram.

A chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil às barrancas do rio Paraguai, repercutiu sobre a economia de Mato Grosso, principalmente sobre Corumbá. A Noroeste do Brasil proporcionou maior facilidade e rapidez no transporte de cargas e passageiros dos principais centros econômicos do país. Conforme os cálculos de Euclides da Cunha, a viagem do Rio de Janeiro a Corumbá, que normalmente se fazia em 30 dias pelos rios, com a ferrovia reduziu-se a dois dias e meio.⁵³⁵

Mas este cálculo de Euclides da Cunha tem outra aproximação, mesmo que os dados tenham muita diferença. De acordo com Commercial Almanach, a “(...) *viagem do Rio de Janeiro a Corumbá pelos horários em vigor, os 2.298 km que separam Rio de Janeiro da cidade de Corumbá, podem ser vencidos em 5 dias, por terra, enquanto que por via marítima, ‘Lloyd Brasileiro’ serão gastos 25 dias do Rio a Corumbá, ficando ainda ao passageiro a maior demora, conforme as condições de navegabilidade que, na ocasião apresentar o rio Paraguai*”.⁵³⁶

Outro cálculo descrito pelo viajante Lécio Gomes de Souza está em consonância com a informação do parágrafo anterior, mas este partindo de Bauru a Porto Esperança.

(...) a cobertura do percurso ferroviário realizava-se pelo sob penosos sacrifícios, em três estafantes dias de Bauru a Corumbá, as composições desenvolvendo baixa velocidade, arrostadas por locomotivas queimando lenha como combustível, lançando urentes fagulhas, os carros sem o devido conforto. Não havia nem restaurante nem dormitórios, obrigando os trens a parar, perdendo tempo em pontos convencionados para as refeições e pousadas. Em Porto Esperança passava-se para o Fernandes Vieira, velho vapor de rodas, com uma noite de viagem agradável pelo rio Paraguai.⁵³⁷

⁵³⁴ CASTRO, Maria Inês Malta. O Preço do Progresso. A Construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil 1905 – 1914). Dissertação. Campinas, 1993, pp. 97 – 98.

⁵³⁵ CUNHA, Euclides da. À Margem da História. 5ª. ed. Porto, 1945, p. 159.

⁵³⁶ COMMERCIAL Almanach Matto-Grossense. São Paulo: Meli BCBM-FR/MT, 1916, p. 18.

⁵³⁷ SOUZA, Lécio Gomes de. História de Corumbá. s.n.t. p. 102.

Vários foram os objetivos para a construção da Noroeste do Brasil que envolveram não só o aspecto econômico, mas também geopolítico, destacam-se alguns deles:

- a) Política: ligar o país com a região meridional e ocidental de Mato Grosso;
- b) Militar: garantir a defesa das fronteiras;
- c) Relação com o exterior: ligando o Atlântico ao Pacífico, com 3.954 km de extensão, sendo 1.924 km no Brasil, 1.828 km na Bolívia e 202 km no Chile;
- d) Comunicação: criar as condições para maior modernidade do transporte;
- e) Comércio internacional: ao se dirigir de São Paulo a Mato Grosso e chegar até o rio Paraguai, encaminhava o Brasil ao comércio do sudoeste boliviano e paraguaio;
- f) Intercâmbio de riqueza e de cultura: mediante estas relações econômicas, comerciais e políticas.⁵³⁸

Sobre essa relação com o exterior, existe uma série de ferrovias no continente sul-americano onde a interligação é uma possibilidade, na figura a seguir a possibilidade de união entre Santos (Brasil – Oceano Atlântico) com Antofagasta (Chile – Oceano Pacífico).

⁵³⁸ NETO, Paschoal Manfredi. O Trem da Morte – O Imaginário do Progresso na Noroeste (1905 – 1930). Dissertação. São Paulo, 1995, p. 18.

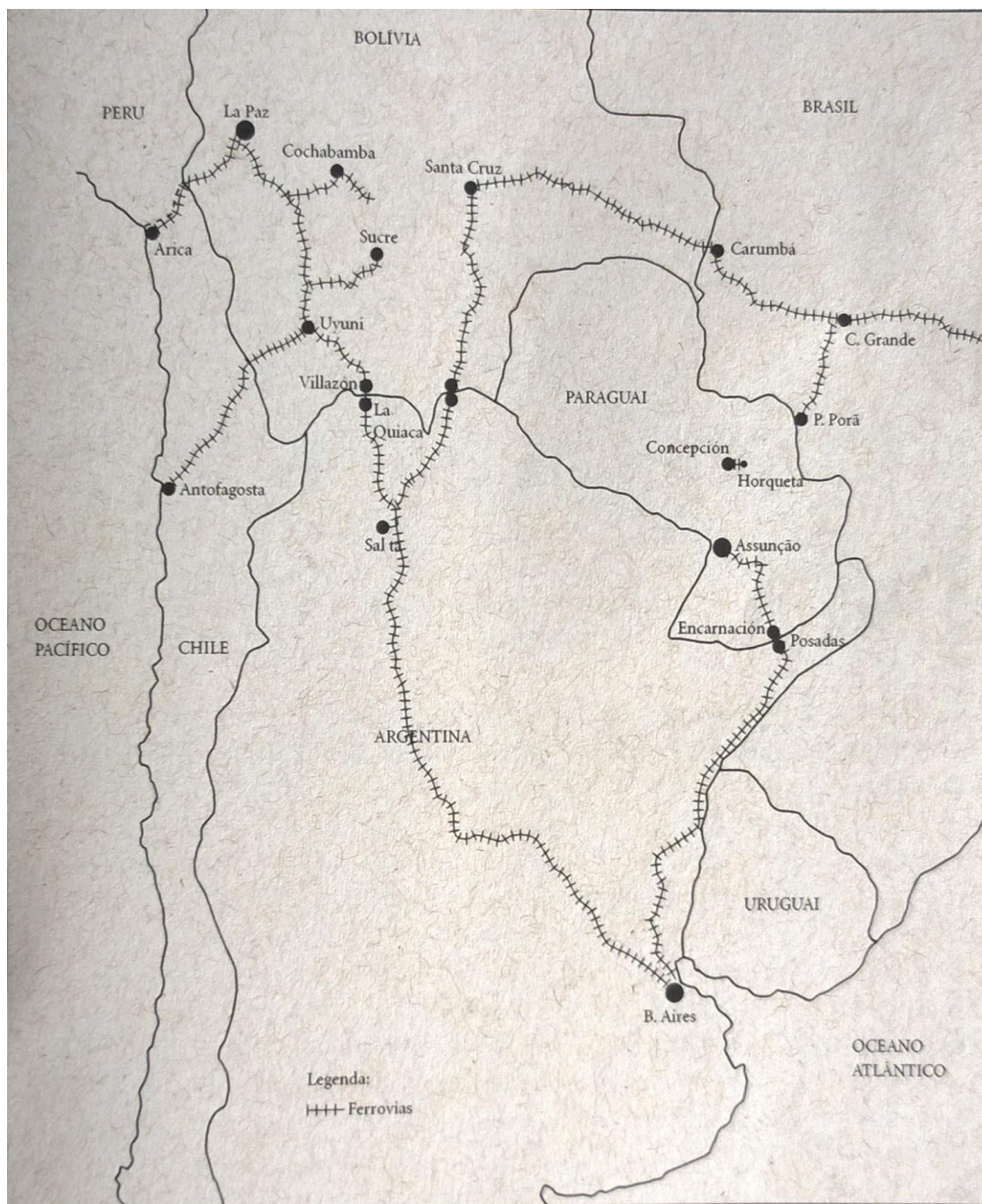


Figura 3.1: A Noroeste interligando com a Estrada de Ferro bolivianas até Antofagasta (Chile)
 Fonte: Paulo Roberto Cimo Queiroz. Uma Ferrovia entre dois Mundos. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Campo Grande, 2004, p. 37.

Com estes objetivos eliminar-se-ia o eixo dinâmico da Bacia do Prata com Mato Grosso que seria desarticulado pela chegada da estrada de ferro⁵³⁹, já que até a chegada do trem tanto as exportações como as importações eram totalmente realizadas pelo caminho das águas, o ferro seria a opção às águas. Estas atividades foram realizadas pelas Casas

⁵³⁹ ITO, Claudemira Azevedo. Corumbá: A Formação e o Crescimento da Cidade. Dissertação. São Paulo, 1992, p. 123.

Comerciais e pelas representações bancárias e de outras instituições de diversas partes do mundo.

Outro evento que coincidiu com a conclusão da estrada de ferro de Bauru a Porto Esperança foi a eclosão da Primeira Guerra Mundial em 1914, que interrompeu o surto de investimentos capitalistas realizados em Mato Grosso, então vinculado à via fluvial; naquele momento, de grande expansão do comércio no mundo viu-se prejudicada pela guerra, sofrendo um abalo na Europa. Devido à internacionalização desses investimentos capitalistas em seu importante centro comercial, Corumbá sentiu os efeitos depressivos a partir da guerra.⁵⁴⁰

Após o insucesso, no que se refere a expandir suas linhas até Mato Grosso de algumas ferrovias paulistas, tais como Sorocabana, Mogiana e Araraquarense, finalmente saía do papel o projeto da Noroeste do Brasil, de estabelecer ligação de suma importância para a economia e a unidade nacional⁵⁴¹. Nas asseverações de Fernando Tadeu de Miranda Borges, mais uma vez era clarividente a opção geopolítica do Brasil na implantação da Noroeste e até de ter mudado seu traçado principal, substituindo Cuiabá por Corumbá, assim expressa:

Cuiabá foi penalizada de não receber a ferrovia, não devido a sua posição geográfica, mas porque o ouro que outrora foi o seu o seu grande esplendor, já estava decadente (...) toda riqueza foi mudada para fora, não deixando nada para o Estado, não deixou nada para Cuiabá. Cuiabá, por conta da exploração predatória, (...) acaba sendo penalizada em não recebendo a ferrovia e, por sua vez, o sul de Mato Grosso recebe a ferrovia, não por causa do ouro ou do gado, mas pela preocupação do governo em atingir o mercado boliviano e paraguaio.⁵⁴²

Ao se atribuir a linha de interpretação de que a via férrea foi a determinante da decadência do Porto de Corumbá, ou que a estrada de ferro teria contribuído irreversivelmente para a decadência da navegação internacional, minimiza-se o fator geopolítico. Ao buscar a vitalização da fronteira sul-mato-grossense acabou desviando a “Marcha para o Oeste”, iniciada por Getúlio Vargas, rumo ao Planalto Central⁵⁴³. Assim, deve-se levar em conta a conjuntura internacional daquele momento com a eclosão da primeira Guerra Mundial, por isso, o papel do rio ainda foi representativo para o Estado, pois o norte de Mato Grosso ainda era dependente das águas.

⁵⁴⁰ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. Uma Ferrovia entre dois Mundos. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Campo Grande, 2004, pp. 332 – 333.

⁵⁴¹ AZEVEDO, Fernando de. Um trem corre para o Oeste. Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. São Paulo, 1950, p. 22.

⁵⁴² BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Esperando o Trem. Sonhos e Esperanças de Cuiabá. São Paulo, 2005, p. 351.

⁵⁴³ BRASIL, Maria do Carmo. Rio Paraguay. O “Mar Interno” Brasileiro. Campo Grande, 2014, pp. 247 – 248.

Retorna-se à questão estratégica do trem, tão “decisivo”, pois foi essa função que logrou “eliminar o rio”. Tão contundente foi esse papel, que Nelson Werneck Sodré assinalava:

A Noroeste do Brasil vinha resolver um problema geográfico de primeira ordem, em relação ao Oeste: constituiria o vínculo, ainda bem tênue, é verdade, que uniria os territórios mato-grossenses ao corpo do Brasil do qual estavam divorciados, obrigados a depender da via fluvial do rio Paraguai, viável para nós, desde a guerra contra a república do mesmo nome, mas que nos colocava na situação de aceitar a preponderância estranha das forças orientadas para a bacia platina, em lugar de corresponder ao apelo das forças nacionalizadoras que atraem para a zona amazônica ou para os portos do Atlântico, no litoral paulista.⁵⁴⁴

Ao considerar o papel principal da Noroeste do Brasil como “estratégico”, o governo central permitiu levar mais facilmente a sua ação política e militar até as fronteiras do país. Considerações estas, segundo Queiroz, que apareceram com bastante frequência nas projeções de ligação ferroviária surgidas após a Guerra da Tríplice Aliança, despertando a inquietação do Brasil com o fato do exército nacional não haver conseguido expulsar do sul de Mato Grosso as forças paraguaias que o ocuparam em 1865. Os projetos elaborados de infraestrutura visavam, em primeiro lugar, os “intuitos estratégicos” e dirigiam-se principalmente para o sul da província, “*onde mais fundo haviam sido os golpes*”.⁵⁴⁵

De acordo com Lima Figueiredo, dentre os objetivos existe um acordo assinado pelo Brasil com o Paraguai, para que a Noroeste prosseguisse seu curso com a realização de um ramal de Ponta Porã até Concepción no rio Paraguai; assim, a República do Paraguai estaria ligada ao Porto de Santos de maneira contínua, porque a navegação do rio até Porto Esperança sofria interrupções pelo ciclo das águas. A República do Paraguai contaria com um porto no Atlântico, que lhe possibilitaria alcançar o mercado americano e europeu. Ainda conforme o autor citado, essa solução ofereceria melhores vantagens do que as oferecidas por Buenos Aires, que era o pólo de atração de toda a sua vida econômica.⁵⁴⁶

Por outro lado, articulava-se a Argentina com a Bolívia. O Barão do Rio Branco foi avisado por Oscar de Teffé, diplomata, que o Chanceler da Bolívia destacou a intenção de ocorrer uma integração entre as ferrovias bolivianas e argentinas, mencionando a proposta de construção de uma ferrovia entre Santa Cruz e Puerto Suárez (fronteira com Corumbá), a ser edificada por um Sindicato argentino, e “*que atraerá todo el comercio oriente boliviano*

⁵⁴⁴ SODRÉ, Nelson Werneck. Oeste. Ensaio sobre a grande propriedade pastoril. Rio de Janeiro, 1941, p. 111.

⁵⁴⁵ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. As Curvas do Trem e os Meandros do Poder. O nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Campo Grande, 1997, p. 26.

⁵⁴⁶ FIGUEIREDO, Lima. A Noroeste do Brasil e a Brasil – Bolívia. São Paulo, 1950, pp. 30 – 31.

hacia el Plata”. Em 1907, jornais argentinos anunciavam que o Brasil estaria se preparando para a guerra ao informar que a ferrovia deveria chegar a Corumbá e que foi resolvido rapidamente⁵⁴⁷. Mas este projeto não aconteceu na velocidade prevista pelos jornais portenhos, já que a estrada de ferro só chegou em Corumbá na década de 50.

Observa-se que a construção da Noroeste do Brasil despertou interesses e discussões entre quatro países devido ao seu papel geopolítico, tanto para a Argentina, Bolívia, Brasil e Paraguai, estes três últimos os beneficiários.

3.3 O Diálogo entre o Trem e o Rio

O principal objetivo deste item é discutir a interação do trem com o rio em várias passagens. Efeito houve, já que a estrada de ferro a partir de um determinado momento passou a fazer companhia às águas e a escolha deste ou daquele caminho coube ao agente econômico. Se o trem prevaleceu é porque na avaliação de quem o utiliza (agente econômico) o seu custo é mais compensador que o barco. A partir desta premissa, “não embarcamos” nesta pesquisa de que o “trem assassinou o rio”. Mas abriu uma opção de comunicação e negócios.

A estrada em construção, asseverava Clodomiro Pereira Marecos, engenheiro⁵⁴⁸ da Noroeste do Brasil e que era contrário à mudança do traçado original (Bauru - Cuiabá), não alteraria, “de modo algum” a orientação das correntes comerciais existentes em Mato Grosso, referindo-se ao comércio de exportação e importação. “Tudo ficará precisamente *sicut erat in principio*⁵⁴⁹”. Percebeu que a cidade de Coxim, bem como aquela da região de Cuiabá, ligavam-se a Corumbá por “vias fluviais que aqui lhes tem servido”, e lhe parecia “evidente” que as atividades comerciais não abandonariam essas vias fluviais.⁵⁵⁰

Desse modo, com a chegada da ferrovia ao Pantanal em 1914, o povoamento foi facilitado e os meios de comunicação surgiram por intermédio de outras vias de entrada para o interior do Pantanal. Este sistema de transporte, ligando São Paulo a Corumbá, consolidou a ocupação do Pantanal, e a expansão econômica de São Paulo, isto valorizou a pecuária, além disso, o gado podia ser vendido em pé para as invernadas paulistas. A busca da melhoria do gado pantaneiro determinou a fundação de Centros Criadores, reunindo fazendeiros da região

⁵⁴⁷ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. As Curvas do Trem e os Meandros do Poder. O nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Campo Grande, 1997, p. 73.

⁵⁴⁸ Foi Diretor da Noroeste do Brasil de período de 31/12/1922 a 05/07/1924.

⁵⁴⁹ *Sicut erat in principio* cuja tração é “como foi no início”

⁵⁵⁰ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. Uma Ferrovia entre dois Mundos. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Campo Grande, 2004, p. 329.

entre os rios Taquari, Negro, Miranda e Paraguai⁵⁵¹. Já conforme o posicionamento de Queiroz, difere um pouco deste otimismo todo. Segundo ele, “*até o final do nosso período, eram ainda relativamente pouco significativas as proporções em que o gado bovino exportado por Mato Grosso era transportado pela Noroeste*”.⁵⁵²

No confronto de opiniões entre dois Generais sobre a estrada de ferro, o General Francisco de Paula Cidade fez algumas ponderações acerca dos efeitos da ferrovia sobre o rio. Segundo ele:

A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil constitui o espinhaço dos transportes de todo sul e oeste de Mato Grosso. Depois que os trilhos da via férrea chegaram a Porto Esperança, o rio Paraguai deixou de ser a única porta de entrada dessa vasta região, não só quanto ao Planalto, a que a estrada de ferro valorizou, como em relação ao Pantanal. O rio era uma porta de entrada muito excêntrica e necessariamente se completava com o seu afluente, o rio Miranda, na sua função econômica; a estrada de ferro veio passar pelo centro de gravidade da região sem mais intermediário, nem transbordos. É pela via férrea que liga São Paulo ao Pantanal, passando pelo Planalto, a que corta a meio, que as populações mato-grossenses recebem dos centros industriais do Rio, e notadamente de São Paulo, tudo que necessitam. Os fretes são mais que moderados. Basta considerar o fato das mercadorias pagarem nessa via férrea, por unidade de peso, de São Paulo a Porto Esperança, quase tanto como as empresas de navegação cobram de Porto Esperança a Corumbá.⁵⁵³

Contrariamente, outro General, viajante do trem descreveu as penúrias que passou por este trajeto, como o atraso devido à baixa velocidade com as constantes paradas durante o percurso.⁵⁵⁴

Apesar desta ‘demora’ e da ‘baixa velocidade’, se comparado com a via fluvial, a estrada de ferro representou um ganho de tempo significativo. A seguir descreve a viagem da capital Cuiabá até a capital do país utilizando, primeiro o caminho pelas águas, e depois a estrada de ferro.

Apesar da viagem pela estrada de ferro ser realizada com alguma demora, sujeitando, inicialmente, dois a três pernoites em Campo Grande, Três Lagoas e Bauru, a ligação de Cuiabá com os grandes centros do país passou a ser feita em sete ou oito dias. De Cuiabá a Corumbá eram três dias pelos rios Cuiabá e Paraguai, mais uma noite entre Corumbá e Porto Esperança que era o ponto final da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil; e mais quatro dias até

⁵⁵¹ SILVA, Maria do Carmo Brazil Gomes. Rio Paraguai: O “Mar Interno” Brasileiro – uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais. Tese. São Paulo, 1999, p. 98.

⁵⁵² QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. Uma Ferrovia entre dois Mundos. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Campo Grande, 2004, p. 411.

⁵⁵³ CIDADE, Francisco de Paula. Aspectos Geo-humanos de Mato Grosso: Corumbá. Revista Brasileira de Geografia. Abril/Junho. Rio de Janeiro, 1943, pp. 187 – 188.

⁵⁵⁴ Ver Nota de Rodapé Nº 537, p. 158 deste capítulo.

São Paulo e Rio de Janeiro, agora pelo caminho de ferro. “*Tal fato, que representou um progresso imenso e uma grande economia de tempo sobre a viagem fluvial e marítima, que demandava cerca de 30 dias (computada a espera da data de saída dos navios), acabou por desviar para São Paulo e Rio de Janeiro as ligações comerciais e culturais de todo Mato Grosso*”.⁵⁵⁵

A capital do Estado, Cuiabá, não sofreu muito com a estrada de ferro, porque o trânsito com a capital, como demais pontos do país, passou a ser feito até Corumbá e Porto Esperança pelo rio, e deste último, ponto terminal dos trilhos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, por ferrovia⁵⁵⁶. Verifica-se a existência de “diálogo entre a água e o ferro” pela utilização de ambos modais de transporte. Neste caso específico, notou-se uma sinergia entre trem e navio, mas que não foi a regra para toda a economia matogrossense, visto que alguns setores foram mais beneficiados com o peso do trem.

No que se refere ao setor das charqueadas, como já assinalados, a maioria delas estava localizada no Pantanal, junto ao rio Paraguai e seus afluentes, pela necessidade de utilizar este rio, principal via de comunicação do Mato Grosso com o país, passando pela Bacia do Prata. A chegada da estrada de ferro promoveu a transformação que se caracterizou por imprimir uma maior articulação econômica do Estado com o sudeste, pólo industrial do país. Como consequência, o novo meio de comunicação deslocou a hegemonia dos capitalistas sediados na Bacia Platina sobre o Pantanal, ao diminuir a importância da navegação fluvial.⁵⁵⁷

A navegação fluvial em Mato Grosso durou todo o período republicano, mas desde 1914, com a chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, iniciou-se no Mato Grosso novo período de intercâmbio comercial⁵⁵⁸. Antes da Primeira Guerra Mundial havia duas vertentes, cada um sendo beneficiada por um tipo de transporte.

Assim, a bacia Platina era mais beneficiada com o transporte fluvial; já os capitais procedentes dos Estados Unidos e uma parte da Europa foram os mais beneficiados com ferrovia. Por exemplo, a *Brazil Land and Cattle*, de origem norte-americana ligada ao Sindicato Farquhar, além de fazer parte do Frigorífico Osasco, foi proprietário por algum tempo, da Charqueada Descalvado. Das 36.000 reses exportadas por Mato Grosso, a

⁵⁵⁵ PÓVOAS, Lenine Campos. Influências do Rio da Prata em Mato Grosso (ensaio). Cuiabá, 1982, pp. 51 – 52.

⁵⁵⁶ BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação de Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 121.

⁵⁵⁷ NASCIMENTO, Luiz Miguel do. De sal e de sol: introdução ao estudo das charqueadas do antigo Estado de Mato Grosso. Jundiá, 2011, p. 22.

⁵⁵⁸ BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930. 3ª. ed. São Paulo, 2001, p. 119.

Descalvados foi responsável por 25.000, destinadas ao abate no frigorífico de Osasco, São Paulo.⁵⁵⁹

Mas para Silva (2004), na transcrição de Queiróz, a ferrovia perante os caminhos fluviais terá um papel secundário, conforme as relacionadas sentenças a seguir, e que ilustram esse posicionamento do autor;

- “jamais a estrada de ferro poderá desmontar a concorrência com a navegação”;
- “as comunicações com o estrangeiro, desde já ela [a navegação] é invencível”;
- “estabelecida a concorrência entre a estrada de ferro e a navegação, melhorará extraordinariamente” o serviço fluvial entre Corumbá e Buenos Aires;
- “o próprio Lloyd Brasileiro fará vantajosa concorrência a ela”, à ferrovia;
- “todos os transportes cujo destino for o exterior, se dirigirão normalmente para Buenos Aires, ficando para a ferrovia apenas o insignificatíssimo transporte interestadual e o de empregados públicos e soldados, além de um mínimo intercâmbio nacional”;
- Seria impossível “conduzir pela estrada de ferro os produtos que procuram Corumbá”.⁵⁶⁰

A visão do autor Silva colocava a navegação fluvial como “insubstituível”, traçando o mesmo caminho dos visionários de que a estrada de ferro era “estratégica” para Mato Grosso. Ambos defensores dos respectivos caminhos não levaram em conta as diversas dificuldades dos respectivos caminhos que eram inerentes ao Mato Grosso, tais como distância, o ciclo das águas determinantes para a navegação e os obstáculos naturais que a via de ferro teve que vencer para sua instalação, por citar algumas das problemáticas. Como pode ser percebido, para os autores, o diálogo entre o trem e o navio nem sempre foi harmonioso. Na citação a seguir, essa desarmonia fica explícita, especificamente no interior do Mato Grosso:

(...) o rio Miranda foi, até a abertura da Noroeste, o caminho para o Sul. As lanchas chegavam até a cidade, no transporte de cargas e passageiros. Fez-se a navegação do Aquidauana até a atual cidade. Com o tráfego ferroviário, ela desapareceu. O rio Miranda se encontrava abandonado pela navegação comercial, só transitado por pequenos barcos em percursos curtos.⁵⁶¹

⁵⁵⁹ NASCIMENTO, Luiz Miguel do. De sal e de sol: introdução ao estudo das charqueadas do antigo Estado de Mato Grosso. Jundiaí, 2011, p. 79.

⁵⁶⁰ SILVA, Clodomiro Pereira da. O problema da viação no Brasil: artigos publicados no estado de São Paulo. Apud QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. Uma Ferrovia entre dois Mundos. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Campo Grande, 2004, p. 330.

⁵⁶¹ ANDRADE, Arlindo de. Erros da Federação. São Paulo, s/ed, 1934, p. 156.

Sodré (1947) também sentenciou a influência da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil sobre as águas da seguinte maneira: *“somente quando a Noroeste fica sem tráfego, com as enchentes do pantanal, faz-se a viagem de Salobra a Corumbá”*.⁵⁶²

Com a chegada do traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, as casas comerciais de Corumbá e Cuiabá sentiram as consequências, e na observação de Ito (1992), a ferrovia transformou Campo Grande no principal entreposto comercial do Estado. Mais tarde, esta função será intensificada com a expansão da malha rodoviária do Estado, principalmente com a ligação entre Campo Grande e Cuiabá, provocando a decadência⁵⁶³ da economia de Corumbá, que se não fossem as transações comerciais com a Bolívia, a recessão poderia ter sido mais profunda.⁵⁶⁴

Outra autora, mas que utiliza outro termo quando se refere a Corumbá, nesse período é Maria do Carmo Brasil (2014); para ela, Corumbá sofreu um significativo enfraquecimento ligado a circunstâncias externas, que abalaram a navegação fluvial no eixo platino, e ao processo de interiorização da economia da região sul de Mato Grosso. Assim, Campo Grande, Aquidauana e Miranda ganharam autonomia com o estabelecimento das relações comerciais com os principais centros do país, concretizando o sonho geopolítico de integração nacional.⁵⁶⁵

Sodré (1947), que já havia apontado a ferrovia como uma espécie de “tábua de salvação” para Mato Grosso, se lançou contra as águas do rio Paraguai com as considerações seguintes:

- “rio de baixada, incerto, cheio de sinuosidades, com leito mudável, semeado de bancos, o canal variável, exigindo cuidados e observação constante a sua prática”;

- Para navegá-lo “exige embarcações especiais”;

E também oferece “obstáculos ainda pouco estudados e conhecidos”.

Continua sua observação referindo-se ao tributário do rio Paraguai no Mato Grosso, o rio Miranda com os seguintes termos: “são difíceis, de margens quase sempre baixas e nuas indemarcáveis com as inundações constantes, de leitos fugidios e notáveis, arenosos por vezes e pontilhados de bancos”.

⁵⁶² SODRÉ, Nelson Werneck. O Sulmatogrossense. Revista O Observador Econômico e Financeiro, Nº 132, Rio de Janeiro, 1947, p. 67.

⁵⁶³ Termo a nosso ver bastante contundente, porque Corumbá continuou sua atividade comercial, mesmo que não seja no mesmo ritmo que o fazia até 1914.

⁵⁶⁴ ITO, Claudemira Azevedo. Corumbá: A Formação e o Crescimento da Cidade. Dissertação. São Paulo, 1992, p. 126.

⁵⁶⁵ BRASIL, Maria do Carmo. Rio Paraguay. O “Mar Interno” Brasileiro. Campo Grande, 2014, p. 230.

Sobre os outros afluentes, menciona a seguinte descrição: “os demais afluentes do Paraguai, não oferecem condições de navegação, são caudais perigosos, de pequena extensão e, na baixada perdem-se com varadouros e corixos”.⁵⁶⁶

Mas apesar da inquietação demonstrada pelos defensores das águas, a estrada de ferro promoveu uma concorrência que até então era monopólio das empresas de navegação e com o intuito de permanecer nesta linha fluvial, surge uma comunicação da Companhia Mihanovich de Navegación que reflete essa atitude. Esta nota foi dirigida ao Consulado Geral do Brasil a seguinte decisão da empresa:

Resolveu agora estabelecer outra linha de vapores que sahindo de Buenos Aires todas as terças-feiras, também terão como ponto terminal o de Corumbá, co escalas em Corrientes e Assunción. A primeira linha será servida pelos vapores Concepción II e a nova disporá dos vapores, Humaitá, Corumbá e Assunción melhorando desta forma consideravelmente a comunicação para o estado de Mato Grosso pela via fluvial, pois é muito irregular os serviços prestados pela Companhia Estatal Minas e Viação.⁵⁶⁷

Este ofício foi encaminhado no dia 19 de janeiro de 1920, portanto, seis anos após a estrada de ferro ter chegado ao Pantanal. Segundo Reynaldo (2000), “a concorrência, inclusive com a Ferrovia Noroeste do Brasil, estimulou a melhoria da qualidade dos serviços oferecendo mais conforto, segurança e eficiência aos usuários matogrossenses”.⁵⁶⁸

Com a instalação da ponte sobre o rio Paraguai para a colocação dos trilhos, e dada às circunstâncias externas que abalaram a navegação, o Porto de Corumbá experimentou um expressivo enfraquecimento. “As viagens dos navios oriundos de Assunção, Montevideú e Buenos Aires tornaram-se menos frequentes. Porém, é importante registrar que, mesmo assim, Corumbá, permaneceu como entreposto para cidade do norte do Estado e localidades ribeirinhas”.⁵⁶⁹

Constatou-se que no diálogo entre o barco e o trem houve momentos de ruído, bem como de harmonia e complementaridade, embora a sinergia não fora uma regra. Mas deve se reconhecer que tanto o uso dos rios como o da estrada de ferro desempenharam funções que possibilitaram ao Mato Grosso uma ampliação das suas alternativas econômicas.

⁵⁶⁶ SODRÉ, Nelson Werneck. O Sulmatogrossense. Revista O Observador Econômico e Financeiro, Nº 132, Rio de Janeiro, 1947, pp. 67 – 68.

⁵⁶⁷ REYNALDO, Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Dissertação. Assis, 2000, p. 117.

⁵⁶⁸ Ibidem.

⁵⁶⁹ BRASIL, Maria do Carmo. Rio Paraguay. O “Mar Interno” Brasileiro. Campo Grande, 2014, p. 231.

3.4 Articulação da Ferrovia com a Rodovia

O terceiro elemento após as vias de transportes pelas águas e pela via férrea foi o caminho terrestre, que surgiu em função da implantação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil; a região sul de Mato Grosso passou a contar com uma rede de estradas que se complementavam também com a malha fluvial navegável interligando, assim, as regiões de Coxim, Aquidauana, Nioaque, Miranda, Campo Grande, Vacaria, Ponta Porã, Bela Vista, Porto Murtinho. Ainda eram estradas boiadeiras e carreteiras, vínculos precários para atender às necessidades de abastecimento periódico, e de comunicações, com os portos dos grandes centros e de outros Estados do país.⁵⁷⁰

As estradas de terra conectavam também o sul de Mato Grosso com São Paulo. A capital estadual matogrossense também conectava-se por caminhos terrestres à porção sul do estado, a ligação era Cuiabá a Campo Grande passando por Coxim. Também existia, no sul do Estado, uma importante estrada carreteira que ligava os ervaais da região de Ponta Porã a Porto Murtinho, no rio Paraguai, esta estrada servia basicamente aos negócios da Companhia Mate Laranjeira.⁵⁷¹

Na Mensagem presidencial sobre as estradas matogrossenses nota-se que houve a concentração maior nos caminhos que saíram da capital para o interior, e isso não se deu em razão da ferrovia, mas pela necessidade do Estado em ter alternativas de mais vias de comunicação na região norte, já que no sul, com a chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, as aberturas de estradas de terra aumentaram.

O sul de Mato Grosso estava cortado por caminhos terrestres, conforme apresentaremos um resumo ainda neste subitem, das principais estradas. Existe uma uniformidade de opinião de autores que isso se deve à topografia do Estado, pois nesta parte ela é pouco acidentada, circunstância esta aliada às características da cobertura vegetal.⁵⁷²

Sobre as precariedades da estrada de terra no Estado, o Presidente Caetano Manoel de Faria e Albuquerque em 1916 assinalava: *“não pode dizer que existem no Estado verdadeiras estradas de rodagem, taes como ellas technicamente devem ser definidas. As estradas que tal nome aqui recebem, são apenas estradas carroçáveis, algumas até mal podendo caber nessa*

⁵⁷⁰ CORREA, Lúcia Salsa. História e Fronteira. O Sul de Mato Grosso 1870 – 1920. Campo Grande, 1999, p. 136.

⁵⁷¹ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. Uma Ferrovia entre dois Mundos. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Campo Grande, 2004, p. 368.

⁵⁷² Ibidem.

classificação”⁵⁷³. No quadro a seguir, apresentam-se algumas estradas que o Estado possuía, na época:

Quadro 3.1: Estrada de terra que Mato Grosso tinha até 1916

Cidade de Origem – Cidade de Destino	Extensão em Km
Cuiabá a São Luiz de Cáceres	213
Poconé a Cassange	47
São Luiz de Cáceres a Tapirapoan	154
Tapirapoan a Aldeia Queimada	42
Aldeia Queimada a Juruena	201
Aldeia Queimada a Capanema	130
Campo Grande a Porto 15 de Novembro	296
Cuiabá a Diamantino	192
Cuiabá a Coxipó	6
Cuiabá a Santo Antônio	31
Cuiabá a Chapada	60
Corumbá a Puerto Suarez	30
Corumbá a Ladário	6
Corumbá a Urucum	20
Total:	1.428

Fonte: MENSAGEM dirigida pelo Exmo. Sr. General Dr. Caetano Manoel de Faria e Albuquerque. Presidente do Estado de Matto-Grosso à Assembléa Legislativa ao instalar-se a 2ª. Sessão Ordinária da 10ª. Legislatura, em 15 de maio de 1916, p. 39.

Os veículos automotivos apareceram por Mato Grosso já no ano de 1914⁵⁷⁴. Na obra, “O Alphum Gráfico do Estado de Mato Grosso”, conforme Ayala (1914), foi registrado a foto de um pequeno caminhão, mas no norte do Estado. No sul do Estado, o uso de veículos automotores também apareceu no mesmo ano e durante a eclosão da primeira Guerra Mundial, devido ao aumento de renda dos fazendeiros, ocasionado pela elevação dos preços do gado, é que se multiplicaram.⁵⁷⁵

O Presidente do estado Dom Francisco de Aquino Corrêa em 1920, na sua mensagem à Assembléa Legislativa demonstrava sua preocupação em melhoria da estrada, assim como a intenção de construir mais algumas estradas: “ (...). *Em breve serão também concertadas as pontes sobre o Amolar e o Ribeirão. Além disso, é pensamento do Governo promover a continuação dos trabalhos, há muito suspensos, da estrada de automóvel da Capital ao Rosário, já projetada pela margem direita do rio Cuiabá, e construída na extensão de 30*

⁵⁷³ MENSAGEM dirigida pelo Exmo. Sr. General Dr. Caetano Manoel de Faria e Albuquerque. Presidente do Estado de Matto-Grosso à Assembléa Legislativa ao instalar-se a 2ª. Sessão Ordinária da 10ª. Legislatura, em 15 de maio de 1916, p. 38.

⁵⁷⁴ AYALA, S. Cardoso e SIMON, Feliciano. Alphum Graphico do Estado de Mato Grosso. Hamburgo, 1914, p. 144.

⁵⁷⁵ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. Uma Ferrovia entre dois Mundos. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Campo Grande, 2004, p. 369.

kilometros. A este fim o Governo providenciou a reconstrução dos pontilhões e dos encontros da ponte sobre o ribeirão do Pari, por onde passa o trecho da estrada já inaugurada desde 1911”.⁵⁷⁶

A preocupação demonstrada pelas estradas de terra por parte do Bispo e Presidente do Estado, nesta referência, concentrou-se no norte do Estado. No resumo a seguir, demonstrar-se-á especificamente o que aconteceu na região sul, onde a estrada de ferro chegou e partir de onde as estradas de terra proliferaram em torno ferrovia Noroeste do Brasil. Para este resumo, utilizou-se a tese de Luiz de Sá Carvalho (1942).

Estas rodovias têm seus pontos de partidas nas Estações da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, todos resultantes da entrada da estrada de ferro no sul de Mato Grosso. No quadro foram excluídas duas rodovias, que tiveram como ponto de partida Três Lagoas – Lageado e segue até ao Alto Araguaia, num percurso de 1.200 km; e outra, Três Lagoas, ao sul de Goiás, uma estrada de 450 km.⁵⁷⁷

Quadro 3.2: Rodovias no Mato Grosso Região Sul (em Km)

Cidade de Origem – Cidade de Destino	Distância
- Três Lagoas a Chavantina e Campo Grande;	400 Km
- Três Lagoas a Andradina (São Paulo): atravessa o rio Paraná em balsa;	24 ”
- Campo Grande – Cuiabá: a partir desta rodovia ligar-se com a região norte do Estado;	900 ”
- Campo Grande – Presidente Epitácio: para unir-se à Sorocabana;	360 ”
- Campo Grande – Ponta Porá – Bela Vista: liga com o Paraguai, com ramais de Bela Vista a Porto Murtinho, Nioac, Aquidauana, Miranda e de Ponta Porã a Campanário e Sete Quedas;	400 ”
- Campo Grande – Aquidauana: que margeia a Noroeste do Brasil, passando pela Serra do Maracajú e contorna a Serra d Aquidauana;	180 ”
- Campo Grande – Rio Pardo: passando a Noroeste do Brasil, em determinado momento margem esquerda e em outro, margem direita;	120 ”
- Aquidauana – Nioac: atravessa muitos cursos de água;	180 ”
- Aquidauana – Rio Negro – Pantanaís: passa pelas fazendas, mas cujo trânsito só é possível na época em que os pantanaís se tornam “firmes”, época das secas;	180 ”
- Miranda – Bonito – Bodoquena – bela Vista – Porto Murtinho.	300 ”

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Luiz de Sá Carvalho. Rumando para o Oceano Pacífico. Tese São Paulo, 1942, pp. 92 – 97.

⁵⁷⁶ MENSAGEM dirigida à Assembléa Legislativa ao instalar-se a 3ª. Sessão Ordinária da 11ª. Legislatura, em 7 de setembro de 1920, por Dom Francisco de Aquino Corrêa. Presidente do Estado de Matto-Grosso, Cuyabá, Typografia Official, 1920, p. 64.

⁵⁷⁷ CARVALHO, Luiz de Sá. Rumando para o Oceano Pacífico. Tese. São Paulo, 1942, pp. 92 – 93.

3.5 O Trem Muda o Centro Dinâmico

Ao lançarmos nossa vista ao quadro acima, vislumbraremos que a maior parte das rodovias tinha como ponto de partida a cidade de Campo Grande. E em Corumbá, em 1914, nem o trem chegou até ela porque seu “ponto final” ficou na beira do rio Paraguai distante a 70 km de Corumbá, sendo esta era a cidade/destino final na proposta da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, o que não ocorreu quando de sua construção.

Diria Corrêa (1995) que *“a conseqüência fundamental da penetração dos trilhos da estrada de ferro no estado foi sem dúvida, a transferência do eixo econômico Cuiabá – Corumbá – Rio Paraguai para o núcleo de Campo Grande, que se transformou a partir de então no pólo econômico do sul de Mato Grosso e o centro mais importante de comercialização de gado de toda a região”*.⁵⁷⁸ Esta estrada de ferro também foi fator de atração de população, pela perspectiva de ocorrer uma divisão de terras em pequenos lotes ao longo da ferrovia, voltada para a produção agrícola.⁵⁷⁹

Sobre o papel exercido por Campo Grande, Lima Figueiredo (1950) destaca que *“já é grande centro que possui vida própria intensa e cuja situação melhorará para o futuro, porque será o entroncamento forçado das duas linhas internacional e continental do Paraguai e Bolívia”*.⁵⁸⁰

Deve-se lembrar que os rios da Bacia do Paraguai beneficiaram Miranda, Corumbá e Cáceres, localidades nitidamente geopolíticas. Já a construção da estrada de ferro beneficiou mais Aquidauana, que até então era apenas um lugarejo que, com o impulso, se desenvolveu. E com o rápido crescimento de Campo Grande, Corumbá passou a experimentar um sensível descompasso em suas atividades, comparadas a Campo Grande. Diante da inflexão da “Marcha para o Oeste”, Silva (1999) assinalou que Campo Grande passou a ser o nutridor de mercadorias para o norte de Mato Grosso, devido às embarcações que vinham buscá-las em Porto Esperança, ponto terminal da ferrovia.⁵⁸¹

Em continuação, apresentamos a figura que ilustra as ligações entre as diversas cidades da Noroeste do Brasil no sul do Mato Grosso.

⁵⁷⁸ CORRÊA, Valmir Batista. Coronéis e Bandidos em Mato Grosso: 1889 – 1943. Campo Grande, 1995, p. 119.

⁵⁷⁹ Como comercialização de transporte de alimentos, comércio de retalhos, pequenos serviços, etc.

⁵⁸⁰ FIGUEIREDO, Lima. A Noroeste do Brasil e a Brasil – Bolívia. São Paulo, 1950, p. 59.

⁵⁸¹ SILVA, Maria do Carmo Brazil Gomes. Rio Paraguai: O “Mar Interno” Brasileiro – uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais. Tese. São Paulo, 1999, p. 236.



Figura 3.2: A Noroeste do Brasil no Estado de Mato Grosso

Fonte: Paulo Roberto Cimo Queiroz. Uma Ferrovia entre dois Mundos. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Campo Grande, 2004, p. 37.

Müller, apud Borges (2005), assinala que a transformação ocorrida no sul de Mato Grosso deve ser creditada à chegada da ferrovia, quando cita: *“agora está a capital ameaçada de uma mudança para o sul do Estado, onde o progresso é cada vez mais rápido devido a rápida comunicação com o centro do País. Não é a primeira vez que fallamos contra essa mudança. O progresso do sul foi impulsionado pela estrada de ferro. Que eram essas*

localidades que hoje ameaçam a nossa Cuiabá, antes que o silvo da locomotiva rasgasse o sertão onde jaziam quase decadentes ou de onde surgiram algumas”.⁵⁸²

Alguns autores chegaram a qualificar que a “chegada do trem trouxe um progresso extraordinário para as cidades onde passava. Estilo este, de adjetivação ao descrever os fenômenos, já característico em alguns autores quando observavam sua região, assim, Generoso Ponce Filho (1928) pinta o parágrafo a seguir da seguinte maneira: “*um verdadeiro milagre se operou: Campo Grande, Aquidauana, Miranda ainda há pouco villas incipientes floresceram, principalmente aquella que, como índice do seu progresso, apresenta para mais de duas centenas de automóveis; Três Lagoas, que emergiu por obra mesma do caminho de ferro, é hoje também uma cidade moderna, o arco do triumpho que se nos depara a entrada de Mato Grosso, na phase feliz de um nosso conterrâneo*”.⁵⁸³

O Presidente do estado de Mato Grosso, Joaquim Augusto da Costa Marques também observou de uma forma muito positiva, na sua Mensagem à Assembléia Legislativa em 1913, o seguinte: “*A construção da Estrada de Ferro Noroeste veio trazer á rica e futura região sulista uma transformação econômica muito grandes, valorizando immensamente aquellas terras e facilitando o seu povoamento pela facilidade de comunicação que ella trouxe, auxiliando assim o seu desenvolvimento, que dia a dia se torna cada vez maior*”.⁵⁸⁴

Os mais beneficiados foram as cidades por onde o trem passara, e Corumbá, que não recebeu os trilhos, sofreu mais as consequências que contribuiram para seu arrefecimento como entreposto comercial abastecedor do Estado de Mato Grosso, que se deslocou para Campo Grande.⁵⁸⁵ Mas a partir do momento em que confrontado com as estatísticas oficiais esta afirmação da mencionada autora não se sustenta, estas estatísticas serão demonstrados no último capítulo da tese.

As mercadorias provenientes de São Paulo eram transportadas desde 1914 pela estrada de ferro Noroeste do Brasil.⁵⁸⁶

Quando decidiram que a malha ferroviária passaria pelo sul de Mato Grosso, Campo Grande não era nada, Campo Grande, era uma vila de Tropeiros, onde o tropeiro descansava o seu gado caminhando rumo ao triângulo

⁵⁸² BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Esperando o Trem. Sonhos e Esperanças de Cuiabá. São Paulo, 2005, p. 345.

⁵⁸³ FILHO, Generoso Ponce. Por Mato Grosso. Discurso pronunciado em 15 de agosto de 1928. Rio de Janeiro, 1928, p. 13.

⁵⁸⁴ MENSAGEM dirigida pelo Exmo. Sr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques. Presidente do Estado á Assembléia Legislativa ao instalar-se a 2ª. sessão ordinária da 9ª. Legislatura em 13 de Maio de 1913, p. 87.

⁵⁸⁵ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). Dissertação. São Paulo, 1980, p. 119.

⁵⁸⁶ ITO, Claudemira Azevedo. Corumbá: A Formação e o Crescimento da Cidade. Dissertação. São Paulo, 1992, pp. 126 – 127.

mineiro, não era nada. A partir do estabelecimento do traçado da ferrovia, os engenheiros militares fazem de Campo um centro irradiador (não no sentido de ramais, mas no sentido (...). De diretoria (...). criam uma certa importância (...) um outro maior (...) que vai gerir todas as outras estações e dessa forma, junto com o trem, chega também a circunscrição militar, chega também em Campo Grande a capital militar(...) o trem dinamiza a economia.⁵⁸⁷

Nessa entrevista realizada por Borges, 2005, outro papel que até então não tinha sido referenciado foi da cidade de Campo Grande, que também surgiu como capital militar desta região, também atribuído à chegada de trem. Para Corrêa, 1980, a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil constitui-se num fator de decadência, porque deslocou o eixo econômico do estado de Mato Grosso para um novo ponto estratégico na confluência de vias férreas e rodoviárias: a cidade de Campo Grande.⁵⁸⁸

Sem fazer referência ao prejuízo corumbaense, mas frisando a importância de Campo Grande na marcha para o oeste, acrescenta com as “devidas adjetivações”:

Com a passagem dos anos, operando notável deslocamento na geografia humana do Oeste, os grandes centros de condensação e de distribuição ficariam à beira da Noroeste. Campo Grande tomaria um impulso poderoso. Colocar-se-ia, na configuração geográfica alterada pelo ritmo da locomotiva, como centro distribuidor de primeira ordem, destinado a ampliar cada vez mais o seu raio de ação e a constituir-se em fulcro de todas as forças em jogo nos territórios do Oeste. Pela sua situação, entre a barranca do Paraná e a do Paraguai, pela sua posição ante os campos de criação do sul, Campo Grande tende a desenvolver-se continuamente e a ascender na via em que se acha, de centro poderoso, foco dinâmico de expansão humana e econômica, nas terras do sul-mato-grossense e, mais adiante, do próprio centro, uma vez que a articulação com a região se consolide.⁵⁸⁹

Conforme a reflexão de Francisco de Paula Cidade, 1943, o comércio que se realizava pelo rio Paraguai, tendo Corumbá como centro distribuidor por excelência, trocou quase que totalmente de rumo e fez surgir Campo Grande como centro comercial do Estado: *“Corumbá sofreu um momentâneo colapso, mas encontrou a si mesmo o remédio para seus males e foi se reanimando (...) é a própria Estrada de Ferro Noroeste do Brasil que a vem reanimando e que já lhe permite, com a próxima chegada de seus trilhos até lá, pensar em reconquistar o terreno perdido em relação a sua irmã do Planalto”*.⁵⁹⁰

⁵⁸⁷ BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Esperando o Trem. Sonhos e Esperanças de Cuiabá. São Paulo, 2005, p. 350.

⁵⁸⁸ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). Dissertação. São Paulo, 1980, p. 128.

⁵⁸⁹ SODRÉ, Nelson Werneck. Oeste. Ensaio sobre a grande propriedade pastoril. Rio de Janeiro, 1941, p. 113.

⁵⁹⁰ CIDADE, Francisco de Paula. Aspectos Geo-humanos de Mato Grosso: Corumbá. Revista Brasileira de Geografia. Abril/Junho. Rio de Janeiro, 1943, pp. 187 – 188.

Corumbá foi perdendo espaço a partir da oferta de melhores vias de comunicação, como a rodovia e ferrovia. Já foi mencionado, as novas vias de comunicação não se constituíram no único fator explicativo do arrefecimento do principal centro dinâmico da economia matogrossense, Corumbá e seu porto. Na consideração a seguir de Lúcia Salsa Corrêa afirma que existem outras variáveis que contribuíram para a perda do papel exercido.

A diminuição da atividade comercial de Corumbá, que começou a ser sentida desde 1912, pela queda dos preços da borracha exportada pelo porto corumbaense, relacionado com a crise internacional em razão da Primeira Guerra Mundial, assim como pela conjuntura política e econômica nacional. O processo de queda da atividade comercial de Corumbá e a perda gradual de sua posição de destaque em todo o Estado se agravaram na segunda década do século XX. Houve mudanças substanciais na cidade com o desaparecimento de grandes firmas comerciais exportadoras e importadoras, e pelo decréscimo do contingente estrangeiro, antes atraído pelo movimento mercantil do porto corumbaense, e, em consequência por uma crise financeira sem precedentes em sua praça.⁵⁹¹

Posicionamento este com o qual comungamos, quando é colocado o conjunto de variáveis que elucidam o arrefecimento corumbaense, já que a mudança de uma via de comunicação por outra não seria fator suficiente para essa diminuição da relevância de Corumbá enquanto principal entreposto comercial.

3.6 Cuiabá a Corumbá

A abordagem a ser realizada neste item é a discussão da mudança de rumo original do trem, que tinha como objetivo inicial unir Bauru a Cuiabá, mas o traçado foi mudado para a cidade que se encontrava na fronteira com a Bolívia, Corumbá. Esta mudança ocorreu já após o início da obra.

A concessão da Estrada de Ferro que estava prevista para ser de Uberaba a Coxim havia sido outorgada ao Banco União de São Paulo, com uma garantia de juros de 6% ao ano; dessa concessão surgiu a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil.⁵⁹²

A frente dos trabalhos estava em pleno movimento em território paulista, quando em abril de 1907, o governo federal determinou a mudança do ponto final da linha. Assim, pelo Decreto Nº 6.463 de 25 de abril, a cidade escolhida como destino final da Noroeste do Brasil

⁵⁹¹ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). Dissertação. São Paulo, 1980, pp. 128 – 129.

⁵⁹² CARVALHO, Luiz de Sá. Rumando para o Oceano Pacífico. Tese. São Paulo, 1942, p. 20.

passou a ser a sul-matogrossense Corumbá.⁵⁹³ No entanto, como já assinalado com a implantação da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, Corumbá perdeu sua influência na economia matogrossense, e desde então exercida por Campo Grande.⁵⁹⁴

Definido o traçado Bauru – Cuiabá, os trabalhos de reconhecimento começaram do trecho até Itapura, que já tinha sido iniciado em 1904. A construção propriamente dita começou em julho de 1905, a partir daí as obras prosseguiram naturalmente. A justificativa apresentada pelo decreto 6.463 estabeleceu que a ferrovia Bauru – Cuiabá para a mudança do seu traçado foi “*de modo a terminar em Corumbá, procurando a travessia preferível do rio Paraná nas imediações da corredeira do Jupuíá, e passando por Aquidauana ou por outro ponto mais conveniente no curso francamente navegável do rio Aquidauana ou de afluente seu*”.⁵⁹⁵

De acordo com observação realizada pelo jornalista da época, ao observar o trabalho de colocar os trilhos da Noroeste do Brasil, pode descrever algumas características do “custo do progresso”. Assim;

As linhas da Noroeste, pode-se afirmar, foram construídas com sangue suor e lágrimas: sangue vertido pelos que tombaram durante as investidas traiçoeiras dos ferozes índios caingangs; suor vertido pelos que enfrentaram um trabalho árduo e penoso, sofrendo os efeitos das endemias, rompendo os obstáculos que ofereciam o terreno inóspito e desconhecido, e lágrimas vertidas pelas famílias dos bravos trabalhadores, que iam tombando mortos ou feridos, enquanto os trilhos avançavam em direção ao Oeste.⁵⁹⁶

A seguir serão apresentados os motivos pelos quais o traçado original da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil foi mudado, inicialmente, de Bauru a Cuiabá, para Bauru Corumbá.

A Noroeste do Brasil, ao ser iniciada em Bauru em 1905 tinha seu destino na capital do Estado de Mato Grosso, Cuiabá, conforme o traçado de Gonzaga de Campos, mas, em conformidade com os estudos e do projeto de Emílio Schnoor em 1903⁵⁹⁷, teve que introduzir as primeiras modificações. Em 1907, o governo federal passou a adotar o deslocamento da linha para Corumbá, para atender o convênio político com a Bolívia e no plano continental, uma ferrovia do Atlântico ao Pacífico. Após percorrer uma extensa região de São Paulo, 465 km, vara o sul de Mato Grosso até Porto Esperança, no rio Paraguai e depois à Corumbá, onde

⁵⁹³ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. Uma Ferrovia entre dois Mundos. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Campo Grande, 2004, p. 26.

⁵⁹⁴ BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930. 3ª. ed. São Paulo, 2001, p. 112.

⁵⁹⁵ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. As Curvas do Trem e os Meandros do Poder. O nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Campo Grande, 1997, p. 22.

⁵⁹⁶ NEVES, Correia das. História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Bauru: Tip. Brasil editora, 1958, p. 9.

articulará com a Brasil – Bolívia, e pelo ramal de Campo Grande a Ponta Porã, fronteira com o Paraguai, ligando o Planalto, o porto de Santos aos dois países mediterrâneo da América do Sul.⁵⁹⁸

Foram os seus pontos de justificativa:

- 1º) Estratégia militar, em caso de guerra.
- 2º) A existência da região fertilíssima de São Paulo dos Agudos a Itapura, num percurso inicial de 468 quilômetros.
- 3º) As formidáveis reservas hidráulicas das cachoeiras Anhanguera, Itapura e Urubu-Pungá.
- 4º) A existência no trajeto dos encantados Campos da Vacaria.
- 5º) A captação na barranca do rio Paraguai de toda a navegação da bacia hidrográfica do oeste matogrossense.
- 6º) A importância política e econômica da ligação transcontinental pela Bolívia com o Pacífico ou seja via Santa Cruz de La Sierra a Antofagasta, no Chile. (CARVALHO: 1942, 21). A figura a seguir mostra essa ligação com os dois países mediterrâneos da América do Sul.

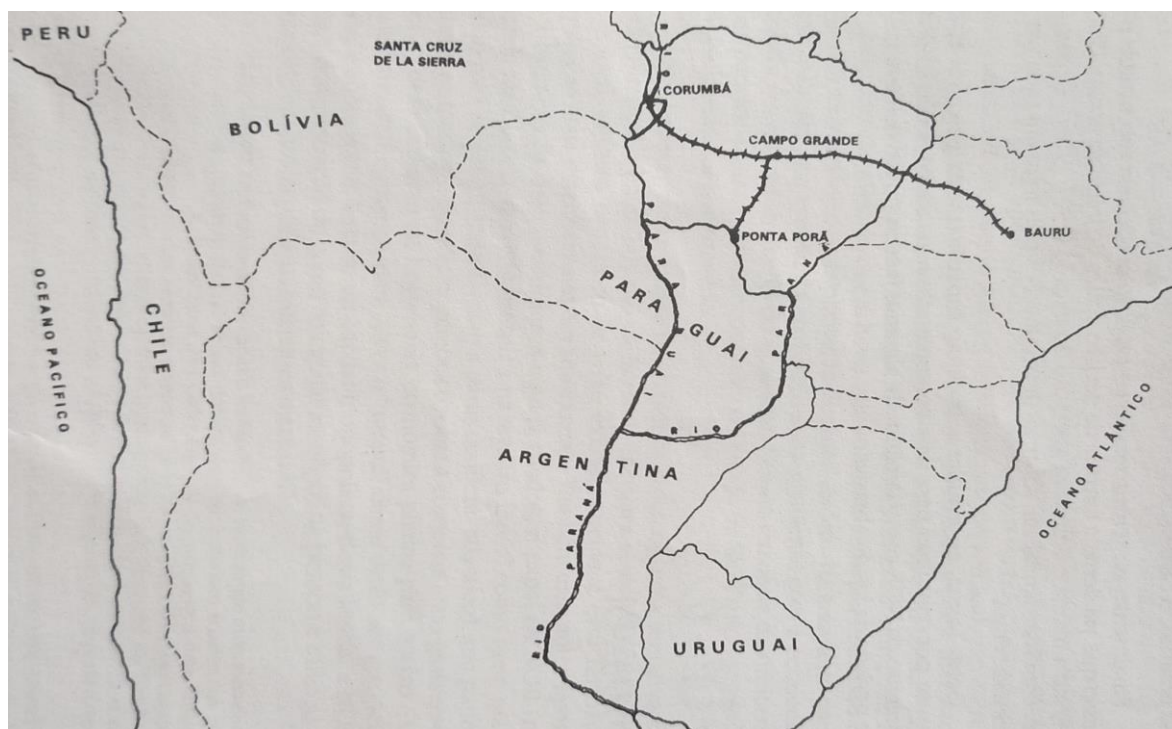


Figura 3.3: Estrada de Ferro Noroeste do Brasil unindo dois países da América do Sul, Bolívia e Paraguai.

Fonte: Paulo Roberto Cimó Queiroz. *As Curvas do Trem e os Meandros do Poder. O nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Campo Grande, 1997, p. 34.

⁵⁹⁸ AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste. Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*. São Paulo, 1950, p. 109.

Todo o trecho até Itapura, no dia 13 de maio de 1910, localizado na margem esquerda do rio Tietê, próximo à desembocadura do rio Paraná, já estava concluído. Deveria atravessar este rio e, seguir rumo NO, em território matogrossense e dirigir-se à Cuiabá. Estando Afonso Pena na presidência da república, por imposição de natureza estratégica, resolveu alterar esse projeto, orientando-o na direção de Corumbá, zona de possíveis atritos internacionais.⁵⁹⁹

Também para Fernando de Azevedo, a modificação da política exterior, orientada à prodigalidade de visão, determinava uma alteração no traçado anterior, concebido sob influência de uma política intra-nacional. Em 1909 (Decreto Nº 5.585) infletia para o sudoeste, inserindo um caráter transcontinental à nova estrada de ferro, com o objetivo de preencher o hiato e completar a ligação entre o Pacífico e o Atlântico, tendo neste Oceano, para escoadouro, tanto os portos de Santos e Rio de Janeiro.⁶⁰⁰

Observa-se mais uma vez a superpopulação de adjetivos na decisão de mudança do traçado original da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, destacando-se aqui alguns deles, a partir dos apontamentos de Queiroz (1997):

- “caráter estratégico e internacional”;
- “alta visão de estadista”;
- “preenche as funções de estratégica”;
- “poder de transformar mais tarde em ferrovia internacional”;
- “ligar o centro desta circunscrição fronteiriça ao resto do país”.⁶⁰¹

A maioria dos autores esteve de acordo com a mudança e uns poucos destoaram dessa opinião, dentre eles citamos Virgílio Corrêa Filho, apud Queiroz 1997, que neste registro se queixava: *“a Noroeste, que devia trazer os trilhos a Cuiabá, para ligar o centro desta circunscrição fronteiriça ao resto do país, foi, por erronia de estratègos impacientes, desviada do seu rumo inicial e afocinhada nos pantanais”*.⁶⁰²

Borges (2005), ao descrever a entrevista com a historiadora Alisolete Santos Weigartner, mostra a preocupação e expectativa que o trem poderia ter possibilitado a Cuiabá, perspectivas estas de crescimento e transformação. Na estação ferroviária *“havia a provocação de um encontro social, onde as classes se interagem, tanto faz você ser pobre,*

⁵⁹⁹ SOUZA, Lécio Gomes de. História de Corumbá. s.n.t, p. 101.

⁶⁰⁰ AZEVEDO, Fernando de. Um trem corre para o Oeste. Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. São Paulo, 1950, p. 144.

⁶⁰¹ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. As Curvas do Trem e os Meandros do Poder. O nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Campo Grande, 1997, p. 121.

⁶⁰² Ibidem.

rico, alto funcionário, grande fazendeiro”⁶⁰³. Isso quando os trens chegavam à Estação de Campo Grande. É o mesmo comportamento adotado quando da chegada dos navios nos portos de Cuiabá ou Corumbá, sempre foram consideradas como um acontecimento.⁶⁰⁴

Quadro 3.3: Estações de Itapura a Porto Esperança

Cidade de Origem – Cidade de Destino	Distância em Km
- Da Estação Jupiá a Três Lagoas: no Estado de São Paulo percorre uma distância de 462 km.	474
- De Três Lagoas a Água Clara: passando pelas estações Cervo, Arapuã, Buritisa, Senador Vitorino, Rio Branco, Ribeirão Claro e Rio Verde, hoje Água Clara.	657
- Água Clara a Rio Pardo: passa por estas estações; Atoladeira, Mutum, Senador Azeredo, Mantena e Rio Pardo.	772
- De Rio Pardo a Campo Grande: antes as estações Bálsamo, Alegre, Ligação, Lagoa Rica e Campo Grande.	894
- De Campo Grande a Aquidauana: passa por estas estações, Terenos, Murtinho, Piraputangas e Aquidauana.	1.044
- De Aquidauana a Miranda: até chegar a esta estação passou por Taunaí, Agachai e Miranda.	1.112
- De Miranda a Porto Esperança: as últimas estações são Saloba, Guaicurus, Bodoquena, Carandá e chega às barrancas do rio Paraguai em Porto Esperança.	1.273

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Luiz de Sá Carvalho. Rumando para o Oceano Pacífico. Tese. São Paulo, 1942, pp. 29 – 31.

Uma das queixas já descritas foi a lentidão dos trens da Noroeste do Brasil porque paravam nas diversas estações. O quadro acima foi organizado destacando sete estações bases, desde Três Lagoas até atingir seu ponto final em Porto Esperança na beira do rio Paraguai.

3.7 Algumas contribuições relevantes da Noroeste do Brasil

No item anterior sobre a mudança do traçado da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, a ênfase maior dada foi sua contribuição no sentido de atender à demanda geopolítica daquele momento no Brasil, mas esta estrada de ferro também obedeceu a objetivos econômicos. Ao ser idealizada a construção, como já visto anteriormente, já prevalecia a consciência da

⁶⁰³ BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Esperando o Trem. Sonhos e Esperanças de Cuiabá. São Paulo, 2005, p. 350.

⁶⁰⁴ Ver Notas 220 a 223 do Capítulo anterior.

necessidade de construção de uma estrada de ferro, ligando o centro a Mato Grosso e Goiás.⁶⁰⁵

Para Lamounier (2000), a importância da estrada de ferro no Brasil está em ser:

Na maior parte dos estudos existentes, as ferrovias são em geral analisadas no contexto das transformações sociais e econômicas que apontam para a consolidação das relações capitalistas de produção no país. As ferrovias apareceram claramente como tendo favorecido as transformações gerais, que incluem a grande expansão cafeeira, no influxo maciço de imigrantes, a industrialização; a urbanização e a difusão das relações do mercado. No contexto das transformações mais amplas, que se revelam cada vez mais evidentes a partir da década de 1870, e especialmente na região cafeeira, e que se realizou o processo de abolição e de constituição de um mercado de trabalho livre.⁶⁰⁶

Na tabela 3.1 apresentam-se os movimentos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, a partir de 1914 até 1930, registrando a quantidade de passageiros, as diversas mercadorias em toneladas e o número de animais no período de referência.

A quantidade de passageiros transportados no período de referência foi quatro vezes superior em 16 anos de análise, atingindo seu auge em 1927 sendo nove vezes superior ao número de 1914. Na média transportou 541.385 passageiros por ano. Depois de ter atingido o pico, em 1927, houve uma queda na frequência dos viajantes nos últimos anos mencionados. As mercadorias matogrossenses despachadas pelo trem para seu escoamento, também chegaram a quatro vezes superiores em toneladas, desde 1914 a 1930; já a média anual atingiu 193.703 toneladas. A característica principal dessas mercadorias era composta de produtos com baixo valor agregado. Outro item transportado pela estrada de ferro em direção ao Estado de São Paulo foi animais em pé, pois os criadores do Estado venderam seu gado para as invernadas paulistas. Mas na estatística registrada, esse número não foi tão acentuado; o Estado chegou a vender 31.518 animais por ano, como pode se verificado na tabela apresentada a seguir, que assinala, igualmente, um acréscimo, de 1914 a 1930 quatro vezes maior.

⁶⁰⁵ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). Dissertação. São Paulo, 1980, pp. 121 – 122.

⁶⁰⁶ LAMOUNIER, Maria Lúcia. “Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX”. IN: História Econômica & História de Empresas, São Paulo: HUCITEC; ABPHE, III, 1, 2000, pp. 44 – 45.

Tabela 3.1: Movimento do tráfego da Noroeste de 1914 a 1930 (trechos paulistas e matogrossenses)

Anos	Passageiros	Mercadorias em toneladas	Animais
1914	130.504	70.406	12.925
1915	150.543	48.477	10.660
1916	169.252	77.693	22.530
1917	254.165	122.454	22.018
1918	280.519	126.264	23.140
1919	340.377	133.110	23.868
1920	446.961	143.895	22.829
1921	543.096	167.944	22.495
1922	612.035	250.677	33.269
1923	780.695	219.461	45.081
1924	785.560	141.699	23.412
1925	795.719	253.033	21.666
1926	790.227	289.269	21.425
1927	909.075	320.071	57.712
1928	896.424	363.708	78.328
1929	747.728	390.175	47.274
1930	570.675	294.417	47.197

Fonte: Luiz de Sá Carvalho. Rumando para o Oceano Pacífico. São Paulo, 1942, p. 87

Ao apresentarmos esta tabela, verificamos que no transcorrer de 16 anos tanto o número de passageiros quanto de mercadorias transportadas foi triplicado nesse período, e no transporte de animais, o aumento foi de 265,16%. Conforme nossa observação, não foram números assombrosos para a expectativa formada sobre a Noroeste do Brasil.

Na participação do processo que marcou o Estado de Mato Grosso, desde a chegada da estrada de ferro, sobressaíram duas características na região sul do Estado. Primeiramente, por ter se dado maior e efetiva articulação econômica, a partir do setor pecuário, com o leste do país, reduzindo a antiga influência e a dependência deste setor com a região platina e; em segundo lugar, deu-se o início de um processo de ocupação efetiva do território brasileiro localizado na fronteira entre o Mato Grosso e o Paraguai, a partir do empreendimento governamental de políticas de colonização⁶⁰⁷ e desenvolvimento, como por exemplo, a Marcha para o Oeste.⁶⁰⁸

Dessa forma, as ligações dessa região com os países do Prata foram tornando-se cada vez mais escassas e, como consequência, sua influência em Mato Grosso foi declinando, “até chegar ao ponto da completa paralisação na navegação fluvial, fato absolutamente

⁶⁰⁷ Exemplo claro disso, foi a formação da Colônia Nacional Agrícola de Dourados (CAND).

⁶⁰⁸ CORREA, Lúcia Salsa. História e Fronteira. O Sul de Mato Grosso 1870 – 1920. Campo Grande, 1999, p. 161.

incompreensível num país que dispõe de uma tão vasta rede hidrográfica”.⁶⁰⁹ Não foi este o posicionamento da maioria dos autores consultados, já que Corumbá, apesar da diminuição da atividade fluvial, continuou se articulando com as cidades do norte, e o caminho utilizado foram as águas do rio Paraguai.

Com a decadência da forte relação com a Bacia do Prata, fortaleceram-se os vínculos do sul de Mato Grosso com a economia paulista, o que contribuiu para a diminuição das atividades exportadoras e importadoras de matérias-primas da região matogrossense pela via fluvial e enfraquecendo-se os contatos diretos com os mercados platinos.⁶¹⁰

Outro efeito provocado pela chegada da estrada de ferro foi o fortalecimento de algumas cidades por onde os trilhos passaram. Por exemplo, Três Lagoas⁶¹¹, que surgiu às margens das lagoas de um acampamento de engenheiros e trabalhadores da estrada de ferro, convertendo-se em um município com mais de 15 mil habitantes e com um rebanho de mais de 300 mil cabeças de gado. Campo Grande, quando chegaram ali os trilhos da Noroeste do Brasil, não passava de uma povoação sertaneja com pouco mais de 1.800 habitantes e logo no início do século XX, converteu-se na capital comercial do Estado, e sede da região militar na região Oeste. Além de Aquidauana e Miranda, municípios mais antigos que constituíram-se em dois centros de atividade pecuária, por intermédio da criação de gado bovino em sua maioria.⁶¹²

O crescimento populacional no núcleo urbano desde a chegada da estrada de ferro ocasionou um deslocamento populacional de pessoas marginalizadas do regime de posse da terra na zona rural, ou, em detrimento daqueles que conseguiram escapar da dependência dos grandes proprietários.⁶¹³ De certa maneira, essa migração do campo para as cidades não deve ser considerada como êxodo rural de grandes proporções, mas contribuiu para a redução do

⁶⁰⁹ PÓVOAS, Lenine Campos. *Influências do Rio da Prata em Mato Grosso*. Cuiabá, 1982, p. 118.

⁶¹⁰ CORRÊA, Valmir Batista. *Coronéis e Bandidos em Mato Grosso: 1889 – 1943*. Campo Grande, 1995, p. 118.

⁶¹¹ De acordo com os dados do IBGE, Desde a instalação da República, em 1889, o comércio de sal e mercadorias via rio Tietê o fez descobrir as Três Lagoas. Naquela época a venda dos produtos já atraía posseiros e criadores de gado à região. A posse da Fazenda das Alagoas foi então dada a Antônio Trajano dos Santos, que se estabeleceu próximo a maior das Três Lagoas. O então fazendeiro doa uma parte de suas terras para a formação do Patrimônio de Santo Antônio das Alagoas, em homenagem ao santo de sua devoção contribuiu para que diversas pessoas se estabelecessem às margens dos rios que banham a região, como Sucuriú, Rio Verde, Rio Pardo e Rio Paraná. Anos depois o Governo do Estado doa 3.600 hectares de terra, anexados à Fazenda das Alagoas e o povoado recebe o nome de Vila de Três Lagoas. Em 1915 o território é separado política e administrativamente de Santana de Paranaíba, atual município de Paranaíba, e surge a cidade de Três Lagoas.

⁶¹² AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste*. Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. São Paulo, 1950, pp. 151 – 152.

⁶¹³ Mas isso não alterou as relações de trabalho no latifúndio mato-grossense, onde quem deseja um camarada (operário) na zona rural de Mato Grosso, nos vales dos rios Paraguai e Cuiabá têm de sujeitar às múltiplas imposições, dentre as quaes a mais em uso e a mais defeituosa é a da compra da dívida dos camaradas. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. *Aspecto da Economia Brasileira*. Rio de Janeiro, 1922, p. 972.

“exército de reserva da mão de obra” controlado pelos coronéis para recrutamento conforme suas necessidades políticas.⁶¹⁴

Com o funcionamento da estrada de ferro no trecho matogrossense as perspectivas dos agropecuaristas aumentaram, pois contavam com o baixo preço das terras, e afluxo de imigrantes de áreas distantes onde já se haviam esgotado as condições objetivas do progresso, assim como a demanda de mão de obra para a construção da ferrovia também foram alternativas para os trabalhadores⁶¹⁵. Mas se voltarmos à tabela 3.1, verificaremos que essas expectativas não foram correspondidas devidamente no que se refere ao transporte de animais, por exemplo.

A tabela 3.2 nos mostra que a maior presença foi a da Inglaterra, mas os capitais mais volumosos não foram realizados por eles. Os investimentos belgas e franceses concentraram em maior volume suas participações na montagem das estradas de ferro no Brasil. Como por exemplo, quem financiou a Noroeste do Brasil foi o capital franco-belga, cujo empréstimo para financiamento fora assumido pelo Governo Federal.

Tabela 3.2: Financiamento para a construção de diversas Estradas de Ferro no Brasil de 1880 a 1916

Ano	Valor nominal	Taxa de Juros	Fim a que se destina	Banqueiro
	Em Libras			
1883	5.522.100	4,5%	Para melhoria de Estradas de Ferro, fornecimento de águas da capital e outros serviços	N. M. Rothschild Sons
1895	6.408.400	5,0%	Estrada de Ferro Oeste de Minas	“
1901-1905	9.773.440	4,0%	Rescisão de Contratos de Estrada de Ferro.	“
1910	9.394.100	4,0%	Conversão e resgate títulos de estrada de ferro.	“
	Em Francos			
1910	95.677.980	4,0%	Estrada de Ferro do Estado de Goiás	Credit Mobilier Français.
1908-1908	96.811.000 16.619.320	5,0%	Estrada de Ferro Itapurá – Corumbá.	Banque de Paris and Pays Bas Société Generale Campior Nationale d’Escompte. (*)

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de João Frederico Normano. *Evolução Econômica do Brasil*. 1975, pp. 196 – 197.

(*) São Empréstimos que o Governo Federal assumiu com o fim de financiar a Noroeste do Brasil.

⁶¹⁴ CORRÊA, Valmir Batista. *Coronéis e Bandidos em Mato Grosso: 1889 – 1943*. Campo Grande, 1995, p. 119.

⁶¹⁵ NETO, Paschoal Manfredi. *O Trem da Morte – O Imaginário do Progresso na Noroeste (1905 – 1930)*. Dissertação. São Paulo, 1995, p. 17.

A construção da NOB se constituiu num mercado atraente para a indústria dos países centrais. Algumas das atividades para a montagem das ferrovias eram, em geral: terraplenagem, assentamento de trilhos, construção de estações etc. Isso demandava empreiteiras de construção civil, com necessidade de muita mão de obra, sendo que este movimento populacional promoveu outra demanda no comércio em geral, além dos equipamentos e materiais necessários na obra, como trilhos, material rodante e de construção, instrumentos de precisão.⁶¹⁶

Apesar do progresso que a ferrovia proporcionou ao Estado de Mato Grosso, por se constituir em mais uma alternativa agregada ao então único meio de comunicação existente, que eram as águas, Fernando de Azevedo (1950) traça um balanço das operações da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil tanto em São Paulo como em Mato Grosso, ressaltando as surpreendentes diferenças existentes:

(...) o movimento dessa via férrea que quase se compara em volume e tonelagem ao das grandes estradas do país, é uma surpresa, talvez desconcertante o desnível entre sua receita, no trecho paulista, e da região de Mato Grosso. Naquela, um saldo progressivo, nesta, um permanente regime deficitário. Certamente, as diferenças de densidade demográfica e de produção econômica de uma para outra região, poderão em parte explicar essas discordâncias que se verificam, na receita dos transportes. A verdade, porém, é que, na maior parte, elas se prendem às diferenças de atividades produtivas, predominantes na zona paulista em que prevalecem as culturas do café, algodão e cereais, e nas terras de Mato Grosso em que adquirem preponderâncias notável sendo quasi o domínio quasi exclusivo as atividades de criação de rebanhos.⁶¹⁷

Dessa maneira, a série de ufanismos: como “o milagre do sul”, “enorme mutação”, “já observável até no recente ramal de Maracaju”, “grande surto de progresso na zona servida pela Estrada, especialmente no trecho mato-grossense”, “progressos sensíveis ocorreram em vários municípios”.

A partir de compilações realizadas de autores como Nelson Werneck Sodré, Generoso Ponce Filho, Ubaldo Medeiros (que foi Diretor da Noroeste do Brasil), mas que confrontado ao legado desta estrada de ferro, e estatísticas, são difíceis de aceitar estas asseverações. A

⁶¹⁶ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. *As Curvas do Trem e os Meandros do Poder. O nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Campo Grande, 1997, p. 106.

⁶¹⁷ AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o Oeste. Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*. São Paulo, 1950, p. 160.

estrada de ferro, como já assinalado, não foi a panacéia para o Mato Grosso, mas bem foi, o ufanismo que não se realizou.⁶¹⁸

Ainda, em relação às diferenças existentes nos trechos paulista e matogrossense da ferrovia, Lima Figueiredo, 1950, registra alguns dados comparando os dois Estados pelos quais atravessou a Noroeste do Brasil. Num determinado ano, a Noroeste no trecho paulista transportou 407.217 toneladas e no matogrossense 67.175 toneladas, isto perfaz um dígito 6,1 vezes superior. A receita arrecadada por quilômetro de linha/ano Cr\$ 85.450,00 em São Paulo e cerca de Cr\$ 20.000,00 em Mato Grosso, uma diferença a favor do tramo paulista 4,3 vezes superior ao trecho pantaneiro⁶¹⁹. Comparação esta realizada em 1948.

Muitos dos problemas financeiros tiveram sua origem nos custos elevados com a construção da estrada de ferro, principalmente de Itapura a Corumbá, devido às áreas atravessadas, que necessitavam de obras de engenharias caras, e às dificuldades no recrutamento da mão de obra. Outra variável relevante foi em relação às baixas tarifas cobradas pela Noroeste do Brasil, fruto da pressão de grandes produtores usuários e de seus representantes políticos⁶²⁰. Conforme Figueiredo, 1950, relata: “*em vista do exposto, parece-me não ser necessário mais nada a aduzir para confirmar a conclusão a que chegamos: sem subvenção à Noroeste em Mato Grosso não poderá manter-se*”.⁶²¹

Pelo elevado investimento que exige este empreendimento, em alguns países, quem se encarrega de realizá-lo é o setor público. Na Inglaterra, as primeiras ferrovias foram construídas pelo setor privado, ao que parece, só na Inglaterra. Já em outros países, com o passar do tempo, boa parte da malha ferroviária passou ao controle dos Estados, estes foram os casos da França, Alemanha e Rússia.⁶²²

Numa das suas obras⁶²³, Queiroz, 2004, ao analisar a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil até a primeira metade do século XX, denominou de “uma ferrovia entre dois mundos”, ao observar as realidades paulista e pantaneira, assim, percebemos que a Noroeste do Brasil

⁶¹⁸ Para maiores detalhes que cercaram a construção e o funcionamento da Noroeste do Brasil, Ver QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. *As Curvas do Trem e os Meandros do Poder. O nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Campo Grande, 1997.

⁶¹⁹ FIGUEIREDO, Lima. *A Noroeste do Brasil e a Brasil – Bolívia*. São Paulo, 1950, pp. 42 – 43.

⁶²⁰ CARVAHO, Diego Francisco de. *Trabalho e conflito na Noroeste do Brasil a grave dos ferroviários de 1914*. Dissertação. São Paulo, 2009, pp. 132 – 133.

⁶²¹ FIGUEIREDO, Lima. *A Noroeste do Brasil e a Brasil – Bolívia*. São Paulo, 1950, p. 43.

⁶²² CLOUGH, Shepard B.; COLE, Charles W. *Economic history of Europe*. apud QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. *Uma Ferrovia entre dois Mundos. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Campo Grande, 2004, p. 197.

⁶²³ Especificamente “Uma Ferrovia entre dois Mundos. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20”.

ao atravessar o rio Paraná, deparou-se com um mundo muito distinto ao que ficou na outra margem do rio, o outro mundo mais desenvolvido.

A vocação principal das ferrovias é o transporte de grandes massas a grandes distâncias, assim como também as vias fluviais. Tanto as ferrovias como as hidrovias transformaram-se em transportadoras universais, escoando gêneros de todos os tipos, e em qualquer quantidade, a grandes distâncias também na ausência de meios mais flexíveis adaptados também para o deslocamento de pequenas massas e trajetos curtos.⁶²⁴ Flexibilidade esta que não foi característica do Mato Grosso, porque, dentre outro, estava distante dos grandes centros consumidores e abastecedores, portanto, sofreu a interferência política na deterioração tarifária da ferrovia e baixa densidade populacional.

Lima Figueiredo, em 1950, numa conferência dita em São Paulo, apontou: *“Aí está a Noroeste em tráfego ainda por concluir-se sem atender à missão precípua para que foi idealizada – estratégica”*⁶²⁵. Como já foi mencionado, o trajeto inicial já modificado previa Bauru – Corumbá, mas os trilhos estacionaram em Porto Esperança a 70 km de do seu destino final, só chegando a Corumbá 39 anos depois, em 1953.

Para Mato Grosso, a questão das comunicações parecia-lhes crucial para solucionar grande parte dos problemas da região. Qualquer atividade que nela pretendesse desenvolver dependia de uma circulação, na medida do possível, que pudesse rapidamente ligar as áreas de produção aos mercados consumidores, assim como a entrada de braços capazes de suprirem a falta de mão de obra local.⁶²⁶

Algumas das adjetivações a seguir como “notáveis efeitos positivos sobre o extremo sul de Mato Grosso” que “marcou a decadência definitiva de Corumbá”, “desempenhou um papel estratégico”, parece-nos afirmações um tanto exageradas. Reconhecemos o papel desempenhado pela Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, mas não foi o fator determinante do desenvolvimento da região sul de Mato Grosso.

E estrada de ferro foi, como já afirmado, uma via alternativa para Mato Grosso, que até no início do século XX só dependia do caminho das águas, e alguns setores da economia foram mais beneficiados com sua chegada. Um dos problemas inerentes à Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, no trecho pantaneiro, foi o tipo de produto carregado, denominado por Queiróz (2004) de mercadorias pobres, incapazes de suportarem tarifas elevadas, como o

⁶²⁴ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. Uma Ferrovia entre dois Mundos. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Campo Grande, 2004, p. 341.

⁶²⁵ FIGUEIREDO, Lima. A Noroeste do Brasil e a Brasil – Bolívia. São Paulo, 1950, p. 93.

⁶²⁶ CASTRO, Maria Inês Malta. O Preço do Progresso. A Construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905 – 1914). Dissertação. Campinas, 1993, p. 119.

gado. Assim também ocorreu com as tarifas artificialmente baixas, postergando-se seus reajustes mesmo em períodos marcadamente inflacionários da economia brasileira, bem como sua condição de empresa estatal que sofria constantes pressões de grandes usuários e seus representantes corporativos ou políticos, seja no trecho paulista ou matogrossense que pressionavam por baixas tarifas.⁶²⁷

Sem considerar especificamente nenhuma linha do pensamento econômico adotado na análise de um empreendimento, caso da Noroeste do Brasil, que por “essência” foi deficitária, não se sustentou sem o auxílio permanente na forma de subsídio que, *a priori* caberia ao Estado fornecer. Se os contribuintes, mesmo aqueles que não se beneficiaram com a Noroeste do Brasil, estão conforme com um subsídio perpétuo, a solução para a estrada de ferro pantaneira estaria na aceitação deste subsídio.

No capítulo a seguir, analisar-se-á a passagem da borracha matogrossense pelo porto de Corumbá, principal produto de exportação de Mato Grosso de 1900 a 1914, delimitação cronológica esta que é anterior à chegada da estrada de ferro pela região sul do Mato Grosso.

⁶²⁷ QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. Uma Ferrovia entre dois Mundos. A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Campo Grande, 2004, pp. 486 – 487.

CAPÍTULO IV

4. A BORRACHA QUE TAMBÉM FOI DO MATO GROSSO E PASSOU POR CORUMBÁ

Introdução

Objetiva-se neste capítulo descrever a inserção da borracha, desde os primeiros momentos até o início da ampliação do seu uso em vários produtos, bem como apontar o papel preponderante do Brasil como principal exportador até o aparecimento da borracha asiática, e, especificamente discutir a borracha produzida no Mato Grosso, sobretudo ao norte do Estado. Também, focaremos a fase em que se deu sua passagem pelo Porto de Corumbá, utilizando-o como entreposto antes do seu embarque para exportação no Exterior, por intermédio da via de comunicação, existente até então, isto é, o rio Paraguai, que corroborou com o papel que Corumbá exerceu na economia matogrossense até o ano de 1914.

A justificativa da colonização e povoamento de Corumbá era, inicialmente, a de constituir-se em posto avançado de suprimentos e socorros para as guarnições de fronteira, isso já no final do século XVIII. Mas a função econômica só adquiriu força quando atingiu o século XIX, ocasião em que transformou-se em importante porto, exercendo papel significativo para esta região.

Pelo fato do Mato Grosso constituir-se em extensa e distante província, Corumbá contou com o apoio tanto do governo provincial como do imperial para se tornar centro abastecedor comercial da região e exploração dos recursos disponíveis para a exportação. Num primeiro momento, seu comércio, anterior à invasão do Paraguai à região meridional do Estado, caracterizou-se pelo movimento da navegação fluvial convergindo para o Porto de Corumbá, sendo, como já foi mencionado, foco do crescimento de sua urbanização ao redor do porto e, a partir disso, pela formação da cidade de Corumbá.

A época coincide, como aponta Martinello (1985), com as alterações profundas na maneira de produção e na tecnologia dos meios de produção, operando uma revolução na sua estrutura. Fruto destas profundas transformações no sistema produtivo mundial temos a redistribuição dos papéis de cada área geográfica na economia-mundo, é assim que Corumbá ocupará o seu papel *a priori*, no Estado de Mato Grosso para depois no Brasil e finalmente sua inserção num sistema mais amplo. A borracha, que será um dos principais itens componentes das exportações que passaram pelo Porto de Corumbá, era uma das matérias-primas mais

utilizadas tanto para transporte, como à indústria química, eletricidade e de siderurgia, seja como componente principal ou secundário.

Quem caracteriza sobre a função, o papel a desempenhar de uma região e sua contribuição a um sistema mais amplo é Braudel quando afirma:

Podemos distinguir um tempo vivido nas dimensões do mundo, o tempo do mundo que, no entanto, não é, e não deve ser, a totalidade da história dos homens. Esse tempo é excepcional rege, conforme os lugares e as épocas, certos espaços, certas realidades. Mas outras realidades, outros espaços lhe escapam e lhe são estranhos.⁶²⁹

Dentro desta ótica, cito a Salsa Correa (1980) no que se refere às características singulares que o ciclo comercial de Corumbá atingiu, como sua estreita vinculação com a Região platina composto pela Argentina, Paraguai e Uruguai e a considerável influência estrangeira que se manifestou na vida urbana, proporcionada pela via fluvial, o Rio Paraguai.

A cidade de Corumbá atingiu seu apogeu na primeira década do século XX. Todavia, fatores externos e internos motivaram profundas mudanças que se fizeram sentir em toda a região meridional de Mato Grosso e que se desencadearam um processo gradativo de decadência de seu comércio importação-exportação a partir dos anos 20.⁶³⁰

As mudanças que aconteceram dentro da economia-mundo se beneficiaram do salto qualitativo tecnológico ocorrido. Isto propiciou o surgimento de novas potências econômicas como Japão, Estados Unidos e Alemanha e, com o intuito de domínio das matérias-primas, possibilitaram a aceleração desse processo. Recorremos a Martinello (1985) que explicita esta nova característica quando destaca:

O mundo, do ponto de vista econômico, torna-se então dicotômico: uma parte dele é altamente especializada, concentrando grande parte de sua atividade industrial e da produção de equipamentos e máquinas, monopolizando a infraestrutura dos meios de transporte, do comércio internacional e se constituindo na grande importadora de matérias-primas. E uma outra parte, produtora de matérias-primas minerais⁶³¹ e agrícolas constituindo-se no mercado importador dos manufaturados e dos bens de consumo das regiões industrializadas”.⁶³²

Outra particularidade da economia-mundo na qual Corumbá se insere é a interdependência entre as cidades, uma cidade menor depende de um centro maior. Assim,

⁶²⁹ BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, Economia e Capitalismo Séculos XV – XVIII*, 1998, p. 8.

⁶³⁰ CORRÊA, Lúcia Salsa. *Corumbá, um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1870 – 1920)*, p. 10.

⁶³¹ Que no caso específico deste estudo é extrativista.

⁶³² MARTINELLO, Pedro. A. “Batalha da borracha” na segunda guerra mundial e suas consequências para o vale amazônico, 1985, p. 32. (Mimeo).

Corumbá tem estreita dependência de outros centros maiores como Buenos Aires, Assunção e Montevideu e estes, por sua vez, dependem das cidades centrais como Londres, Nova Iorque e Hamburgo, onde a borracha foi manufaturada. O que prevalece nesta interdependência é a exploração do centro menor pelo maior. Em Braudel, 1998, a respeito na seguinte afirmação:

Uma cidade-mundo não pode atingir nem manter o seu alto nível de vida sem o sacrifício, desejado ou não, dos outros das quais se parece – uma cidade é uma cidade – mas das quais difere: é uma supercidade. É o primeiro sinal pelo qual reconhecemos é precisamente o fato de ser assistido, servido.⁶³³

De certa maneira, a borracha desempenhou esta particularidade nas cidades tanto nas regiões produtoras como o norte matogrossense, tendo a Corumbá como entreposto comercial muito distante dos centros produtores.

4.1 Inserção da Borracha no Brasil e Mato Grosso

A borracha já era conhecida na época pré-colombiana.⁶³⁴ Quem corrobora com esta afirmação é Reis, 1953, quando afirma que Colombo viu, em sua segunda viagem sua utilização pelos índios no atual Haiti. Os cronistas que o acompanhavam nesta viagem também registraram textualmente que os grupos indígenas, encontrados pelos conquistadores espanhóis, em especial no México, “*extraíam o látex das árvores locais que o produziam, preparavam bolas para os jogos com que se divertiam, faziam sapatos e até utilizavam como farmacopéia.*”⁶³⁵ Já nos meios científicos só foi conhecida na Europa no século XVIII⁶³⁶ até sua consolidação, o que somente aconteceu no final do século XIX. Assim, após passar pelo processo de vulcanização, Dunlop conseguiu produzir os pneumáticos para a indústria automobilística, fortalecendo ainda mais o comércio do produto.

Na mesma linha de raciocínio, Martinello aduz que a exploração da borracha na América remonta aos tempos pré-colombianos, tendo os índios do Golfo do México feito dela uso como moeda, tanto para a troca como para pagamento de impostos. Na Europa, a borracha só seria conhecida no século XVIII, mediante as atividades dos sábios franceses François Fresnau e Charles Marie de La Condamine.⁶³⁷

⁶³³ BRAUDEL, Fernand. *Civilização Material, Economia e Capitalismo Séculos XV – XVIII*, 1998, p. 20.

⁶³⁴ RODRIGUES, Barbosa. *As Heveas ou Seringueiras*. Rio de Janeiro, 1900.

⁶³⁵ REIS, Arthur Cezar Ferreira. *O Seringal e o seringueiro*. Rio de Janeiro, 1953, p. 50.

⁶³⁶ SOARES, José Carlos de Macedo. *A borracha*. Paris: L. Chauny et L. Quinsac, 1927, p. 33.

⁶³⁷ MARTINELLO, Pedro. *A “Batalha da borracha” na segunda guerra mundial e suas conseqüências para o vale amazônico*. São Paulo, 1985.

Coincidindo com o ciclo da borracha, Corumbá inseriu-se no contexto do capitalismo, a partir da expansão da Segunda Revolução Industrial, dinamizando as economias dos principais países da Europa, do Japão na Ásia e dos Estados Unidos, na América, sendo os EUA. A única ex-colônia a ter sua economia impulsionada no contexto da Segunda Revolução Industrial. Desde o momento da consolidação do sistema de produção com o “selo” dos avanços ocasionados pela Revolução industrial, a economia, como é de conhecimento geral, atingiu uma produtividade ímpar. Com isso, surgiu a necessidade de expansão cada vez maior dos mercados mundiais, e Corumbá foi beneficiada plenamente.

Na Amazônia, os índios também a utilizavam para a elaboração de diversos produtos. A tribo dos Cambebas “*aprendêra as mais Naçoens, e igualmente os do Pará, a fabricarem a celebre gomma, ou resina elástica, chamada vulgarmente Leite de Seringa, porque daquela gomma se fazem, e também outras obras como bótas, Sapatos, Chapéos, vestidos e a, que tudo heimpenetravel á agoa*”.⁶³⁸

A borracha⁶³⁹ recebeu diferentes denominações, como *rubber*- em inglês - e *caoutchouc* em francês, já os indígenas a chamavam de *ulequahuitl*⁶⁴⁰. No México, a seringa foi *Ulé, ule* ou *houle*, palavra asiática que significa água que escorre. Os missionários espanhóis quando chegaram ao México denominaram a seringueira de *Castilloa*, e no Peru, era chamada de *caucho*.⁶⁴¹

Do líquido leitoso extraído da seringueira, posteriormente denominada de *Hevea Brasiliensis*, após coagulado, produzia-se uma substância maleável, de elasticidade e

⁶³⁸ Ibidem.

⁶³⁹ Apresentamos um resumo cronológico do uso da borracha até a consolidação como uma das principais matérias-primas da indústria moderna:

- Até século XVIII: os índios já utilizavam amplamente e para os mais variados objetivos como jogo com a bola de borracha até como moeda principalmente desempenhando a função de intermediário de troca;
- Em 1770: Priestley vulgariza seu uso na Inglaterra para apagar os traços deixados pelo lápis;
- Em 1780: Berniaud demonstra que se poderia colorir a borracha com colorantes minerais;
- Em 1791: emprega-se na fabricação de objetos cirúrgicos;
- Em 1820: começa o processo de vulcanização que se consolidou mais adiante, com isso a borracha ficou insensível à variação da temperatura e as suas propriedades de elasticidade e impermeabilidade são empregadas largamente como matérias-primas para as mais variadas indústrias;
- Em 1850: Reithofer fabricava as primeiras botinas de goma elástica;
- Em 1868: empregavam-se pela primeira vez como roda dos velocípedes;
- Em 1888: a consolidação, Dunlop a partir dos trabalhos de Thompson construiu os pneumáticos para automóveis. Desde então esta matéria-prima tornou-se uma das principais peças para o progresso de uma das mais importantes indústrias modernas.

Resumo elaborado a partir dos dados José Carlos de Macedo Soares. A borracha. Paris: L. Chauny et L. Quinsac, 1927.

⁶⁴⁰ FONSECA, Cássio. A Economia da Borracha. Aspectos internacionais e defesa da produção brasileira. Rio de Janeiro, 1950, p. 13.

⁶⁴¹ AYALA, Synesio Cardoso; SIMON, Feliciano. *Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso* (EE. UU. Do Brazil). Hamburgo/Alemanha, 1914, p. 246.

impermeabilidade sem igual, que os índios a amoldavam em forma de botas, seringas, garrafas e brinquedos, isso na Amazônia, repetindo a experiência dos índios mexicanos. O naturalista francês Charles Marie de La Condamine, levou para França, uma pequena quantidade da borracha em 1745.⁶⁴²

A borracha matogrossense foi encontrada no norte do Estado, na divisa com os principais produtores do país, Amazonas e Pará, desde o município de Santo Antônio do Rio Madeira, localizado à beira dos rios Machado, Juary, Jacy-Paraná, Mutum-Paraná, Paca Nova e Guaporé com seus afluentes, como também nos afluentes do rio Madeira, cortada pela Estrada de Ferro Madeira Mamoré até o município de Diamantino. Assim como os rios Arinos, Verde, Paranatinga e os afluentes do Tapajóz, já no município de Santo Antônio do Rio Madeira, a produção avançava mais rápida que a do Diamantino.⁶⁴³

⁶⁴² WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, p. 22.

⁶⁴³ Idem, p. 248.



Figura 4.1: Bacia Amazônica, principais rios que adentram no território mato-grossense.
Fonte: Mapas dos Transportes da Secretaria Executiva do Ministério dos Transportes, s/d..

Nesta figura observamos os diversos rios que adentraram ao território matogrossense; nas margens destes rios havia seringais, tanto nos dois principais Estados produtores Amazonas e Pará, como no Acre e Mato Grosso. Como será descrito mais adiante neste capítulo, houve muitas dificuldades para a fixação definitiva dos limites dos territórios entre os Estados produtores e, por isso, Mato Grosso sofreu os efeitos devido à falta de fiscalização mais eficiente da borracha produzida em seu território.

Armen Mamigonian (1986), além de mencionar os mesmos lugares citados acima, destaca que a exploração dos seringais do rio Guaporé foi realizada a partir de Cuiabá e Diamantino enquanto seringalistas oriundos da Amazônia foram os encarregados das aberturas das seringueiras encontradas nos altos afluentes do Madeira. Mesmo tendo apresentado crescimento considerável de sua extração, a produção matogrossense sempre foi diminuta, se comparada com os dois principais Estados produtores, o Amazonas e Pará.⁶⁴⁴

⁶⁴⁴ MAMIGONIAN, Armen. Inserção de Mato Grosso ao mercado nacional e a gênese de Corumbá. Florianópolis: Revista do Departamento de Geociências da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). GEOSUL - N9 1 - 19 serm. 1986, 1986, p. 51.

No quadro em continuação observamos as diversas árvores que, de acordo com Simon (1914) são “*magestosas, erectas, de poucos galhos, só no apice, e que atingem 30 e 40 metros de altura, com um metro mais ou menos de diametro. Tem as folhas arternas, bistipuladas com longos peciolos e digitotripladas*”.⁶⁴⁵

A borracha é encontrada em pequenos glóbulos em suspensão na seiva de algumas plantas silvestres, mas a descoberta da relevância econômica do produto passou a ser cultivada para o seu uso em nível industrial.⁶⁴⁶

Outro tipo de árvore que forneceu sua seiva para o látex foi a espécie *manihotglaziovii*, maniçoba, sendo seu habitat os Estados do Piauí, Ceará e Bahia. O caucho, que é inferior à seringa fornecida pela *Castilloa Elástica* ou *Ulei*, é uma árvore de 15 a 20 metros de altura e meio metro de diâmetro, abundante no vale superior do Juruá, Purus, Madeira, Tapajoz, Xingu e Araguaia. E a última espécie descrita no quadro é a mangabeira, *hancorniaspeciosa*, de qualidade inferior e comum nos Estados do Nordeste e Centro do Brasil.⁶⁴⁷

De acordo com Fonseca, até 1895, ficou demonstrada a “*superioridade incontestada da hevea brasiliensis, desde então a planta favorita tanto pela quantidade como pelo rendimento em borracha*”.⁶⁴⁸ Ano coincidente com o surgimento do primeiro automóvel com rodas pneumáticas, inovação esta que passou a demandar um volume de borracha cada vez maior.

No quadro a seguir, apresentamos as diversas árvores dos quais foram extraídas para a preparação da borracha. Foram omitidas as diversas outras espécies de árvores que também dão origem ao látex que se encontram em outros países. A seringa, a mais numerosa das espécies que se encontra no Brasil, provém das héveas, sendo as mais comuns a *hevea brasiliensis*, a *heveaguayanensis*, a *hevearigidifolia* e a *heveaspruceana*. Os seringueiros a denominam hevea preta, só é encontrada no Alto Amazonas. Como Simon já demonstrou, Fonseca repete que são grandes árvores de 25 a 30 metros de altura e seu diâmetro atinge um metro.⁶⁴⁹

⁶⁴⁵SIMON, Feliciano. A Borracha. “in” AYALA, Synesio Cardoso; SIMON, Feliciano. *Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso* (EE. UU. do Brazil). Hamburgo/Alemanha, 1914, p. 246.

⁶⁴⁶SOARES, José Carlos de Macedo. A borracha. Paris: L. Chauny et L. Quinsac, 1927, p. 41.

⁶⁴⁷ Idem, pp. 44 – 46.

⁶⁴⁸ FONSECA, Cássio. A Economia da Borracha. Aspectos internacionais e defesa da produção brasileira. Rio de Janeiro, 1950, p. 27.

⁶⁴⁹ Idem, pp. 43 – 44.

Quadro 4.1: As diversas espécies de árvores de onde se extraem a borracha com seu nome vulgar e a região onde se localiza

Nome Vulgar	Gênero / Espécie	Região onde se localiza
Seringueira	Hevea Benthiana	Amazônia
Seringueira (branca legítima, preta)	Hevea Brasiliensis	Amazônia
Seringueira	Hevea Camporum	Amazônia
Seringueira	Hevea Guayanensis	Amazônia
Seringueira	Hevea Humilior	Amazônia
Seringueira	Hevea Lutea	Amazônia
Seringueira	Hevea Minor	Amazônia
Seringueira	Hevea Paludosa	Amazônia
Seringueira	Hevea Pauciflora	Amazônia
Seringueira	Hevea Rigidifolia	Amazônia
Seringueira	Hevea Spruceana	Amazônia
Seringueira	Hevea Viridis	Amazônia
Maniçoba	Manihot Dichotoma	Bahia
Maniçoba	Manihot Glazivii	Ceará
Maniçoba	Manihot Heptaphilla	Rio São Francisco
Maniçoba	Manihot Piauiensis	Piauí e Rio São Francisco
Maniçoba	Manihot Toledi	Rio São Francisco
Caucho	Castilloa Ulei	Amazônia
Mangabeira	Hancornia Speciosa	Amazônia, Mato Grosso até São Paulo.

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Cássio Fonseca. A Economia da Borracha. Aspectos internacionais e defesa da produção brasileira. Rio de Janeiro, 1950, pp. 15 – 16.

A borracha que foi extraída da seringueira, árvore nativa, encontra-se na maior parte na floresta amazônica como observamos no quadro 4.1. Industrializada na Europa ainda na primeira metade do século XIX, converteu-se no produto por longo tempo exportado após a década de 70 daquele século, com o surgimento da indústria de veículos e da fabricação de pneumáticos⁶⁵⁰. Virgílio Corrêa Filho, 1925, chega a comparar a exploração econômica da borracha a uma similar aventura bandeirante, já que para isso *deveriam ceder os perigos e obstáculos opostos pela natureza*.⁶⁵¹

Na descrição de Fonseca, a borracha foi um dos produtos básicos e imprescindíveis à civilização moderna. Os transportes, alicerce da vida econômica, não subsistiriam sem esta matéria-prima. Além da utilidade no transporte, há outras utilidades nos diversos segmentos da produção. Na defesa nacional é insubstituível, nenhuma força militar poderia sustentar ação sem ter na retaguarda uma sólida indústria extrativa e manufatureira da borracha. Assim, sob o

⁶⁵⁰ESSELIN, Paulo Marcos. A Gênese de Corumbá, Confluência das frentes Espanhola e Portuguesa em Mato Grosso 1536 – 1778. Campo Grande/MS, 2000, p. 275.

⁶⁵¹FILHO, Virgílio Correa. As Raias de Matto Grosso. São Paulo, 1925, p. 86.

aspecto econômico e militar, situa-se, este produto no mesmo patamar de utilidade com o petróleo, o ferro e o aço.⁶⁵²

Sobre a relevância do látex, na observação de Martinello, desde o primeiro ciclo da borracha brasileira, assevera:

A borracha se torna matéria-prima cada vez mais importante para os equipamentos industriais que vão surgindo e a ‘revolução do automóvel’ faz dela material indispensável ao novo padrão tecnológico. Deste modo, a constituição de uma economia baseada no látex e na imigração nordestina – que formará mão de obra para todo esse cometimento – situa-se dentro do quadro mais amplo da expansão capitalista mundial e do papel subordinado que a economia brasileira desempenha nesse processo.⁶⁵³

Foi a exportação da borracha que permitiu à Província de Mato Grosso capacidade de importação. As afirmações de Demosthenes Martins explicitam que *“nos finais do século passado e na primeira década do atual⁶⁵⁴, era a borracha o esteio na economia provincial. Era ela que proporcionava os recursos para as transações comerciais limitadas às necessidades de uma escassa população de baixo padrão de vida, de reduzido poder aquisitivo. Assegurava a ela o intercâmbio com os fornecedores europeus, de donde vinham as utilidades de consumo: tecidos, calçados, chapéus, remédios, vinhos, ferramentas de trabalho, armas, munições, etc.”*⁶⁵⁵

Outra contribuição da borracha foi a participação na arrecadação tributária às arcas do fisco matogrossense que entre os anos de 1909 a 1913, atingiu mais da metade, especificamente correspondeu a 54,31% dos tributos arrecadados. Em 1910, chegou a 61,44% do total tributado conforme tabela a seguir:

Tabela 4.1: Arrecadação do Estado de Mato Grosso e a contribuição da borracha de 1909 a 1913 em porcentagens (Em Contos de Reis)

Anos	Receita Estadual	Tributos sobre a Borracha	Participação (em %)
1909	3.720:051\$000	2.105:077\$000	56,59
1910	5.116:726\$000	3.143:796\$000	61,44
1911	4.258:205\$000	2.148:326\$000	50,45
1912	4.734:380\$000	2.590:503\$000	54,72
1913	4.498:209\$000	2.138:896\$000	47,55
TOTAL	22.327:571\$000	12.126:598\$000	54,31

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Demosthenes Martins. História de Mato Grosso. São Paulo: Editora V. Bicego, [19. .], p. 154.

⁶⁵² FONSECA, Cássio. A Economia da Borracha. Aspectos internacionais e defesa da produção brasileira. Rio de Janeiro, 1950, p. 10.

⁶⁵³ MARTINELLO, Pedro. A. “Batalha da borracha” na segunda guerra mundial e suas consequências para o vale amazônico, 1985, p.p. 7 e 8. (Mimeo).

⁶⁵⁴ A referência do autor é final do século XIX e início do XX.

⁶⁵⁵ MARTINS, Demosthenes. História de Mato Grosso. São Paulo, [19. .], p. 154.

O aumento do uso da borracha silvestre surgiu a partir de novos inventos. Seu emprego era obrigatório para centenas de objetos de uso diário tanto doméstico, comercial e industrial, nos hospitais, nos laboratórios e institutos de pesquisa, em centros de fabricação de material de guerra, nos estaleiros de construção naval, assim como em artefatos de segurança. Mas o que impulsionou o uso da borracha foi a invenção do automóvel que precisou da borracha para os revestimentos de suas rodas⁶⁵⁶, embora tenha sido usado anteriormente na mesma função para revestir pneus de bicicletas.⁶⁵⁷

Para a disseminação do seu uso, esta matéria-prima teve que passar por modificações, porque no seu estado bruto continuava a demonstrar um defeito grave, que limitava seriamente sua utilização, tanto em bens industriais como em bens de consumo, ou seja, sua alta sensibilidade às mudanças de temperaturas. *“Botas de borracha, por exemplo, ficariam duras como pedras no inverno, e grudentas como piche, no verão”*.⁶⁵⁸

A solução encontrada foi a invenção do processo de vulcanização. *“O termo vulcanização pela primeira vez empregado por William Brockedon, em 1842, ao mostrar a Hancock alguns pedaços de borracha preparada nos Estados Unidos por Goodyear. O material assim tratado não se deixava alterar pelo frio, calor, solventes comuns ou óleos. Como o tratamento de Goodyear implicava no uso de enxofre e calor, familiares ao Deus mitológico Vulcano, o termo pareceu apropriado e logo se disseminou pela Europa e a América”*.⁶⁵⁹

O processo descoberto por Goodyear tornava a borracha mais resistente e quase insensível às variações da temperatura. Isso assegurava elasticidade e impermeabilidade ao produto, o que representou uma conquista utilíssima e garantiu à borracha uma posição como matéria-prima para inúmeros artefatos.⁶⁶⁰

De fato, a vulcanização consiste *“essencialmente em misturar enxofre com borracha a uma temperatura elevada (talvez 140 ou 150°C), durante certo número de horas”*⁶⁶¹. Coincide também com a opinião de Arthur Cezar Ferreira Reis de que o invento, em ambos lados do Atlântico, fez crescer, enormemente, os usos confiáveis e duráveis da borracha, proporcionando

⁶⁵⁶REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 61.

⁶⁵⁷ O revestimento era feito com borracha maciça. A partir do experimento pelo ciclista francês Michelin, provou-se a superioridade do artefato. Com isso, a industrialização da borracha tomou vulto rapidamente, abrindo perspectivas mercadológicas para o produtor da borracha silvestre.

⁶⁵⁸ WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, p. 22.

⁶⁵⁹ SANTOS, Roberto Araujo de Oliveira. História Econômica da Amazônia (1800 – 1920). São Paulo, 1980, p. 47.

⁶⁶⁰REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 60.

⁶⁶¹ SANTOS, Roberto Araujo de Oliveira. História Econômica da Amazônia (1800 – 1920). São Paulo, 1980, p. 49.

à indústria do setor alcançar uma posição de destaque na economia mundial. A demanda do produto se intensificou e a Amazônia sentiu os bons efeitos dessa mudança.

Barbara Weinstein, 1993, também observou que a borracha vulcanizada, resistente ao calor e ao frio, era apropriada para uma ampla gama de produtos. Mas isso não significou, segundo a autora, no imediato aumento da demanda deste produto, já que o mercado da borracha permaneceu relativamente calmo até o surgimento da “mania” da bicicleta, na década de 1890⁶⁶². Santos, 1980, confirma este pensamento e agrega que o advento do automobilismo, com largo emprego de rodas pneumáticas, definitivamente alienou a indústria contemporânea ser dependente da borracha.⁶⁶³

Apesar desta característica da borracha, a *Hevea brasiliensis*, ou seringueira, poderia ser explorada por muito tempo, pois o “sangramento” desta árvore realizava-se até por cinquenta anos ou mais. Desse modo, para iniciar sua exploração econômica não era requerida quantidade volumosa de investimentos.⁶⁶⁴

Até início do século XX, houve pouco entusiasmo por parte dos produtores amazonenses, assim como dos matogrossenses, de iniciar o cultivo das seringueiras. O sistema extrativo de produção parecia bem resolvido, mas uma das características da cultura da seringueira, naquela época, era o tempo de espera pelo retorno dos investimentos financeiros que desencorajava os produtores.⁶⁶⁵ Dentre as características de exploração dessa atividade econômica, seria muito difícil a percepção do surgimento de potenciais concorrentes, ainda mais localizada a dezena de milhares de quilômetros, e que mais adiante seriam os principais responsáveis pela ruína de todo o setor extrativista ligado à borracha e desatado já em 1912 e 1913, como foi o caso da Inglaterra, graças às plantações asiáticas.

Outra peculiaridade do aproveitamento da borracha é que este se faz muito distante, tanto do centro de consumo, como a de produção. Cultivada no Oriente, na África, na América Central e do Sul, ela foi utilizada principalmente nas grandes usinas da Akron, no Estado de Ohio, e em Detroit, no Estado de Michigan, nos Estados Unidos. Igualmente, nas fábricas da Inglaterra, da Alemanha, da França e da Itália.⁶⁶⁶

⁶⁶² WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, p. 23.

⁶⁶³ SANTOS, Roberto Araujo de Oliveira. História Econômica da Amazônia (1800 – 1920). São Paulo, 1980, p. 200.

⁶⁶⁴ WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, pp. 43 – 44.

⁶⁶⁵ Idem, p. 49.

⁶⁶⁶ SOARES, José Carlos de Macedo. A borracha. Paris: L. Chauny et L. Quinsac, 1927, p. 65.

No que se refere aos meios de transportes utilizados no Brasil, para escoamento do produto sobressaía a abundante rede hídrica, tanto na Amazônia como na região produtora de Mato Grosso. Esta via propiciou-lhe caminhos naturais que facilitaram a penetração e a ocupação da *hinterlândia*, porém as cheias criaram dificuldades. Assim, alternavam-se facilidades, e, por vezes defrontavam-se com dificuldades impostas pelas cheias fluviais.⁶⁶⁷

Além dos rios serem os principais meios de transporte para a borracha, na beira desta rota também abundavam seringueiras, conforme a constatação do viajante italiano, Bartolomé Bossi, 1863:

Me situé, pues a la orilla del Arino, y bautizé ese lugar aparente con el nombre de Puerto de la Esperanza, y así lo marqué en la carta que he levantado. A la orilla de ese río los árboles son colosales y el bosque muy denso. Hay aves diversas, pero era imposible alcanzarlas con nuestras escopetas, tal es la elevación a que se colocan. Para lograr alguna caza y poder matar algunas araras, loros y yacús, practicaron una especie de escalera en el tronco de un árbol que medía 12 piés⁶⁶⁸ de diámetro y en el que acudían infinidad de aves. El árbol de la goma elástica en estos bosques abundan extraordinariamente.⁶⁶⁹

Só no século XX, ainda durante a primeira década foi construída uma estrada alternativa à rede líquida, a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré⁶⁷⁰ (EFMM), que foi construída adiante para facilitar o transporte da borracha, tanto em território brasileiro, como no boliviano, pois a rede fluvial se deparava com dificuldades para vencer as inúmeras cachoeiras deste rio.

O compromisso da construção da EFMM surgiu com o “Tratado de Petrópolis”, pelo qual o Brasil adquiriu o território do Acre. Este Tratado entre Bolívia e Brasil foi assinado em 17 de novembro de 1903, em Petrópolis e, com isso, acabou a disputa em torno daquela região fronteiriça. A cláusula VII do Tratado dispunha:

Os Estados Unidos do Brasil obrigam-se a construir em território brasileiro, por si ou por empresa particular, uma ferrovia desde o Porto de Santo Antônio do Rio Madeira, até Guajará Mirim, no Mamoré, com um ramal que, passando por Vila Murtinho ou outro ponto próximo (Estado de Mato Grosso), chegue a Vila Bela (Bolívia), na confluência do Beni e do Mamoré. Dessa ferrovia, que o Brasil se esforçará por concluir no prazo de quatro anos, usarão ambos os países com direito às mesmas franquias e tarifa.⁶⁷¹

⁶⁶⁷REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 102.

⁶⁶⁸ Coincide com as medidas mencionadas por alguns autores precedentes.

⁶⁶⁹ BOSSI, Bartolomé. Viage Pintoresco por los ríos Paraná, Paraguay, San Lorenzo, Cuiabá y el Arino tributario del grande Amazonas. Paris, 1863, pp. 88 – 89.

⁶⁷⁰ O rio Madeira, é o afluente mais longo do Amazonas, assume o nome de Mamoré na parte superior da embocadura do Beni, rio da rica região seringueira da Bolívia. O Madeira é passível de ser navegado por pequenos cargueiros oceânicos ao longo de um trecho de 800 quilômetros, que vai da sua junção com o Amazonas, um pouco abaixo e a sudeste de Manaus, até Santo Antônio, na parte mais baixa das cataratas, 61 metros de altitude. (GAULD: 2006, p. 175).

⁶⁷¹ FERREIRA, Manoel Rodrigues. A Ferrovia do Diabo. São Paulo, 2008, p. 189.

A Bolívia, sem saída para o mar, havia insistido com o Brasil para que lhe cedesse uma via de acesso até o Atlântico, assim, poderia escoar sua borracha sem depender do porto de Antofagasta. A convenção de construir a EFMM, como já apontado, surgiu para colocar fim à dura disputa sobre a ocupação brasileira do território boliviano do Acre, por parte dos seus seringueiros.⁶⁷²

O fluxo da matéria-prima, a borracha, foi determinante para a construção da EFMM, para dessa maneira contornar as cachoeiras que impedem a navegação naquele trecho. A ferrovia teve um alto custo tanto financeiro como em vidas humanas, e também interessou de sobremaneira a Bolívia, uma vez que se tornou a única opção para se ligar ao Oceano Atlântico, desde o momento em que perdeu seu acesso ao Pacífico⁶⁷³, na denominada *Guerra del Guano*.⁶⁷⁴

Devido ao aumento da demanda no mercado internacional, a extração da borracha amazônica cresceu nos primeiros anos do século XX; também pelo rio Madeira descia uma parte da borracha boliviana, e outra, que era borracha brasileira, mas, oficialmente constava como de procedência boliviana. Pelo tratado entre Brasil e Bolívia, toda mercadoria procedente daquele país tinha livre trânsito no território brasileiro. Desse modo, “*em Santo Antônio, havia*

⁶⁷² GAULD, Charles Anderson. Farquhar. O último Titã. Um empreendedor americano na América Latina. São Paulo, 2006, p. 176.

⁶⁷³A Guerra do Pacífico foi um conflito armado entre a República do Chile com a Bolívia e o Peru. É também conhecida como a Guerra do guano e salitre (nitrato). Ocorreram no deserto de Atacama e durou cerca de quatro anos, entre 1879 e 1883. As regiões disputadas foram Antofagasta (Chile compartilhado com a Bolívia) e Iquique e Arica (compartilhado com o Peru), terra de grande riqueza mineral que foram sendo explorados por empresas comerciais de capital chilena e britânica.

Na segunda metade do século XIX, o nitrato e guano que começou a ser usado na agricultura como fertilizantes. A importância do Nitrato aumentada quando também foi usado como um componente a fabricação de dinamite. Várias empresas europeias, principalmente inglesa, demonstraram interesses pela região e acompanhou de perto o progresso da guerra. O conflito eclodiu quando o presidente da Bolívia queria aumentar os impostos sobre os minerais explorados em seu país. A Companhia de Nitrato e Ferroviária de Antofagasta considerou que esta medida violava um tratado assinado anos antes, em que a Bolívia tinha dado a permissão à empresa para explorar a riqueza mineral e prometeu não aumentar os impostos durante 25 anos.

O confronto entre o governo e a empresa marcou o início do conflito. Enquanto a declaração de guerra foi entre Chile e Bolívia, esta última tinha assinado com o Peru um tratado de aliança defensiva contra qualquer agressão externa, de modo que o conflito tornou-se uma guerra entre três países. Houve várias frentes de batalha, e durante quatro anos milhares de camponeses e mineiros desses países tornaram-se soldados. Em 1883, com o Tratado de Ancón findou-se a guerra. Finalmente, Chile obteve do Peru os territórios de Tarapaca, Tacna e Arica.

Com a Bolívia assinou um pacto de paz que lhe permitia manter a ocupação de Antofagasta, território que mais tarde acabaria por apropriar. Assim, Chile não só expandiu seu território, mas sua riqueza mineral, como as províncias de Tarapacá e Antofagasta concentravam quase todos os depósitos de nitrato do planeta. Para Bolívia, o resultado da guerra foi a perda de sua única saída para o Oceano Pacífico.

La guerra del Pacífico 1879-1883 / Chile, Perú y Bolivia. Disponível em: http://contenidos.ceibal.edu.uy/fichas_educativas/pdf/historia/americ/040-la-guerra-del-pacifico.pdf Acesso em 27 fev 2017.

⁶⁷⁴ BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação em Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 98.

um entreposto, onde a mercadoria procedente da Bolívia era autenticada por funcionários brasileiros o que dava à mesma, livre trânsito em águas brasileiras⁶⁷⁵, até sair no Atlântico. Isto é, essas mercadorias procedentes da Bolívia, ou que para esse país se destinassem, não pagariam imposto ao transitar por território brasileiro”.⁶⁷⁶

4.2 Processo de Produção

As plantas exploradas para a extração do látex eram nativas em sua grande maioria, pelo menos até 1912⁶⁷⁷. Na tabela a seguir podemos constatar essa asseveração.

Tabela 4.2: Produção brasileira e mundial da borracha nos anos 1900 a 1914 (em toneladas)

Anos	Plantação (1)	% da produção	Brasil (Total)	% da produção	Outros países	% da produção	Total
1900	4	0,01	26.750	49,64	27.136	50,35	53.890
1901	5	0,01	30.300	55,24	24.545	44,75	54.850
1902	8	0,02	28.700	54,83	23.632	45,15	52.340
1903	21	0,04	31.100	55,58	24.829	44,38	55.950
1904	43	0,07	30.000	48,29	32.077	51,64	62.120
1905	145	0,23	35.000	56,32	27.000	43,45	62.145
1906	510	0,77	36.000	54,37	29.700	44,86	66.210
1907	1.000	1,45	38.000	55,07	30.000	43,48	69.000
1908	1.800	2,76	39.000	59,63	24.600	37,61	65.400
1909	3.600	5,18	42.000	60,34	24.000	34,48	69.600
1910	8.200	11,63	40.800	57,87	21.500	30,50	70.500
1911	14.419	19,19	37.730	50,21	23.000	30,60	75.149
1912	28.518	28,83	42.410	42,87	28.000	28,30	98.928
1913	47.618	43,92	39.370	36,30	21.452	19,78	108.440
1914	71.380	59,29	37.000	30,74	12.000	9,97	120.380

Fonte: elaboração própria a partir dos dados de *The World's Rubber Position*, Junho de 1926.

(1) Plantação, refere-se ao plantio realizado pelos interessados na extração da borracha.

Na tabela acima, no período referido, verifica-se a predominância quase que absoluta da produção brasileira sobre os outros países, sendo que nos anos de 1900 e 1904, os únicos em que outros países produtores ultrapassaram a produção brasileira. Pode-se perceber que a

⁶⁷⁵ As mercadorias procedentes do estrangeiro que se destinavam às cidades da Amazônia faziam-se passar por bolivianas, não pagando o devido imposto. Bastava conseguir do posto de Santo Antônio, por meio de suborno dos encarregados da fiscalização, a necessária permissão à borracha brasileira como sendo boliviana, conforme os apontamentos de Manoel Rodrigues Ferreira.

⁶⁷⁶ FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A Ferrovia do Diabo*. São Paulo, 2008, p. 186.

⁶⁷⁷ MARTINS, Demosthenes. *História de Mato Grosso*. São Paulo, [19.], p. 155.

produção por plantio foi ínfima, no Brasil nos anos de 1900 a 1910; a partir de então, deu-se uma aceleração deste processo, sendo que, em 1913, passou a ser a principal fonte de matéria-prima para a extração da borracha. À medida que aumentou o plantio das árvores no exterior, o Brasil, no entanto, foi perdendo sua participação no mercado mundial, até tornar-se irrelevante sua produção.

As seringueiras não estão distribuídas na floresta de maneira uniforme e nem com a densidade desejável, mas distanciadas umas das outras, algumas dezenas de metros, muitas vezes até duzentos metros. Por este motivo, *“um seringal, convém insistir, vale não pela extensão das terras que apresenta mas pela riqueza em árvores que oferece ao corte”*.⁶⁷⁸

O rendimento⁶⁷⁹ da seringueira oscila com a idade da árvore, que, às vezes, pode começar a sangrar aos cinco anos, contudo se o preço for baixo, o rendimento dessa árvore não compensa o trabalho. É mais benéfico às árvores deixá-las repousar até atingirem a “maior idade” a partir dos 6 a 7 anos para selecioná-las à produção. Geralmente o rendimento dos vegetais adultos, entre 15 e 25 anos, varia de 1 kg a 13 kg por ano. O rendimento de árvores escolhidas tem alcançado entre 4 a 15 kg ao ano, ou seja, em média, 7 kg cada árvore/ano.⁶⁸⁰

A localização das árvores é uma tarefa trabalhosa e esteve sob a responsabilidade de mateiros experientes, que penetraram os pontos mais distantes do seringal, identificando-as para o corte, saindo do barracão central, adentrando na floresta, ou se distanciando em pequenas embarcações para entrar pelos rios menores e igarapés que circularam a propriedade. Estes pioneiros embrenharam-se gastando dias e dias de viagem na tarefa que lhes era cometida; ao fim, regressavam com as indicações precisas.⁶⁸¹

Escolhia-se o seringueiro, trabalhador, que realmente se introduzia na floresta, a fim de coletar a borracha. Um seringueiro típico era responsável por duas estradas de seringueiras, em que trabalhavam em dias alternados. Essas estradas tinham geralmente o formato de uma alça com um traçado que mal se percebe, cada uma delas ligando entre si de cem a duzentas héveas. No início de cada dia de trabalho, o seringueiro circulava por uma das estradas, parando em cada árvore para fazer-lhe um novo talhe e fixando uma pequena tigela para recolher o látex que seria secretado através do corte feito. Esta primeira etapa, por si só, já constituía um longo

⁶⁷⁸REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 96.

⁶⁷⁹ Enquanto ao rendimento e custo de produção, existem poucas informações, devido às modificações que se vem processando nos métodos de cultivo, de corte, de preparação, de administração comercial em geral. Cássio Fonseca. A Economia da Borracha. Aspectos internacionais e defesa da produção brasileira. Rio de Janeiro, 1950, p. 32.

⁶⁸⁰ FONSECA, Cássio. A Economia da Borracha. Aspectos internacionais e defesa da produção brasileira. Rio de Janeiro, 1950, p. 32.

⁶⁸¹REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 97.

processo, devido a grande distância que separava uma seringueira da outra⁶⁸². Na figura a seguir, apresenta-se o seringal com a sangria da sua seiva que, após sua elaboração, será transformada na matéria-prima.



Figura 4.2: Seringueira após o “ferimento” para a extração da seiva

Fonte: Disponível em www.idam.am.gov.br⁶⁸³. Acesso em 18 de abril de 2016.

A forma de colheita da seringueira sofreu pouca modificação com decorrer do tempo, notamos isso na seguinte descrição: *“No mais profundo da selva primitiva, o seringueiro continuava a rodar pelas estradas, talhando as árvores, recolhendo a seiva e defumando o látex, da mesmíssima maneira que outros como ele haviam feito cinqüenta ou mesmo cem anos*

⁶⁸² WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, pp. 31.

⁶⁸³ IDAM: Instituto de Desenvolvimento Agropecuário e Florestal Sustentável do Estado do Amazonas.

antes⁶⁸⁴. Na figura seguinte, apresentamos o formato utilizado pelos seringueiros para o trabalho nos seringais amazônicos devidamente demarcados.



Figura 4.3: Esquema do Seringal amazônico por volta de 1900

Fonte: *The India Rubber World*, 1, out de 1902, p. 15. Vol 27. October, 1902, Nº 1. New York: Henry C. Pearson Editor.

A descrição da ilustração acima é a seguinte: as alças em formato de gota, são as “estradas”, e os números indicam quantas hêveas formam cada “estrada”. Assim, na Cabana 1 tem-se 15 estradas, empregando 7 seringueiros; na Cabana 2, doze estradas com 6 seringueiros e na Cabana 3, a quantidade de estradas é 5, e emprega 2 seringueiros. O número total de seringueiras é de 3.573 árvores⁶⁸⁵. Isso significa que cada estrada têm 111,65 árvores, sendo

⁶⁸⁴ Idem, p. 192.

⁶⁸⁵ WEINSTEIN, Barbara. *A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920*. São Paulo, 1993, pp. 32.

que na cabana 1 temos 1675 árvores, na 2, 1.340 seringueiras e na cabana 3, existem 558 árvores da seringueira.

A colheita das seringueiras é feita na baixa das águas, principalmente de Maio a Setembro⁶⁸⁶. Conforme informa Arthur Cezar Ferreira Reis ao sangramento das árvores, também atribuiu praticamente os mesmos meses que Soares. Assim,

(...) durante a maior parte do ano, e especialmente nos meses de maio, junho, julho e agosto são as árvores feridas em diversos pontos com um corte vertical, e colocando-se-lhes em baixo uma cuia ou panela de barro não cozido, em geral de uma meia polegada de diâmetro, a qual se enche do látex no espaço de 24 horas, quando a árvore está em perfeitas condições. Esta seiva é então posta em inúmeras formas de barro, cuja escolha e modelagem oferece grande campo ao gênio inventivo dos seringueiros.⁶⁸⁷

Nos municípios matogrossenses de Diamantino e São Luiz de Cáceres, de acordo com o Relatório apresentado ao Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques, em 1913, pelo Desembargador Antônio Trigo de Loureiro, foi assinalado que as seringueiras “*eram sangradas no período decorrente de Abril a Outubro de cada anno*”⁶⁸⁸. Prática um pouco diferente aos cortes realizados mais ao norte, nos principais Estados produtores, Pará e Amazonas.

Verificou-se que a sangria realizada nesse período, de forma mais específica de abril a agosto, afetava negativamente tanto o rendimento futuro da árvore, como ocasionava a instabilidade das seringueiras, durabilidade das mesmas causando-lhes mesmo sua morte. Nas palavras textuais do Relatório apresentado ao Presidente do Estado pode-se constatar esta realidade da colheita adotada no Mato Grosso:

No entanto está averiguado ser essa a peor época para esse trabalho, que ocorre para a destruição das seringueiras e a inferioridade do producto. E nos meses de Julho a Setembro que a arvore da seringa passa pela phase de todo o seu vigor, de máxima naturalidade para resistir á crise que della se apodera. Portanto só poderá causar-lhe danos, a morte do mesmo, os sucessivos cortes então feitos em seu tronco para a extracção do látex. Além disso, é facil de comprehender que, estando naquelles mezes a seringueira enfraquecida pela transformação que nella se opera, o latex será de qualidade inferior ao da época em que a arvore estiver em pleno vigor, e não renderá na mesma proporção o producto industrial, que nesse caso é de 53%, enquanto naquele é apenas 49%.⁶⁸⁹

⁶⁸⁶SOARES, José Carlos de Macedo. A borracha. Paris: L. Chauny et L. Quinsac, 1927, p. 44.

⁶⁸⁷REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, pp. 54 – 55.

⁶⁸⁸ Relatório apresentado Exmo. Snr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques, Presidente do Estado de Mato Grosso pelo Desembargador Antonio Trigo de Loureiro e pelo Coronel Alexandre Magno Addor Delegado de Matto-Grosso à Primeira Exposição da Borracha realizado Rio de Janeiro de 12 a 31 de Outubro de 1913. Cuiabá, Arquivo Público de Mato Gross (APMT), 1913, p. 26.

⁶⁸⁹Iem, pp. 26 – 27.

Segundo este Relatório, o corte da seringueira deve ser realizado nos meses de Setembro e Outubro, como ocorre nas plantações do Vale do Amazonas e Oriente⁶⁹⁰. Verificamos, segundo autores já mencionados anteriormente, que o corte no Amazonas não se restringe somente aos dois meses referidos.

Para Simon, tanto na Amazônia como no norte de Mato Grosso, para extrair o látex, os seringueiros fazem as trilhas ligando 80, 100 e até 150 árvores entre si, conforme a distância de uma para outra. O corte começa após cessar a época da chuva, pois esta impossibilita o trabalho, pois a água, mais densa que o leite das seringueiras, faz transbordar a tigelinha, expelindo o conteúdo lácteo. Cada seringueiro tem sob sua responsabilidade duas estradas (trilhas) que corta alternadamente. As machadinhas utilizadas têm 15 cm de corte e com esta ferramenta cortam as lascas da seringueira em incisões oblíquas, cravando em seguida sob elas a bordo das tigelinhas. Este serviço é realizado desde o amanhecer, seguindo a extensão da estrada e dura de três a cinco horas.⁶⁹¹

No Relatório apresentado ao Presidente do Estado em 1913, até o tamanho dos recipientes (tigelinhas) estão delimitados. *É preciso que o latex, extrahido seja no mesmo dia coagulado em recipientes que tenham 0,45 m de comprimento por 0,25 m de largo e 0,03 m de fundo, depois de previamente se lhe ajuntar um anteseptico qualquer, que não prejudique a elasticidade do producto, condição essencial para o seu valor commercial; ou então que o latex seja no mesmo dia em que for colhido, coagulado pela defumação em laminas finas, que em seguida deverão ser bem prensadas para que percam toda a humidade.*⁶⁹²

O processo de ferimento das árvores também é descrito por Arthur Cézár Ferreira Reis, de modo seguinte: as seringueiras vão sendo limpas com as machadinhas ou uma faca apropriada, em que o seringueiro vai golpeando as madeiras levemente, esmerando em não fazer incisões profundas. Sob estas feridas, coloca-se uma tigelinha empurrando com a mão leve, mas com jeito para que fiquem seguras para receber o látex a escorrer das incisões feitas. Uma árvore não suporta mais de quatro tigelinhas, raras vezes, seis ou sete.⁶⁹³

⁶⁹⁰ Idem, p. 27.

⁶⁹¹ SIMON, Feliciano. A Borracha. “in” AYALA, Synesio Cardoso; SIMON, Feliciano. *Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso* (EE. UU. do Brazil). Hamburgo/Alemanha, 1914, p. 249.

⁶⁹² Relatório apresentado Exmo. Snr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques, Presidente do Estado de Mato Grosso pelo Desembargador Antonio Trigo de Loureiro e pelo Coronel Alexandre Magno Addor Delegado de Matto-Grosso à Primeira Exposição da Borracha realizado Rio de Janeiro de 12 a 31 de Outubro de 1913. Cuiabá, Arquivo Público de Mato Gross (APMT), 1913, p. 28.

⁶⁹³ REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 98.

Mas o uso da machadinha foi perdendo terreno foi substituída por uma faca especial⁶⁹⁴, chamada faca amazônica. A partir daqui, a sangria das seringueiras passou a ser efetuada mais racionalmente, preservando-se a árvore, sem lhe perturbar a produtividade.⁶⁹⁵ Ainda no início do século XX.

O látex, ao ser exposto ao ar, coagula-se espontaneamente por causa da fermentação que decompõe as proteínas e acidifica o meio. Para conservá-lo, adicionam-se substâncias anticoagulantes, como a amônia. A coagulação pode ser provocada tanto por meios químicos, usando-se álcool ou ácidos, como também físicos, mediante a ação do frio, do calor ou agitação mecânica⁶⁹⁶. Para seu uso industrial, precisa seguir processos determinados, que mesmo sendo realizados rusticamente, mostraram-se eficazes, e que serão descritos a seguir.

Uma das formas de defumação realizada em tambores metálicos, aperfeiçoada pelo Almirante José Carlos de Carvalho,⁶⁹⁷ foi utilizada em todo o Vale do Amazonas em 1913. Também adotada nos seringais da Madeira-Mamoré e seus afluentes em território matogrossense. Segundo Antônio Trigo de Loureiro (autor do Relatório enviado ao Presidente do Estado de Mato Grosso em 1913), a técnica propiciou uma borracha superior à mais fina do Ceilão,⁶⁹⁸ e, portanto, de maior valor mercantil; não há entretanto, a descrição desse processo no texto do Relatório mencionado.

Outra maneira de defumação era realizada no Tapiri.⁶⁹⁹ Esse método consistia em se erigir uma cabana toda de palha, sobre terra batida, sem janelas, apenas com a porta de entrada. O teto era de forma cônica, que terminava numa abertura, que permitia o escape da fumaça levantada pela operação a que foi submetido o látex. Ao chegar ao Tapiri, já tarde do dia, o seringueiro despejava o “leite” numa bacia, acendia o fogo empregando a madeira resinosa de que dispunha, em especial, seja a massaranduba, ou outras tais como acapu, *páo* d’arco e sementes de palmeiras como uricuri (a preferida dos seringueiros), babaçu, ingá, tucumã, que provocavam a fumaça necessária e apropriada à coagulação do látex, para sua posterior comercialização.⁷⁰⁰

⁶⁹⁴ A ideia foi lançada por José Cláudio de Mesquita fundador em Manaus do Clube de Seringueira e criou um pequeno seringal-piloto, o Seringal Miri, para a educação dos seringueiros.

⁶⁹⁵ REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 100.

⁶⁹⁶ FONSECA, Cássio. A Economia da Borracha: Aspectos Internacionais e Defesa da Produção Brasileira. Rio de Janeiro, 1950, p. 18.

⁶⁹⁷ Foi o Diretor da Primeira Exposição da Borracha realizada no Rio de Janeiro em outubro de 1913.

⁶⁹⁸ Atual Sri Lanka.

⁶⁹⁹ É o abrigo onde o seringueiro defumava a borracha, é uma palhoça provisória onde se abrigam lavradores e outros trabalhadores rurais temporários.

⁷⁰⁰ REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, pp. 97 – 98.

No processo de produção da borracha, tanto no vale amazônico como no norte matogrossense, a prática diferiam muito pouco e, na essência, se igualavam. Simon apresenta da seguinte maneira a preparação da borracha:

(...)o seringueiro após chegar à barraca, corta lascas de **qualquer madeira de lei que seja resinosa**⁷⁰¹, reúne caroço⁷⁰² de uacury⁷⁰³, faz fogo sob o boião⁷⁰⁴, colocado dentro de uma barraquinha de palha, a que chamam de papiry⁷⁰⁵, aquece o leite numa bacia grande a fim de torná-lo á cuiadas, vai deitando-o sobre o ‘principio’, quasi sempre de sernamby⁷⁰⁶, repassando-o sobre a boca do boião, por onde se effectua a tiragem do fogo em denso fumo que instantaneamente coagula o látex.⁷⁰⁷

Apesar do estilo de linguagem utilizado pelo autor citado, prevalecem alguns elementos para a obtenção da borracha, tais como o tipo de madeira a ser utilizado para a preparação da fumaça, o tipo de barraca, e a coagulação provocada pela defumação do látex, que já sofreu os efeitos da temperatura. Este processo foi comum aos outros autores, o que difere entre eles são as nomenclaturas utilizadas.

Sobre este processo de coagulação, Arthur Cezar Ferreira Reis, 1953, descreve da seguinte maneira:

O seringueiro senta-se num tamborete, tendo ao lado uma bacia de látex na extremidade de um pau chato espatulado, ou na parte larga de um remo quando este é empregado. O pau é, então, virado com as mãos devagar na fumaça e o látex se coagula pela ação carbônica contido na fumaça. Depois de feito grandes bolas de borracha, o pau, ou remo, é suspenso a um pequeno gancho da viga da cabana, ou girando em barras paralelas, adrede colocadas, de modo a permitir a ação de rolar para diante e para trás, na fumaça.⁷⁰⁸

Para a coagulação do látex, conforme Barbara Weinstein, o procedimento foi à maneira tradicional dos indígenas. O seringueiro colocava sementes de uricuri⁷⁰⁹ queimando sob um

⁷⁰¹ Grifo nosso, difere do autor anterior apresentado que identificou as madeiras utilizadas para esta função.

⁷⁰² A borracha defumada com os caroços de Uacury contém ácido acético, creosota e traços de diferentes derivados de piridima; supõe que ali a coagulação se faz pelo ácido acético, ao passo que os outros corpos por uma virtude antisséptica impedem a putrefação das matérias aluminoides englobadas na borracha. Segundo Ayala & Simon, 1914, p. 249.

⁷⁰³ Uma das palmeiras da região amazônica.

⁷⁰⁴ Boião: é o “fogão” que os seringueiros improvisavam para uma primeira defumação do látex a ser transformado em borracha.

⁷⁰⁵ Difere da denominação apresentada por Arthur Cezar Ferreira Reis, segundo a grafia deste autor é **TAPIRI**.

⁷⁰⁶ É o “leite” que caía sobre a terra, no momento da extração ou quando da defumação produzia borracha de cotação baixa pelas impurezas que continha, devido ao contato co o chão.

⁷⁰⁷ SIMON, Feliciano. A Borracha apud AYALA, Synesio Cardoso; SIMON, Feliciano (Organizadores). *Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso* (EE. UU. do Brazil). Hamburgo/Alemanha: s. e., 1914, p. 249.

⁷⁰⁸ REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, pp. 98 – 99.

⁷⁰⁹ Uricuri ou guacuri ou uacury (*angios palmeira – attaleaphalerata*) que segundo o Dicionário Informal é uma palmeira coberto pelo resto dos pecíolos de até 8 metros de altura, folhas penadas e drupas amarelas, nativa da Amazônia, Centro Oeste e São Paulo, Bolívia e Paraguai. Os frutos apreciados pela fauna silvestre e na Amazônia para a defumação da borracha.

cone invertido aberto no alto a continuação, na fumaça oleosa que saia aos borbotões pela abertura, coagulava pouco a pouco o látex, girando-o lentamente numa pá de madeira⁷¹⁰ de cabo comprido. A resultante desse processo era uma bola preta rija, ou “pele” de borracha “Pará fina”. Se a borracha não foi coagulada perfeitamente, de modo a reter impurezas perceptíveis, o resultado seria classificado de “entrefina”, cujo preço no mercado era inferior ao da Pará fina. O seringueiro também coletava tiras ou pedaços de borracha endurecidos naturalmente sobre o solo, ou nas árvores, conhecida como cernambi,⁷¹¹ por esse motivo, seus preços eram inferiores tanto Pará fina como da entrefina.⁷¹²

Com o intuito de diminuir o desperdício e assim evitar o cernambi, a borracha com menor preço, sugeriu o Delegado Fiscal Leopoldo de Matos, em seu Relatório ao Presidente do Estado que

“ao processo da colecta do leite se deve pôr maior cuidado, fazendo-se passar o líquido para o respectivo deposito por um simples coador, ad instar do que se faz ao servir o chá, sendo esse deposito armado de tampa para proteger o leite. Quer nos parecer também que as cabanas destinadas á defumação, deveriam ser construidas de modo a impedir que o pó e outros corpos estranhos sejam deslocados pela influência do calor da chaminé fumegadora”.⁷¹³

Uma vez coagulada a primeira camada do látex exposta à fumaça, repete-se novamente a operação, isto é, derrama-se mais látex nos mesmos remos ou pau espatulado, e assim se dá prosseguimento até terminar o preparo da colheita do dia. As peles (bolas) feitas desta maneira ficavam geralmente do tamanho requerido, depois de uma ou duas semanas, e variavam de peso, entre 10 a 100 libras (4,5 a 45 kg aproximadamente). A partir daí, são destacadas do pau com simples puxão, no caso de haver sido utilizado o remo. A borracha é entregue ao proprietário do seringal, semanal ou quinzenalmente e por ele conservada cerca de um mês sem ser pesada, para que possa secar qualquer líquido que por ventura contenha.⁷¹⁴

A borracha brasileira era considerada superior, tanto as produzidas na África como na Ásia, essa é a conclusão do relatório de Antônio Trigo de Loureiro, 1913, Para ele:

(...) a borracha africana é de qualidade inferior, não pode a nenhum respeito ser comparado com a nossa e terá de ser eliminada do mercado desde que o seu contingente não seja absolutamente necessário para o consumo; e que da

⁷¹⁰ Ao pau com que se defuma o leite, denomina-se cavador que facilmente se retira da “pelle” (bola), uma vez atingido o tamanho desejado, em torno de 40 kg,

⁷¹¹ Outros autores adotam a grafia sernamby.

⁷¹² WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, pp. 31.

⁷¹³ DELEGACIA FISCAL DO ESTADO DE MATTO-GROSSO em Manáos. Relatório correspondente ao exercício de 1915 Apresentado a Sua Excelência o Sr. General Dr. Caetano Manoel de Faria e Albuquerque Presidente do Estado de Matto-Grosso por Leopoldo de Mattos. Manáos, 1916, pp. 35 – 36.

⁷¹⁴ REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 99.

borracha asiática, muito variada na qualidade, os typos inferiores podem ser enfrentados, em concorrência pela nossa maniçoba, desde que os preços sejam mais ou menos equivalentes, e a boa borracha de Ceylão, posto seja um concorrente mais serio, é ainda assim inferior à fina do Pará, da qual não tem a grande elasticidade nem a grande duração.⁷¹⁵

A essa conclusão chegou o Relator Antônio Trigo de Loureiro ao visitar a Primeira Exposição da Borracha realizada no Rio de Janeiro, em outubro de 1913. Apesar da contundência das afirmações do autor, e de sua posição radical quando sugeriu a retirada do mercado internacional dos produtos africanos, há uma carência de descrições quanto às características dos produtos estrangeiros, e também da reação de seus expositores sobre o assunto.

Neste mesmo Relatório afirmou-se que tanto as borrachas defumadas e as prensadas em lâminas do Acre e Mato Grosso eram consideradas de qualidade superior ao melhor tipo da borracha asiática, embora o autor reconhecesse que o custo de produção local fora menos competitivo que a asiática. Essa diferença de custo se dava devido à cobrança de impostos efetuada pelos Estados sobre a borracha exportada e, no texto do Relatório, sugeria a suspensão desses tributos para proporcionar a mesma competitividade dos concorrentes asiáticos⁷¹⁶. Esse entendimento foi fundamental para desmistificar a consideração de que a indústria seringueira brasileira era inferior à produção estrangeira.

4.3 Relação de Trabalho na Lida com a Borracha

Os seringueiros gastavam horas percorrendo quilômetros de trilhas antes do amanhecer para despejar o látex da pequena vasilha presa em árvores isoladas num recipiente maior pendurado nas suas costas. Depois disso, ficavam horas sentadas em meio à fumaça, provocada a partir da queima de sementes de palmeiras. O látex era solidificado (coagulado) e transformado em bolas de borracha (peles), que os barcos recolhiam na estação das cheias.⁷¹⁷

Para Artur Cezar Ferreira Reis, 1953, os seringueiros eram homens bisonhos, guiados por aqueles que tinham mais experiências na operação, velhos seringueiros que foram seduzidos por notícias que lhes chegavam anunciando seringais mais rendosos. De qualquer maneira,

⁷¹⁵ Relatório apresentado Exmo. Snr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques, Presidente do Estado de Mato Grosso pelo Desembargador Antonio Trigo de Loureiro e pelo Coronel Alexandre Magno Addor Delegado de Matto-Grosso à Primeira Exposição da Borracha realizado Rio de Janeiro de 12 a 31 de Outubro de 1913. Cuiabá, Arquivo Público de Mato Gross (APMT), 1913, pp. 14 – 15.

⁷¹⁶ Idem, p. 15.

⁷¹⁷ GAULD, Charles Anderson. Farquhar. O último Titã. Um empreendedor americano na América Latina. São Paulo, 2006, pp. 187 – 188.

sempre era uma aventura que exigia coragem, decisões rápidas, espírito de iniciativa. Na imensidade da floresta onde o perigo era constante, a tomada de decisão tinha que ser rápida. Sem este pré-requisito, os seringueiros não podiam enfrentar o rigor que o meio ambiente exigia; a adaptação rápida a esse meio era condição *sine qua non*.⁷¹⁸

A procedência da mão de obra para o seringal foi realizada sem a cooperação do estrangeiro. O elemento nacional predominou; dentre ele, os naturais da região, os maranhenses e nordestinos, estes, em grande maioria cearenses, representaram a maior expressão tanto quantitativa e qualitativa⁷¹⁹. O mencionado autor destaca a harmonia imperante entre estes trabalhadores, apesar das diversas origens de cada um deles, na tarefa da exploração do seringal. Segundo ele:

(...) caboclos amazônicos e nordestinos, apesar das distâncias temperamentais, não se desentenderam. Ao contrário, vivem em perfeita comunhão, complementando-se nas atividades criadas pela exploração dos seringais. Os caboclos, quando não operam como seringueiros, nas ilhas ou no Baixo Amazonas, exercem todas aquelas tarefas ancilares. Os maranhenses e nordestinos, em especial os cearenses que sempre se distinguiram pela capacidade do trabalho, pela resistência física foram, porém, os seringueiros por excelência. Deram o tipo clássico do extrator do látex.⁷²⁰

Nos séculos XVII e XVIII, os trabalhadores recebiam dos comerciantes ou missionários portugueses ferramentas, roupas, bugigangas e ocasionalmente salários⁷²¹. Já o seringueiro extrator foi pago pelo proprietário do seringal à razão de 60\$000 e 70\$000 por arroba de borracha que entregasse preparada. Esta borracha era transportada no lombo do animal até o porto navegável e daí em diante por canoas e batelões de qualquer rio por onde pudesse ser conduzido aos portos de Cuiabá, São Luiz de Cáceres e Santo Antônio do Rio Madeira, de onde eram remetidos para Corumbá, Manaus ou Belém e nestes portos alcançavam as praças europeias.⁷²²

Quando o novo trabalhador chegava ao seringal, desconhecia as técnicas de trabalho, os segredos das matas, então era treinado para o trabalho e para suas dificuldades a afrontar. Nos primeiros tempos, cometia imprudências, errava constantemente, reclamava; mas, em pouco tempo, aclimataram-se, perdendo as hesitações, afeiçoando-se às contingências locais. Nesta fase, este trabalhador é denominado de “brabo”, mas vencida esta etapa, atingia a condição

⁷¹⁸REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 81.

⁷¹⁹ Idem, p. 117.

⁷²⁰ Idem, p. 120.

⁷²¹ WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, p. 24.

⁷²²SIMON, Feliciano. A Borracha apud AYALA, Synesio Cardoso; SIMON, Feliciano (Organizadores). *Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso* (EE. UU. do Brazil). Hamburgo/Alemanha: s. e., 1914, pp. 251 – 252.

ambicionada de seringueiro. Não se atemorizava com o ambiente que desvendava, interpretava e procurava dominar. Acabava, assim, assimilado e incorporado de vez ao quadro permanente de mão de obra que movimentou e deu um matiz humano ao seringal.⁷²³

Os proprietários dos seringais contratavam comitivas de camaradas e também eram os fornecedores de roupas e mantimentos. Entregavam-lhes os seringais devidamente demarcados, ficando cada trabalhador com um determinado número de seringueiras, ligadas, umas às outras, por meio das picadas cavadas a foice. Cada seringueiro ficava possuidor temporário de uma quantia de seringueiras, entregue pelo capataz. Construía um pequeno rancho de palha, onde permanecia o tempo que durava a colheita, sangrando as árvores e recolhendo o leite numa vasilha, para executar a posterior coagulação na fumaça.⁷²⁴

O período da colheita iniciava-se em maio ou junho, e se estendia até outubro e novembro; assim, o seringueiro, como já mencionado, saía de madrugada pela estrada, vestia calça e blusas, cobria a cabeça com um chapéu de palha de fabricação indígena. Sobre a testa colocava uma pequena lanterna, denominada de “poronga”; andava descalço, quando não calçava sapatos de borracha de fabricação rudimentar. Levava um rifle, e acompanhava-o um cachorro destinado a combater eventualmente os animais selvagens que surgissem. Trabalhava no mínimo 100 e num máximo de 200 dias. A produção de borracha no seringal também variava, dependendo das condições deste: num bom seringal a produção por homem atingia entre 1.200 a 1.500 quilos de borracha.⁷²⁵

O regime de trabalho estabelecido na extração da borracha foi o do endividamento, resultado em grande número de compromissos do trabalhador com o dono do seringal. No caso de desistir da extração, depois de ter assumido o compromisso, se optasse pela fuga para não pagar o adiantamento recebido, seria caçado, e se encontrado, era obrigado a restituir a importância recebida, sob a forma de trabalho. Para saldar as dívidas contraídas, este seringueiro, às vezes chegava a trabalhar durante um ano inteiro. Por este motivo, as revoltas dos seringueiros eram constantes.⁷²⁶

Ainda sobre a situação do seringueiro, Azevedo Marques, 1953, assinala:

O seringueiro é um producto essencial do meio. É quase um escravo pela forma como é exercido este mister. O comerciante adianta-lhe o vestuário e

⁷²³REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 116.

⁷²⁴SIMON, Feliciano. A Borracha apud AYALA, Synesio Cardoso; SIMON, Feliciano (Organizadores). *Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso* (EE. UU. do Brazil). Hamburgo/Alemanha: s. e., 1914, p. 251.

⁷²⁵REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, pp. 97 – 99.

⁷²⁶BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930. 3ª. ed. São Paulo, 2001, p. 104.

os víveres para determinado período de tempo, findo o qual o seringueiro volta a entregar-lhe o resultado do seu trabalho. Balançam-se o custo da mercadoria pelo estado do mercado, ao arbítrio do patrão, e o preço do fornecimento, preço este que chega à exorbitância. Nove vezes contra uma o sertanejo fica a dever. Volta ao sertão com novo adiantamento, embrenha-se na floresta, curte toda espécie de privações, é molestado pelo selvagem, atacado pelos insetos, pelos reptéis, pelo aracnídios, pelos vermes, e ulcerosos e corroídos pela malária e a verminose, esgotam as forças ainda vivas no trabalho aspero, na faina do dever a cumprir.⁷²⁷

A mão de obra na zona da borracha não se dedica à agricultura, cuida quase que exclusivamente da extração do látex, nem à agricultura de subsistência pela razão de que a diferença entre o preço da borracha e os produtos de subsistência leva ao trabalhador a só se preocupar com a primeira. O seringueiro, via de regra, é mais um meeiro⁷²⁸ do que um assalariado.⁷²⁹

No seringal, era franqueado o trabalhador um espaço de tempo para se dedicar à agricultura de subsistência, mas as dívidas cada vez maiores e a limitada mobilidade forçavam os seringueiros a dedicar mais tempo aos seringais, dificultando o exercício de suas outras atividades de sobrevivência. Apesar das circunstâncias restritivas vigentes no seringal muitos seringueiros continuaram a preferir a extração da borracha a outras formas de emprego. Talvez porque sua atividade como seringueiro garantia-lhe uma relativa independência, uma vez que, nominalmente, era dono da borracha que produzia, e podendo determinar, a seu livre arbítrio, seu ritmo de trabalho.⁷³⁰

Nos seringais, no momento do auge da borracha, a figura feminina também esteve presente. A família pôde ser constituída, e ali permaneceu, sendo que a companheira desempenhou um grande papel. De fato, não só por cuidar das atividades domésticas diárias, mas, também por ter participado dos afazeres da lavoura de subsistência e o excedente destinado ao comércio. Mas no “assalto” à floresta, e na montagem dos seringais, nos altos rios, façanha realizada, em grande parte, pelo imigrante nordestino, não contou com a participação das mulheres.⁷³¹

⁷²⁷ MARQUES, Azevedo. Matto-Grosso: Seus recursos naturais seu futuro econômico. Rio de Janeiro, 1923, pp. 87 – 88.

⁷²⁸É aquele trabalhador que trabalha em terras que pertencem a outra pessoa. De maneira geral, ocupa-se de todo o trabalho, e reparte com o proprietário da terra o fruto da sua produção. Cabe ao proprietário da terra o fornecimento do terreno, da casa e, às vezes, um pequeno lote para o cultivo particular do agricultor e de sua família. Também fornece o equipamento agrícola e animais para ajudar no trabalho. Assim como adubos, inseticidas e adiantamentos em dinheiro podem ocasionalmente ser fornecidos pelo proprietário da terra. No Brasil, a agricultura de meação ainda é praticada, especialmente nas regiões mais atrasadas.

⁷²⁹SOARES, José Carlos de Macedo. A borracha. Paris: L. Chauny et L. Quinsac, 1927, pp. 47 – 48.

⁷³⁰WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, p. 46.

⁷³¹REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 121.

A seringueira brasileira, como já explicitado, pôde ser explorada por um pouco mais de cinquenta anos, propiciando aos seus donos motivos sólidos para a existência de um relacionamento mais harmonioso com os seringueiros e evitar, sempre que possível, a violência⁷³². A atividade de exploração da borracha nos lugares onde a seringueira pôde ser explorada por longo período possibilitou o estabelecimento de uma relação estável entre “capital e trabalho”.

Sobre esta característica específica da atividade no seringal, a existência de certa harmonia, apontada por Barbara Weinstein, admite-se que foi um caso específico. Ela mesma também descreveu a deterioração dessa relação de trabalho. Mas quem visceralmente observou essa relação como totalmente hostil aos trabalhadores foi Euclides da Cunha (1995)⁷³³, de forma contumaz descreve:

(...) o homem, ao penetrar ao paraíso diabólico dos seringais, abdica as melhores qualidades nativas e fulmina-se a si próprio, a rir, com aquela ironia formidável. E que, realmente, nas margens exuberantes das héveas e castilloas, o aguarda a mais criminosa organização do trabalho que ainda engenhou o mais desacomodado egoísmo. De feito, o seringueiro e não designamos o patrão opulento, se não o de freguês jungido à gleba das ‘estradas’, o seringueiro realiza uma tremenda anomalia: **é o homem que trabalha para escravizar-se**.⁷³⁴

Dois anos após a passagem de Euclides da Cunha pela região, em 1907, encontrava-se em plena construção a EFMM, e sofria constantemente a evasão dos seus trabalhadores ao seringal. Manoel Rodrigues Ferreira registra da seguinte maneira este fato:

(...) gradualmente os trabalhadores desertavam para os seringais existentes ao longo da margem do rio⁷³⁵ e talvez de um meio a três quilômetros para o interior da floresta, e assim, a mão de obra disponível para o trabalho de exploração e reconhecimento da linha decrescia continuamente, por isso até

⁷³² WEINSTEIN, Barbara. *A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920*. São Paulo, 1993, p. 42.

⁷³³ Euclides da Cunha, militar foi nomeado pelo Barão do Rio Branco para a Chefia da Comissão de limites com o Peru chamada de Alto dos Purus. Partiu do Rio de Janeiro para Manaus em 13/12/1904 onde chegou depois de 17 dias, ficou esperando as instruções para a Comissão Mista até março de 1905. Realizou a viagem em data mais imprópria, a subida do rio foi cheia de heroísmo e sacrifício acompanhando uma missão estrangeira, mais bem aparelhada, nem mesmo o seu relatório a realizou com exatidão. O maior ficou oculto, apenas entrevistado na correspondência dessa época, oficial e privada. Sofreu de tudo, enfermidade, escassez de víveres, revolta, naufrágio. A tudo resistira, até o termo da empresa temerária, reduzido por fim a 9 homens, os que atingiram as cabeceiras do Purus. Regressou depois de levado com o comissário Bueñano e ainda na volta realizaram contra levantamento da região percorrida. Afrânio Coutinho (Organizador). Euclides da Cunha. *Obra completa*. Vol. I, Rio de Janeiro, 1995, pp. 41 – 42.

⁷³⁴ CUNHA, Euclides da. *À Margem da História*. “in” COUTINHO, Afrânio (Organizador). Euclides da Cunha. *Obra completa*. Vol. I, Rio de Janeiro, 1995, p. 258. Grifo nosso.

⁷³⁵ O rio em questão é a Madeira-Mamoré.

o 1º de julho de 1907 havia somente 28 homens⁷³⁶ não suficientes para levantar a linha preliminar da planta dos 10 primeiros quilômetros”.⁷³⁷

O motivo dessa evasão notada por Euclides da Cunha era o montante o ganho auferido no seringal, que era de 2,30 dólares (sete mil reis) ao dia, enquanto que na construção da ferrovia era de quatro mil reis (US\$ 1,30) por dia nos seringais mato-grossenses.⁷³⁸

Weinstein reconhece que a relação entre seringalista e seringueiro no Vale do Tapajóz e Xingu nunca chegou à realização de práticas assassinas, no entanto, corriqueiras na Amazônia peruana, onde o negócio do aviador⁷³⁹ dava lugar a um sistema de declarada escravidão. Mas a escassez crônica de mão de obra, a elevação dos preços da borracha, pelo menos até o surgimento da borracha asiática, assim como a maior capacidade dos seringueiros da região amazônica de manterem na vigilância e controle sobre os seus negócios e a mão de obra, possibilitaram um grau de brutalidade para com os seringueiros que representava um afastamento quantitativo, senão qualitativo das formas mais antigas de denominação,⁷⁴⁰ a escravidão.

Assim, o seringueiro só tem um comprador da única mercadoria que dispõe, sua capacidade de trabalhar, que vende ao seringalista, o único comprador (monopsônio). Ao mesmo tempo, este seringalista é o único vendedor (monopólio) dos mantimentos, roupas e demais necessidades do trabalhador nos seringais. Não é preciso realizar muito esforço para perceber que o seringalista tem o poder de arbitrar o preço tanto na compra, quando contrata trabalhadores, e na venda, quando da oferta de produtos demandados pelos seringueiros. Com esta prática, também denominada de monopólio bilateral, o seringueiro vivia dependente do proprietário das seringueiras, as dívidas do empregado com o patrão sempre aumentaram.

Portanto, este trabalhador fica preso ao sistema, porque fugir é improvável devido à distância a ser percorrida. Buscar outro barracão também era inviável dentro do acordo entre os padrões de não aceitarem uns os empregados dos outros, antes de saldar as dívidas.⁷⁴¹

⁷³⁶ De um total de 60 trabalhadores que iniciaram os trabalhos de demarcação, mais da metade evadiram-se para os seringais.

⁷³⁷ FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A ferrovia do diabo*. São Paulo, 2008, p. 198.

⁷³⁸ Apesar deste ganho maior, “*a vida dos seringueiros na Amazônia era dura, conforme é sabido. Embora ganhassem bem, estavam sempre devendo aos seringalistas, aos quais ficavam presos. Por isso, os seringueiros não podiam deixar os seringais para trabalhar na ferrovia, onde seriam homens livres*”. FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A ferrovia do diabo*. São Paulo, 2008, p. 198.

⁷³⁹ A ser analisado no item seguinte deste capítulo.

⁷⁴⁰ WEINSTEIN, Barbara. *A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920*. São Paulo, 1993, p. 215.

⁷⁴¹ Idem, pp. 36 – 38.

Celso Furtado ao se referir a este desgaste humano da migração nordestina aos seringais amazônicos, afirma:

Os planos do imigrante nordestino que seguia para a Amazônia seduzida pela propaganda fantasista dos agentes pagos pelos interesses da borracha, ou pelo exemplo de poucas pessoas afortunadas que regressavam com recursos, baseavam-se nos preços que o produto havia alcançado em suas melhores etapas. Ao declinarem estes de vez, a miséria generalizou-se rapidamente. Sem meios para regressar e na ignorância de que realmente se passava na economia mundial do produto, lá foram ficando. Obrigado a completar seu orçamento com recursos locais de caça e pesca, foram regredindo à forma mais primitiva da economia de subsistência, que é a do homem que vive na floresta tropical, e que pode ser aferido por sua baixíssima taxa de reprodução. Excluídas as consequências políticas que possa haver tido, e o enriquecimento fortuito de reduzido grupo, o grande movimento de população nordestina para a Amazônia consistiu basicamente em um enorme desgaste humano em uma etapa em que o problema fundamental da economia brasileira era aumentar a oferta da mão de obra.⁷⁴²

A partir desta submissão dos trabalhadores para a produção da borracha, fator dinâmico da economia brasileira daquele momento, juntamente com o café, verificou-se que os produtores eram mais um simples elo da cadeia de dependência. Esta relação é o que discutiremos seguir.

4.4 O Papel das Casas Aviadoras

No seringal, a produção da borracha não pertence ao seringalista, pertence ao seringueiro que vende ao dono do seringal em troca de dinheiro ou mercadorias, a um preço um pouco abaixo dos centros comerciais mais próximos. Quando o seringueiro vai ao armazém do dono do seringal e não encontra o produto que deseja vende sua borracha a estranhos, este novo comprador oferecerá um preço menor pela borracha, mas ainda assim é preferível, caso o pagamento fosse realizado em dinheiro ou em mercadoria rara.⁷⁴³Tarefa esta realizada pelo aviador.

Conforme Arthur Cezar Ferreira Reis, *“as casas aviadoras são os estabelecimentos comerciais que se constituíram para abastecer os seringais, dêles recebendo, em troca, a borracha que produzem e na posse de realizar as operações de venda para o exterior”*.⁷⁴⁴

⁷⁴² FURTADO, Celso. Formação Econômica do Brasil. 19ª. ed. São Paulo, 1984, pp. 134 – 135.

⁷⁴³ WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, p. 37.

⁷⁴⁴ REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 84.

Era prática comum que o comerciante adiantasse ao seringueiro recém chegado ferramentas, víveres e remédios, a preços altamente inflacionados. Este abuso era de tal modo disseminado que representava um traço essencial do negócio da borracha, ainda que muitos seringueiros lutassem constantemente para limitar suas obrigações para com o aviador.⁷⁴⁵ Surgia, então, duas figuras no seringal: o aviador (comerciante) dono do seringal e o aviado, o seringueiro.

Mas num determinado processo da produção, devido à falta de capital, os seringalistas são dependentes das Casas Aviadoras tanto de Manaus e de Belém, que também ficaram dependentes destes, assim como os seringueiros são dependentes dos seringalistas. José Carlos de Macedo Soares (1927) sugeria que cabe ao governo a criação de um crédito agrícola, que visasse uma exploração mais regular e, principalmente, fomentar as plantações.⁷⁴⁶

A síndrome de débito também afetava ao patrão tanto quanto aos seringueiros, uma vez que era “escravo” das Casas Aviadoras das grandes cidades e sofria ameaças de execução de suas hipotecas ou embargos de ativos. E nem mesmo a grande Casa Aviadora ficava incólume, frequentemente em débito com as firmas importadoras, necessitando de liquidez, muitas vezes estas firmas foram obrigadas a vender sua borracha ao exportador a um preço menor. Segundo Weinstein (1993), “*a Amazônia é uma terra do crédito. Não há capital. Os seringueiros devem ao patrão, o patrão deve à Casa Aviadora, a Casa Aviadora deve ao estrangeiro*”.⁷⁴⁷

Tanto em Belém como em Manaus, as Casas ocupavam grandes prédios onde se depositavam as mercadorias a serem remetidas para os seringais, onde funcionavam os respectivos escritórios. As compras dos seringais realizavam-se aí, e não existiam numerosas Casas Aviadoras. O abastecimento do seringal processava-se em épocas que precediam à colheita do látex e preparação de bolas de borrachas.⁷⁴⁸

Os principais produtos consumidos nos seringais eram compostos pelos utensílios para a extração, ao vestiário, à alimentação, remédios e objetos de luxos. Compreendia o essencial, o indispensável à existência diária, e o supérfluo, sem utilidade no seringal, também era enviado visando mais lucros. A partir de uma lista destes produtos arbitrou-se uma classificação onde se constatou que a maior parte dos produtos que os seringueiros consumiam incidia no essencial para a colheita do látex.

⁷⁴⁵ WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, p. 37.

⁷⁴⁶ SOARES, José Carlos de Macedo. A borracha. Paris: L. Chauny et L. Quinsac, 1927, p. 49.

⁷⁴⁷ WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, p. 38.

⁷⁴⁸ REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 86.

Na arbitragem da listagem no quadro a seguir, nos itens supérfluos, vários deles são alimentos. A Casa Aviadora era o elo mais importante, de acordo com Barbara Weinstein (1993), da cadeia comercial na Amazônia, por sua posição central e pelo exercício de múltiplas funções. Também conhecida como “Casa Receptora” da borracha,⁷⁴⁹ era essa firma que decidia quando e a quem vender a borracha. Eram as Grandes Casas Aviadoras que negociavam com as Casas Importadoras as mercadorias a serem passadas ao negociante do vilarejo, ao seringalista e finalmente ao seringueiro. Era o mesmo estabelecimento que providenciava o transporte dos retirantes nordestinos que rumavam para os seringais, e, ainda que atuava como representante legal e financeiro de seus clientes mais ricos residente no interior.⁷⁵⁰

Quadro 4.2:Produtos consumidos nos seringais

Alimentos	Roupas	Ferramentas	Remédios	Armas	Supérfluos
Carne seca/bife Salmão Toucinho Café Conservas de carne Massa de tomate Feijão, batata Açúcar, milho Chouriço, chá Farinha d'água Cebola, alho Sardinhas enl. Queijo Pirarucu Sal, álcool Pó de arroz	Tecido grosso e fino Riscadinhos Chapéus, pentas Sapatos Chinelos, broches Higiene Sabão Sabonete Espelho Escova Cosméticos Pasta dentífrica	Machadinhos Breu para canoas Estopas Baldes Tigelinhas Facas maiores Querosene Lanternas Facões Cordas grossas Lampiões Velas Copos Pratos Talheres Sacos	Água orizo Pílulas Elixir contra icterícia Água de macela e flor de sabugueiro Purgativos Algodão Quinino Sal de fruta Emulsão	Facas de bolso Espingardas para caça Rifles Balas	Cervejas Vinhos Champanha Cachaça Conhaque Vermute Genebra Doce de goiaba Atum, ervilha Manteiga, chá Roscas Cidra, anil Bolachas Papel de cigarros Cordas de Violão Gramofones

Fonte: Elaboração própria a partir de Arthur Cezar Ferreira Reis. O seringal e o Seringueiro. Rio de Janeiro, pp. 86 – 87.

A formação do capital era o papel preponderante exercido pela Casa Aviadora. Mas esse capital não se corporificou no interior da região produtora de borracha pelo dinheiro amodado, que circulava nos seringais, como nas cidades capitais da região amazônica propiciando o giro

⁷⁴⁹ Para distingui-las das verdadeiras exportadoras, mas que também são importadoras, porque compram os bens do exterior os produtos que serão consumidos na economia da borracha.

⁷⁵⁰ WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, pp. 33 – 34.

das operações de compra e venda. No caso, o crédito era fornecido e esse, mediante vales, nas contas e nos próprios produtos recebidos de fora ou exportados pelos seringueiros.⁷⁵¹

A borracha, após passar pelas mãos das Casas Aviadoras era transferida para uma das Casas Exportadoras e a transação entre elas se dava em moeda sonante (moeda cunhada), mas, também, se admitiu em forma de consignação, pela qual a firma aviadora detinha a propriedade da borracha, pagando ao exportador na base da comissão. O mais habitual era que o exportador adquirisse de vez a borracha, e a firma exportadora, geralmente, era um representante de Companhias compradoras de borrachas de Nova York ou Liverpool. Tendo maior acesso ao dinheiro e à moeda estrangeira do que outras companhias no país, a firma exportadora também desempenhava a função de agência bancária informal, mas sua principal função era a aquisição da borracha e providenciar sua transferência para o exterior.⁷⁵²

Quadro 4.3: Hierarquia dentro da economia da borracha (sua localização, sua função)

Identificação	Localização	Função
1º Importador final da borracha	Nova Iorque, Liverpool	Realizava a venda final da borracha ao fabricante com quem possuía algum acordo pré-estabelecido.
2º Importador nacional	Manaus, Belém, Corumbá	Armazenadores de secos e molhados recebidos do exterior, responsável pelo pagamento do custo de transporte marítimo e de outras despesas que ocorreram após ter deixado o Brasil.
3º Casa Aviadora	Manaus, Belém	Encarregado da compra da borracha do dono do seringueiro e fornecedor de produtos e de crédito aos seringalistas.
4º Seringalista	Amazonas, Pará, Acre e norte de Mato Grosso	É o proprietário do Seringal e que concede aos seringueiros o direito de explorar as seringueiras e delas extrair o látex.
5º Seringueiros	Nos Seringais das regiões produtoras	É o responsável pela produção da borracha. Eles são oriundos principalmente do nordeste brasileiro, em sua grande maioria, cearenses.

Fonte: Elaboração própria.

A borracha, um produto extrativista, assim como os produtos agrícolas são - tomadores de preços - tem seu preço decidido pelo mercado internacional e não por seus produtores. Conforme Weinstein sugere: “*Não é necessário ser muito perspicaz para compreender que o*

⁷⁵¹ REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 90.

⁷⁵² WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, p. 34.

mercado da borracha não se constitui na Amazônia mas, sim, nos grandes centros do exterior como Londres e Nova York”.⁷⁵³ Era o cliente estrangeiro que tinha todas as condições em ser o responsável por dar a última palavra quanto aos preços.

Os financiamentos ou aviamentos feitos aos seringalistas pela Casa Aviadora para a preparação de uma safra; são, em geral, saldados somente ao se aviar a safra seguinte, isto é, nove meses a um ano depois, quando o financiado traz a borracha da safra passada para vender e liquidar suas contas⁷⁵⁴. Por sua vez, as Casas Aviadoras são dependentes dos exportadores e esses da demanda externa do produto.⁷⁵⁵

O auge da borracha na primeira década do século XX atraiu empresas estrangeiras não só nos dois principais Estados, assim como a região produtora Pará e Amazonas, como a região produtora do norte do Mato Grosso. Assim, companhias Inglesas, Americanas, Belgas se fizeram presentes. Percival Farquhar organizou em 1906 a Cia. Port of Pará que foi o primeiro elo da cadeia de empresas interdependentes na região amazônica. Essa companhia foi a cabeça da *holding* de Farquhar constituída na região.⁷⁵⁶

Além dessas empresas, constituiu a Port of Pará que formou duas subsidiárias; a *Amazon Development Company* e a *Amazon Land and Colonization Company*, uma concessão recebida do governo do Pará, área de 60.000 Km².⁷⁵⁷ A partir dessa concessão sofreu ataques o empresário americano.⁷⁵⁸

Também Farquhar fundou a *Guaporé Rubber*, para operar concessões no norte de Mato Grosso. Foram três: 1) A *Companhia Julio Müller Rubber* do rio Mutum Paraná a Guajará-Mirim, ao longo da ferrovia; 2) A *Companhia Guaporé Rubber Company*; 3) A *Madeira-Mamoré Trading Company*, na Bolívia, a *Guaporé Rubber Company*, subsidiária da *Madeira-Mamoré Railway*, estendia-se de Guajará-Mirim ao Forte Príncipe da Beira, concessão outorgada em 1901 que, após passar por várias transferências, finalmente foi conferida à *Guaporé Rubber Company*.⁷⁵⁹

⁷⁵³ Idem, p. 35.

⁷⁵⁴ Idem, p. 21.

⁷⁵⁵ WEINSTEIN, Barbara. *A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920*. São Paulo, 1993, p. 189.

⁷⁵⁶ CASTRO, Ana Célia. *As Empresas estrangeiras no Brasil 1860 – 1913*. Dissertação. Campinas: Unicamp, 1976, p. 124.

⁷⁵⁷ Que equivale a duas vezes o território da Bélgica.

⁷⁵⁸ CASTRO, Ana Célia. *As Empresas estrangeiras no Brasil 1860 – 1913*. Dissertação. Campinas: Unicamp, 1976, p. 126.

⁷⁵⁹ FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A ferrovia do diabo*. São Paulo, 2008, p. 289.

A companhia inglesa na Amazônia era a *Amazon River Steam Navigation*, empresa essa comprada por Farquhar como a Companhia de Navegação do Amazonas, assim, estabeleceu-se o monopólio de transporte do rio Amazonas.

A preponderância era dos ingleses⁷⁶⁰ na economia brasileira, desde a segunda metade do século XIX até os primeiros anos do século XX. Surgiu então no norte de Mato Grosso um forte concorrente, os Estados Unidos, já alçados à categoria de economia dominante em expansão.⁷⁶¹

No quadro a seguir apresentam-se algumas companhias Belgas fundadas na região amazônica e no Mato Grosso.

Quadro 4.4: Companhias Belgas fundadas no norte do país.

Denominação	Ano de fundação	Sede	Capital (em francos belgas)	Finalidade
Cie. Dês Cauotchous du Mato Grosso	1898	Antuérpia	1.000.000	Borracha
La Brasiliene	1898	Bruxelas	1.200.000	Borracha
Cie. d'Enterprises Electriques do Pará	1899	Bruxelas	2.500.000	Iluminação em Belém
Albuna S.A.	1900	Bruxelas	1.350.000	Borracha do Mato Grosso
Cie. d'Enterprises Electriques do Pará	1910	Bruxelas	1.250.00	Eletricidade

Fonte: Roberto Santos. História Econômica da Amazônia (1800 – 1920). São Paulo, 1980, p. 136.

A nascente indústria automobilística norte-americana passou a demandar maiores quantidades de borracha, da qual o Brasil era o maior fornecedor. Toda a produção de borracha, e outros produtos extrativos do norte mato-grossense foram transportados pelos rios Madeira-Mamoré, Amazonas e suas variantes.⁷⁶²

A borracha passou a ser a maior receita do Estado de Mato Grosso, superando a erva-mate. No limite territorial com os dois maiores produtores da borracha, o Mato Grosso sofreu devido à indefinição das demarcações, objeto de análise do próximo item.

⁷⁶⁰ Esta questão será objeto de análise no próximo capítulo.

⁷⁶¹ BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação de Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 97

⁷⁶² Ibidem.

4.5 Mato Grosso versus Amazonas e Pará

Como já assinalado, nos primórdios, a base da economia matogrossense centrou-se no ouro explorado através das catas e encontrado nos depósitos aluvionais e, uma vez exaurida a extração do minério, surgiu outra atividade extrativa, porém de outra natureza⁷⁶³, a indústria extrativa da borracha⁷⁶⁴. As seringueiras se encontravam em muitos dos vales mais ricos em regiões isoladas, como o nordeste da Bolívia, mais tarde o Acre e o noroeste de Mato Grosso, localizando-se acima de corredeiras intransponíveis que foram contornadas pela Estrada de Ferro Madeira-Mamoré⁷⁶⁵. Nessa mesma região, além da dificuldade de transporte também havia muita dificuldade de estabelecer uma delimitação clara nos limites Estaduais.

Na passagem do Império para a República, surgiu uma questão de limites entre os Estados do Amazonas e Mato Grosso, a pendência foi dirimida pelo Supremo Tribunal Federal. Mas desde a instalação da EFMM que ali começara, e que em grande parte ficara no Mato Grosso, a exceção de 7 km com a perspectiva de crescimento, a Assembleia Legislativa de Mato Grosso aprovou a lei 494, sancionada pelo presidente do Estado em 03 de junho de 1908, cujo artigo primeiro estipulava:

Fica criada no norte do Estado, uma comarca especial, formada de um só município, com a denominação de Santo Antônio do rio Madeira e tendo os seguintes limites: partindo da cachoeira de Santo Antônio do Rio Madeira e tendo os seguintes limites: partindo da cachoeira de Santo Antônio do rio Madeira, no paralelo de 8°48', o rio Madeira acima até a foz do rio Guaporé até encontrar a cachoeira de Santo Antônio no rio Madeira a linha que extrema os territórios dos Estados de Mato Grosso e do Amazonas.⁷⁶⁶

A convivência pacífica entre os postos fiscais de ambos Estados foi colocada à prova a partir deste incidente narrado pelo Delegado Fiscal matogrossense, cujo desfecho final mostrou a cooperação entre as instituições arrecadoras tanto do Amazonas como do Mato Grosso, conforme a narrativa a seguir de Virgílio Correa Filho, 1925:

O seringueiro Francisco Bayla do lago descia o rio Roosevelt trazendo uma partida de borracha de território Matogrossense, sem despachar o produto no respectivo posto, pelo que o agente fiscal mandou apreender o carregamento e fez seguir um guarda acompanhando-o até esta capital. As informações prestadas pelo guarda mostraram que o facto fora provocado por um emissário que há mezes tinha seguido para aquella zona, a mando do Thezouro do Amazonas, para inspecionar os postos fiscais... Aqui, chegada a partida de

⁷⁶³ Reconhecemos o hiato temporal entre a atividade de mineração e a exploração da borracha, em torno de um século.

⁷⁶⁴ MARTINS, Demosthenes. História de Mato Grosso. São Paulo, [19. .], p. 154.

⁷⁶⁵ GAULD, Charles Anderson. Farquhar. O último Titã. Um empreendedor americano na América Latina. São Paulo, 2006, p. 134.

⁷⁶⁶ FERREIRA, Manoel Rodrigues. A Ferrovia do Diabo. São Paulo, 2006, p. 234.

borracha, os seus consignatarios vieram procurar-me para me fazerem sciente de que o Thezouro do Amazonas se recusava a despachar-lh`a como mattogrossense e em face dessa justa reclamação apressei-me em officiar ao Sr inspetor do Thezouro, remetendo-lhes as segundas vias de todos os documentos comprobatorios da procedência mattogrossense da partida da borracha em questão, devidamente visados pelos guardas amazonenses.⁷⁶⁷

Este conflito fiscal acontecera pela “*carencia de raias officiaes, que no Regime Imperial não era de alta conta, ressaltou, com todos os efeitos, quando a constituição republicana, ao outorgar aos Estados as terras devolutas, compreendidas em suas raias, aumentou-lhes, por outro lado, os encargos de administração*”.⁷⁶⁸ Cada Estado fixou os limites de sua jurisdição que lhe competeria levando em conta seus interesses econômicos, critério este que levaria ao choque de interesses com o Estado vizinho que também se atribuía os mesmos direitos.

No decreto nº 50 do coronel João Nepomussemo de Medeiros Mallet, governador do Estado de Mato Grosso, ficou evidente esta atitude.⁷⁶⁹

O Estado de Mato Grosso, juntamente com seus dois vizinhos, foram os principais produtores da borracha, mas sofreram com os problemas limítrofes. Em 1894, o presidente do Estado de Mato Grosso, Manuel Murтинho, inaugurou a Coletoria de São Manuel, no limite com o Pará. A reação foi imediata por parte dos seringueiros paraenses, levando suas queixas contra a autoridade matogrossense ao Vice-governador do Pará. Este ordenou ao comandante do 2º Corpo de Infantaria mediante o uso da força coercitiva, intimar a retirada do funcionário, encarregado da Coletoria matogrossense, e diante dessa força recuou sob protesto, lavrado em dezembro de 1894. Assim, malogrou-se a tentativa de estabelecimento do posto fiscal no vale de Tapajóz.⁷⁷⁰ De acordo com o Correa Filho (1925), o vice-governador paraense extrapolou as suas funções com esta medida.

⁷⁶⁷ FILHO, Virgílio Corrêa. As Raias de Matto Grosso. Vol. I – IV Fronteira Septentrional. São Paulo, 1925, p. 86.

⁷⁶⁸ Ibidem.

⁷⁶⁹ DECRETO Nº 500 Coronel João Nepomuceno Mallet, Governador do Estado de Mato Grosso, Decreta: Art. 1º – Ficam creadas duas collectorias para arrecadação de impostos, uma na margem direita do rio Madeira, proximoá cachoeira de Santo Antonio e a outra na margem do Tapajóz, junto á foz do rio S. Manoel, ou das Três-Barras.

Art. 2º – A collectoria de Santo Antonio terá agencias fiscaes nas embocaduras do Jamary e Giparaná.

Art. 3º – Essas collectorias e agencias fiscaes se regerão pelo Regulamento que baixou com o acto nº 57 de abril de 1889, que consolidou a legislação vigente e deu novas regras para a cobrança de impostos de lançamento.

Art. 4º – Revogam-se as disposições em contrario.

Palacio do Governo do Estado de Matto Grosso, em Cuyabá, 6 de Julho de 1891, 3º. da Republica (A) João Nepomuceno Mallet. FILHO, Virgílio Corrêa. As Raias de Matto Grosso. Vol. I – IV. Fronteira Septentrional. São Paulo. Secção de Obras d “O estado de São Paulo”, 1925, p. 105.

⁷⁷⁰ FILHO, Virgílio Corrêa. As Raias de Matto Grosso. Vol. I – IV Fronteira Septentrional. São Paulo, 1925, p. 87.

Com o intuito de solucionar o litígio com o Estado do Pará, Murtinho recorreu ao Congresso Nacional. Mas antes disso, avisa ao governador do Pará os motivos que o levaram a tomar esta atitude: “... Não tendo sido apresentado á Camara dos Deputados a exposição que dirigi ao C.N., sobre a questão de limites entre este Estado e o que dignamente administraes, por ter parecido de melhor alvitre aos representantes de Mattogrosso, promoverem com o desse Estado um accôrdo a tal respeito para ser submettido ao dito congresso”.⁷⁷¹

Mesmo após 17 anos, o problema observado pelo governador de Mato Grosso, continuou sendo a falta de instalação de um aparelho arrecadatório como Coletoria ou Mesas de Rendas. No Relatório apresentado ao presidente do Estado em 1913, o Delegado Fiscal, queixava-se da seguinte maneira: “Não possuimos até hoje agencias do correio, meza de rendas, capatazias dos portos e, o mais que tudo isso, temos a Meza de Rendas de Porto Velho⁷⁷² intervindo directamente em nosso territorio cobrando indevidamente impostos, creando dificuldade de toda a monta e intervindo até na navegação⁷⁷³ dos rios Mamoré e Guaporé”.⁷⁷⁴

O mesmo Delegado Fiscal reconhece a relevância da ajuda do governo federal prestada ao Amazonas e Pará, mas deixou explícita a necessidade de Mato Grosso ter o mesmo

⁷⁷¹Offício de 21 de Outubro de 1896 do Governo do Estado de Mato Grosso ao Governo do Pará, Cuiabá, APMT.

⁷⁷²Porto Velho foi criada por desbravadores por volta de 1907, durante a construção da E.F. Madeira- Mamoré. Fica nas barrancas da margem direita do rio Madeira, o maior afluente da margem direita do rio Amazonas. Desde meados do sec. XIX, nos primeiros movimentos para construir uma ferrovia que possibilitasse superar o trecho encachoeirado do rio Madeira (cerca de 380km) e dar vazão à borracha produzida na Bolívia e na região de Guajará Mirim, a localidade escolhida para construção do porto onde o caucho seria transbordado para os navios seguindo então para a Europa e os EUA, foi Santo Antônio do Madeira, província de Mato Grosso.

As dificuldades de construção e operação de um porto fluvial, em frente aos rochedos da cachoeira de Santo Antônio, fizeram com que construtores e armadores utilizassem o pequeno porto amazônico localizado 7km abaixo, em local muito mais favorável.

Em 15/01/1873, o Imperador Pedro II assinou o Decreto-lei n.º 5.024, autorizando navios mercantes de todas as nações subirem o Rio Madeira. Em decorrência, foram construídas modernas facilidades de atracação em Santo Antônio, que passou a ser denominado Porto Novo.

O porto velho dos militares continuou a ser usado por sua maior segurança, apesar das dificuldades operacionais e da distância até S. Antônio, ponto inicial da EFMM.

Percival Farquar, proprietário da empresa que afinal conseguiu concluir a ferrovia em 1912, desde 1907 usava o velho porto para descarregar materiais para a obra e, quando decidiu que o ponto inicial da ferrovia seria aquele (já na província do Amazonas), tornou-se o verdadeiro fundador da cidade que, quando foi afinal oficializada pela Assembléia do Amazonas, recebeu o nome Porto Velho. Conforme IBGE. Disponível em: <http://www.cidades.ibge.gov.br/painel/historico.php?lang=&codmun=110020&search=rondonia|porto-velho|infograficos:-historico> Acesso em 19 abr 2016.

⁷⁷³ As dificuldades criadas pela repartição de Porto Velho, que nenhum navio que navegavam os rios Guaporé e Mamoré, utilizaram a bandeira nacional, preferindo no seu lugar o pavilhão boliviano.

⁷⁷⁴ Relatório apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques Presidente do Estado de Mato Grosso pelo Dr. Octavio da Costa Marques Delegado Fiscal de Mato Grosso em Amazonas e Pará, Cuiabá, APMT, 1913, p. 3.

tratamento porque *“justamente é o que mais necessita dos auxílios por ser uma das mais ricas zonas do valle do Amazonas e mais diretamente, sente-se inteiramente abandonado”*.⁷⁷⁵

As principais funções de uma delegacia fiscal eram: a arrecadação de impostos, repressão do contrabando que se fazia para a Bolívia, pela taxa mínima que aí são gravados os produtos. Sobre o rio Guaporé, este ilícito foi muito facilitado, porque bastava atravessar o rio de uma margem para outra para se pisar em território estrangeiro. Conforme o Delegado Fiscal Leopoldo de Mattos, a fiscalização não é satisfatória pela dificuldade que apresenta o rio Guaporé que não pode ser feito o ano todo pela existência de uma corredeira entre pedras e que não permite a passagem da embarcação em tempo de seca.⁷⁷⁶

De fato, o problema de limites matogrossenses teve sua origem durante o regime colonial. Já na época republicana os cartógrafos e mapistas traçavam linhas divisórias puramente imaginárias complicando ainda mais o caos na determinação de limites. Mas a necessidade de defesa territorial assumiu uma ordem fiscal e econômica com a autonomia que a Constituição Federal da República conferiu aos Estados, já que poderiam explorar economicamente suas riquezas, como a seringueira. Tiveram encargos e bônus que teriam de atender, por isso foi necessário criar novas fontes de renda e cogitar a arrecadação de impostos em suas fronteiras.⁷⁷⁷

A partir daqui foram fixadas as fronteiras setentrionais que separavam o Mato Grosso do Amazonas, pelo álveo do rio Madeira, desde a linha divisória com a Bolívia até a cachoeira de Santo Antônio, e daí continua pelo paralelo 8°48', rumo ao leste. Já a linha estabelecida com o Pará é o rio Telles Pires, desde sua confluência com o Tapajós até o Salto das Sete Quedas, de onde em linha seca, a divisória deverá procurar a ponta norte da Ilha Bananal ou Tapirapé. Mesmo com estas definições, a solução de litígios continuou tanto com Amazonas e o Pará.⁷⁷⁸

Mas o acordo mais importante entre os Estados de Amazonas e Mato Grosso foi realizado por uma Convenção de limites, celebrada em 29 de outubro de 1904. O Estado do Amazonas foi representado pelo seu governador de Estado, Sr. Alberto Rangel (Secretário de Estado) e João Chrysostomo da Rocha Cabral (Procurador Fiscal da Fazenda Estadual). Pelo

⁷⁷⁵ Idem, pp. 3 – 4.

⁷⁷⁶ Relatório correspondente ao exercício de 1915 apresentado a Sua Excia. o Snr. General Dr. Caetano Manoel de Faria e Albuquerque Presidente do Estado de Mato Grosso por Leopoldo de Mattos, Manaus, 1916, pp. 49 – 50.

⁷⁷⁷ FILLHO, Virgílio Corrêa. As Raias de Matto Grosso. Vol. I – IV Fronteira Septentrional. São Paulo, 1925, p. 104.

⁷⁷⁸ Idem, pp. 98 – 99.

Mato Grosso, seu presidente de Estado (Antônio Paes de Barros) e pelo Governo Nacional o Contra-almirante Henrique Pinheiro Guedes. A Convenção assinada tinha sete artigos.⁷⁷⁹

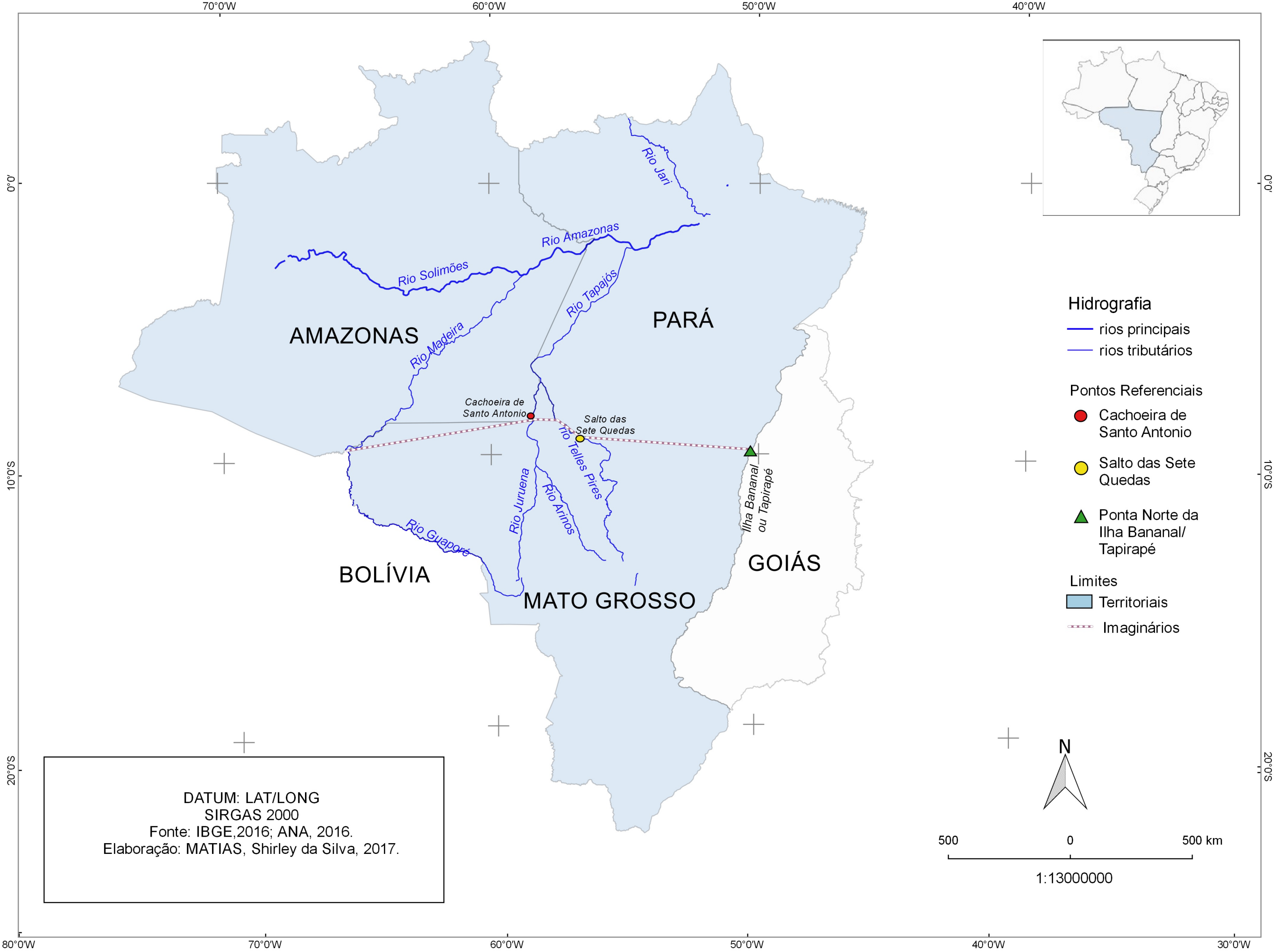
Conforme observado pelo Delegado Fiscal, a cláusula de fixação de limite do paralelo 8°48' não determinou as interseções com os cursos. Essa lacuna propiciou que até meados de 1916: *“toda a exportação de gomma elástica dos rios Roosevelt, Madeirinha, Guaryba e Aripuanã, fosse considerada como amazonense, pois o Estado do Mato Grosso não tinha ali posto fiscais e não percebia direito de exportação sobre os produtos vindos daquelles rios”*.⁷⁸⁰

No Mapa em continuação verificamos os limites imaginários entre os Estados de Mato Grosso, Amazonas e Pará.

⁷⁷⁹ Idem, p. 107.

⁷⁸⁰ DOCUMENTOS relativos ao Convenio fiscal provisório firmado com o GOVERNO DO AMAZONAS em 24 de maio de 1917 para cobrança das taxas de exportação sobre a borracha proveniente do Rio Aripuanã. Elaborada pelo Delegado Fiscal Conrado Erichsen Filho, Cuiabá, APMT, 1917, p. 4.

MAPA 1: LIMITES IMAGINÁRIOS ENTRE OS ESTADOS DE MATO GROSSO, AMAZONAS E PARÁ NO PERÍODO REPUBLICANO



DATUM: LAT/LONG
SIRGAS 2000
Fonte: IBGE, 2016; ANA, 2016.
Elaboração: MATIAS, Shirley da Silva, 2017.

Mas a partir dessa data, o Governo matogrossense instalou postos fiscais, mesma atitude assumida pelo governo do Amazonas. Devemos levar em conta que nesse momento a borracha brasileira como um todo já havia entrado em fase de queda pela concorrência asiática.

A partir da data desse acordo, o Estado de Mato Grosso passou a instalar postos fiscais em várias frentes até 1915, como as Agências de Santo Antônio e Vila Murтинho e dos Postos Fiscais Generoso Ponce no Jacy Paraná, Presidente Marques no Acampamento 33 da EFMM e Espiridião Marques em Guajará-Mirim. A instalação compreendia, além da Repartição Fiscal uma Delegacia de Polícia, residência para funcionários e acomodação para os contraventores presos.⁷⁸⁰

Nas estatísticas a serem apresentadas estão os registros das Delegacias Fiscais do Norte que descrevem o momento de maior produção da borracha nesta região do Estado, e e também o momento de volume maior, se comparado com as saídas pelo porto de Corumbá.

Verificou-se na tabela abaixo que a Agência que mais exportou borracha matogrossense foi a localizada sobre o rio Jamary que até o funcionamento da situada no rio Machado, era responsável por 82,7% da exportação total. Mesmo após o início das exportações pela Agência do rio Machado, a Jamary continuou ocupando o lugar de principal agência exportadora do Mato Grosso.

No Mapa 2, verificamos as diversas agências fiscais pelas quais o Mato Grosso exportou suas borrachas.

⁷⁸⁰ Delegacia Fiscal do Estado de Matto-Grosso em Manaos. Relatório correspondente ao exercício de 1915, apresentado a Sua Excia. o Snr. General Dr. Caetano Manoel de Faria e Albuquerque, Presidente do Estado de Mato Grosso por Leopoldo Matos, Manaos, 1916, p. 13.

MAPA 2 - AGÊNCIAS E POSTOS FISCAIS INSTALADOS EM MATO GROSSO ATÉ 1915

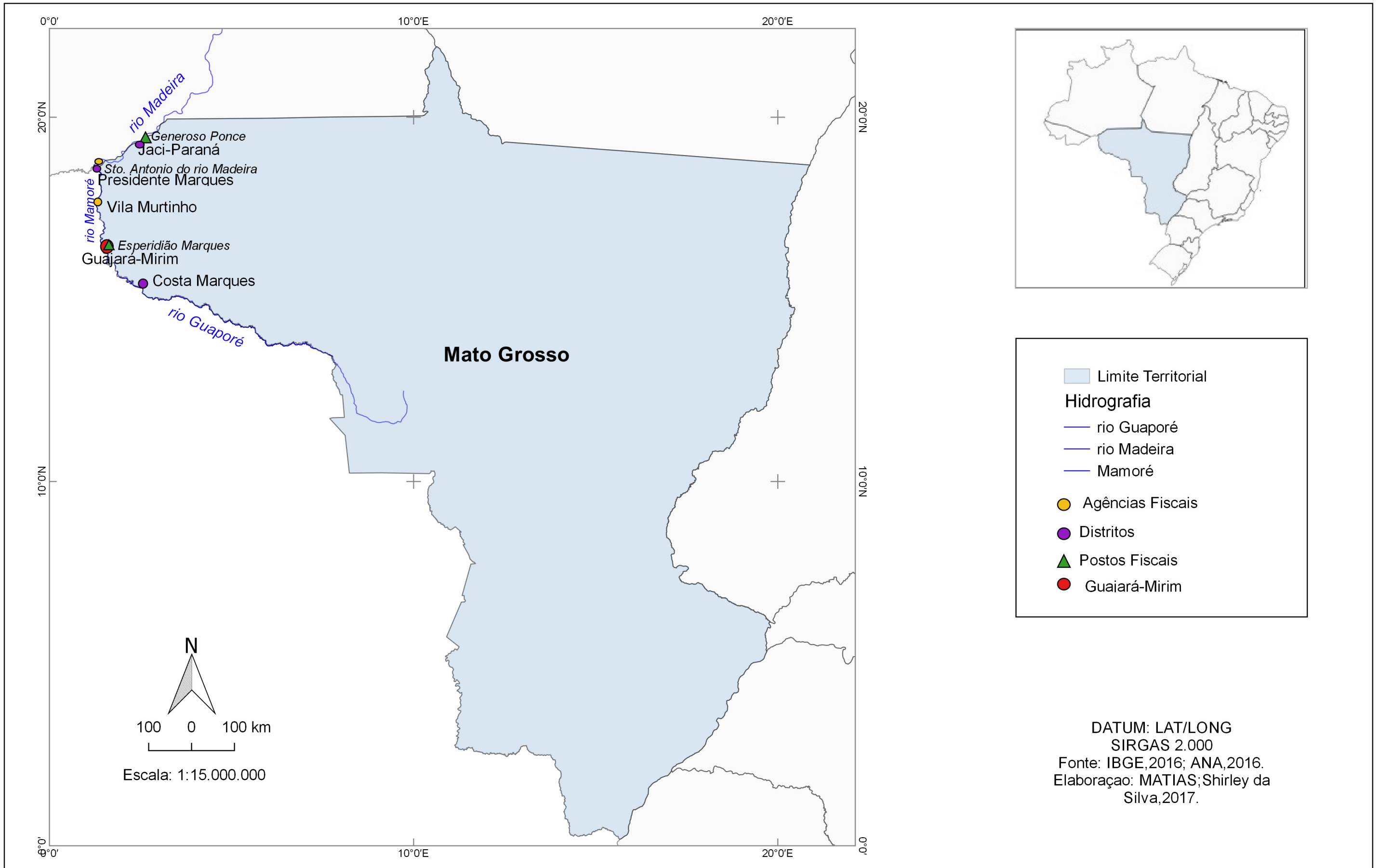


Tabela 4.3: Exportação da Borracha pelas diversas Agências nos anos 1907 a 1915 em mil quilogramas

Agências Fiscais	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914	1915
Rio Jamary	1.092,5	1.252,2	911,0	1.295,6	802,2	1.037,7	1.039,8	1.304,9	1.126,5
R. Machado (*)					516,0	1.031,0	786,5	829,3	704,0
Santo Antônio	98,5	152,7	151,0	142,4	192,2	362,4	383,0	447,0	505,0
Vila Murтинho e Pdte. Marques (**)					9,3	106,5	302,6	392,0	505,6
São Manoel		156,0	167,8	107,4	73,7	168,2	123,1	166,2	158,0
T O T A L:	1.191,0	1.560,9	1.229,8	1.545,4	1.593,4	2.705,8	2.635,0	3.139,4	2.493,5

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Relatório da Delegacia Fiscal do Estado de Matto-Grosso em Manáos. Relatório correspondente ao exercício de 1915, apresentado a S. Excia. Snr. General Dr. Caetano Manoel de Farias e Albuquerque, Presidente do Estado de Matto-Grosso por Leopoldo de Mattos. Manáos, 1916, diversas páginas.

(*) Nos anos correspondentes a 1907, 1908, 1909 e 1910 é a somatória correspondente às exportações registradas tanto pelas Agências Fiscais de Rio Jamary e Rio Machado.

(**) Nos anos correspondentes a 1907, 1908, 1909 e 1910 é a somatória que corresponde às exportações registradas tanto pelas Agências Fiscais de Santo Antônio, Vila Murтинho e Presidente Marques.

Além da escolha por agências, optou-se também pela análise dos tipos de borracha exportados, assim como a exportação mensal da goma. Arbitrou-se a escolha da Agência do rio Jamary por ser o lugar de maior proporção de tal da exportação, se comparado com as outras agências fiscais.

Tabela 4.4: Exportações pelo Rio Jamary conforme o tipo de borracha de 1911 a 1914 em quilogramas e sua proporção em porcentagens.

Anos	Fina		Sernamby		S. Caucho		Caucho		Total
1911	372.267	46,41	33.864	4,22	395.882	49,35	152	0,02	802.165
1912	441.672	42,56	35.582	3,43	560.133	53,98	341	0,03	1.037.728
1913	363.102	34,92	40.640	3,91	585.070	56,27	50.997	4,90	1.039.809
1914	590.809	45,28	36.403	2,79	676.172	51,82	1.476	0,11	1.304.860

Fonte: Elaboração Própria a partir dos dados do Relatório da Delegacia Fiscal do Estado de Matto-Grosso em Manáos. Relatório correspondente ao exercício de 1915, apresentado a S. Excia. Snr. General Dr. Caetano Manoel de Farias e Albuquerque, Presidente do Estado de Matto-Grosso por Leopoldo de Mattos. Manáos, 1916, p. 64.

Percebe-se que a Seringueira Caucho, uma árvore um pouco inferior à hevea *brasiliensis*, enquanto à qualidade da borracha produzida, foi responsável pela produção da borracha fina, apresentando dados superiores em todos os anos mencionados. Na média desses

4 anos atingiu a cifra de 52,85% das exportações totais por esta agência. Já a borracha fina representou 42,29% de média. Não foi encontrada a diferença de preço entre eles nos Relatórios assinalados. Já o sernamby, que tem um preço bem inferior aos outros tipos, tem pouca participação no componente de exportação da borracha, pois só atingiu 3,6% do total exportado. Constatou-se, portanto, o que tanto pelas Agências de São Manoel quanto pelo do Rio Machado exportaram-se mais borracha fina.

O mesmo critério da tabela anterior foi adotado para a elaboração da tabela que se segue e que visa à verificação do volume de exportações mês a mês no período de 1911 a 1914.

Tabela 4.5: Exportação de borracha pela Agência do Rio Juary nos anos de 1911 a 1914, mensalmente, e em quilogramas.

MESES	A N O S			
	1911	1912	1913	1914
Janeiro	165.863	247.903	152.919	86.990
Fevereiro	48.737	96.595	163.761	239.448
Março	270.066	139.392	174.139	201.181
Abril	29.121	141.951	45.725	194.335
Maiο	45.539	22.357	102.731	83.900
Junho	22.197	50.236	76.254	33.722
Julho	36.658	20.005	54.111	97.913
Agosto	94.839	102.527	53.735	89.940
Setembro	6.066	27.653	98.333	53.929
Outubro	20.155	912	49.718	25.436
Novembro	42.947	28.263	32.711	50.425
Dezembro	19.977	159.934	35.672	97.641
T O T A L	802.165	1.037.728	1.039.809	1.304.860

Fonte: Relatório da Delegacia Fiscal do Estado de Matto-Grosso em Manãos. Relatório correspondente ao exercício de 1915, apresentado a S. Excia. Snr. General Dr. Caetano Manoel de Farias e Albuquerque, Presidente do Estado de Matto-Grosso por Leopoldo de Mattos. Manãos, 1916, p. 70.

Conforme tabela acima, o maior volume de exportação acontecia nos três primeiros meses do ano, um período que não coincide com a coleta da seringueira. Nos anos ímpares, 1911 e 1913, março foi o mês de maior venda para o exterior. Em 1912, a maior venda foi em janeiro e em 1914 foi em fevereiro.

A boa qualidade da borracha matogrossense repercutiu na imprensa carioca, bem como no relatório do próprio Diretor da Exposição Nacional, de 1913, apresentado ao Ministério da Agricultura, com base no relatório do Presidente do Estado. O mencionado relatório inseriu um trecho da matéria publicada no *Jornal do Commercio* e que faz referência à borracha de Mato Grosso:

Matto Grosso que até hoje mal se conhecia como produtor de borracha acaba de apresentar na Exposição Nacional uma colleção de amostras que foi uma verdadeira revelação (ilegível), provar à evidencia os consideraveis progressos e o extraordinario desenvolvimento dessa industria no Estado. Dentro das amostras exibidas mereceram ser especialmente destacados os dois seguintes expositores: Madeira Mamoré Railway, Guaporé Rubber Company Ltd, Alexandre Addor, Almeida & Cia, Horlando Simão & Cia, Francisco Lucas de Barros, Arthur Borges & Cia, Jossetti & Cia, Manoel Pedroso da Silva Rondon e Joaquim José de Oliveira Ferro.⁷⁸²

Foram expostos vários artefatos de borrachas como calçados, bolas, barracos, sacos e outros produtos impermeáveis. Outra novidade da seção de Mato Grosso foi a amostra de borracha preparadas pelos índios Nhanbiquaras, que até em épocas recentes eram considerados antropófagos.⁷⁸³

Diferentemente do comportamento na Exposição citada acima, realizada no Rio de Janeiro, onde Mato Grosso se fez presente, na quarta exposição internacional deste produto o Estado não participou. Este evento foi realizado em Londres em junho de 1914.⁷⁸⁴ A não participação na exposição de Londres aconteceu num momento em que a Ásia estava aumentando muito sua participação no mercado da borracha.

Um dos motivos pelas quais aumentava a produção se deve à abundância de mão de obra disponível como do seu baixo custo. Partindo dos dados apresentados pelo Livro de Lançamento dos Termos, a média de salário para estes trabalhadores varia entre 500 a 1\$000 por cada dia de trabalho. Já os trabalhadores Tamils⁷⁸⁵ ganhavam 1\$000 por dia, seguido pelo

⁷⁸² RELATÓRIO apresentado Exmo. Snr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques, Presidente do Estado de Mato Grosso pelo Desembargador Antonio Trigo de Loureiro e pelo Coronel Alexandre Magno Addor Delegado de Matto-Grosso à Primeira Exposição da Borracha realizado Rio de Janeiro de 12 a 31 de Outubro de 1913. Cuiabá, Arquivo Público de Mato Gross (APMT), 1913, pp. 17 – 18.

⁷⁸³ Idem, p. 18.

⁷⁸⁴ Delegacia Fiscal do Estado de Matto-Grosso em Manaos. Relatório correspondente ao exercício de 1915, apresentado a Sua Excia. o Snr. General Dr. Caetano Manoel de Faria e Albuquerque, Presidente do Estado de Mato Grosso por Leopoldo Matos, Manaos, 1916, p. 33.

⁷⁸⁵ Trabalhadores do Ceylão, atual Sri Lanka.

trabalhador chinês ganhando 800 reis e em último lugar os javaneses e malaios.⁷⁸⁶ Estes salários chegam a ser até 7 vezes menor do que os praticados nos seringais brasileiros.⁷⁸⁷

Tabela 4.6: Produção Asiática da borracha de 1905 a 1911 em kg.

Ano	Quantidade produzida	Crescimento
1905	205.000	-
1906	576.000	180,97%
1907	1.113.000	93,23%
1908	2.036.000	82,93%
1909	4.006.000	96,76%
1910	8.105.000	102,32%
1911	13.394.000	65,26%

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Livro de Lançamento dos Termos de Contrato da Província de Mato Grosso: 1874 – 1907. Cuiabá, APMT, p. 158.

Na tabela acima, apresentou-se dados do avanço asiático. Até o período, o Relatório apresentava preocupação pelo aumento progressivo de sua produção, e nos anos de referência na tabela acima houve um aumento médio de 88,78% ao ano. A demanda deste produto é o tema seguinte neste capítulo.

4.6 Produção e Consumo da Borracha

A borracha produzida na região norte do Mato Grosso, para sair do local de produção até os centros de exportação e a partir daqui para os consumidores finais, as grandes indústrias da Europa e Estados Unidos. Aqui se extrai nas margens do Tapajós e seus afluentes e conduzidas em pequenas embarcações denominadas igaripés, ou balsas até Itaituba, atravessando ao redor de 350 cachoeiras. Daí a Belém, é transportada de navios de 4 pés de calado aproximadamente, e em Belém, depois de beneficiado, foi embarcada em transatlânticos.⁷⁸⁸

Na Mensagem dirigida à Assembléia Legislativa, em 1914 o presidente do Estado de Mato Grosso também fez referência a borracha produzida no baixo Guaporé foi toda

⁷⁸⁶ LIVRO DE LANÇAMENTO DOS TERMOS DE CONTRATO da Província de Mato Grosso: 1874 – 1907. Cuiabá, APMT, p. 159.

⁷⁸⁷Os dados apresentados por Euclides da Cunha o montante auferido no seringal, que era de 2,30 dólares (sete mil reis) ao dia. FERREIRA, Manoel Rodrigues. A ferrovia do diabo. São Paulo, 2008, p. 198.

⁷⁸⁸MENSAGEM dirigida pelo Exm. Sr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques Presidente do Estado de Mato Grosso à Assembleia Legislativa ao instalar-se a 3ª. sessão ordinária da 9ª. Legislatura em 13 de Maio de 1914. Cuiabá, 1914, p. 9.

transportada em lanchas até Guarajá-Mirim para os vagões da Madeira-Mamoré Railway que conduz até Vila de Santo Antônio do Rio Madeira ou até Porto Velho, 5Km abaixo, onde embarca em vapores de 10 a 12 pés de calado, que fazem o transporte até Manaus e aí transferidos em transatlânticos. As produzidas na região do Rio Madeira e seus afluentes foram transportados em lanchas até a EFMM, ou até o leito do rio Madeira, prosseguindo daí o mesmo trajeto que vem do Guaporé⁷⁸⁹. No quadro a seguir as despesas com fretes:

Quadro 4.6: Despesas com fretes até a chegada aos centros consumidores das três regiões produtoras de Mato Grosso em mil reis

Região produtora ⁷⁹⁰	Tempo de Viagem	Frete (por tonelada)
Tapajóz	60 dias	2\$000
Guaporé	30 dias	De 800 \$ a 1\$000
Madeira	45 dias	De 60 \$ a 800 \$

Fonte: MENSAGEM dirigida pelo Exm. Sr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques, Presidente do Estado de Matto-Grosso, à Assembleia Legislativa ao instalar-se a 3ª. Sessão ordinária da 9ª. Legislatura em 13 de Maio d 1914. Cuiabá, 1914, p. 9.

Nesta mesma mensagem constatou-se que toda borracha matogrossense exportada pela bacia do Amazonas, e que compulsoriamente passavam pelas repartições fiscais tanto do Pará como do Amazonas, nas estatísticas apareciam como borrachas amazonenses ou paraenses. Por conta disso, o Estado de Mato Grosso não teve uma posição de destaque entre os principais produtores da borracha no país. Também, fora o Estado que antes mesmo do pedido da União já reduzira os impostos de exportação para aumentar a competitividade do produto no mercado externo.⁷⁹¹

Algumas das grandes corporações que industrializavam e compravam a borracha brasileira foram:

- Companhias Inglesas: *Chas. Mackintosh Ltd.* De Manchester; *David Moseley Sons* também de Manchester.

- Companhias Francesas: *Michelin & Company* de Clermont Ferrand; *Société Industrielle Des Téléphones* de Paris.

- Companhias Estadunidenses: *Essex Rubber Co. Inc.* (New Jersey); *The B. F. Goodrich Co.* (Ohio); *The Goodyear Fire & Rubber Co.* (Paterson); *The L. & M. Rubber Co* (New Jersey);

⁷⁸⁹ Ibidem.

⁷⁹⁰ Ver Mapa 2

⁷⁹¹ Idem pp. 9 – 10.

*The Republic Rubber Company (Ohio); The Canfield Rubber Co. (Conecticut); The Manhattan Rubber M.F.G. Co. (New Jersey).*⁷⁹²

No Mato Grosso, de 1900 a 1914, a borracha foi o principal produto de exportação; várias empresas além de exportar a borracha, também eram proprietárias de grandes seringais.⁷⁹³ Dentre as três funções no sistema capitalista- produção, distribuição e consumo - as duas primeiras eram desempenhadas por algumas destas casas. *“As importações eram feitas das casas fornecedoras do Prata, assim como diretamente da Europa, Martim Guilherme, comerciante francês radicado em Cuiabá, levou para Paris a primeira amostra do látex (borracha) mato-grossense. Estabeleceu lá, inúmeras transações financeiras de compra, venda e representação do capital externo”.*⁷⁹⁴ No quadro a seguir apontamos as casas que desempenhavam a função de exportadoras, e algumas delas, além desta atividade, também eram proprietárias de seringais.

Quadro 4.7: Casas Comerciais que se dedicaram à exportação da borracha das diversas cidades de Mato Grosso

Localização	Casas Comerciais	Navegação própria	Tinha Plantação
Corumbá	Feliciano Simon Pereira, Sobrinhos Josetti & Cia Stöfen, Schnack & Cia.	Não tinha “ “ Tinha	Não tinha “ Tinha “
Cuiabá	Almeida & Cia. Orlando Irmãos & Cia. Henrique Hesslein & Sergel Alexandre Addor	Tinha Não tinha “ Tinha	Tinha “ Não tinha Tinha
Porto Murtinho	Victor Lasclotas	Não tinha	Não tinha
Nioac	Vicente Anastácio	Tinha	Não tinha
Aquidauana	Empório Cruzeiro do Sul	Não tinha	Não tinha

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de AYALA, Synesio Cardoso & SIMON, Feliciano. *Alphum Graphico do Estado de Matto Grosso. Hamburgo, 1914, pp. I – III; IX – XIII; XXVI – XXVII; XXXII – XXXIII; XXXV; IXL – L; LIX – LXI.*

⁷⁹²BRASIL. Ministério da Agricultura e Comércio. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil pelo Dr. Pedro de Toledo. Ministro de Estado da Agricultura e Comércio no ano de 1913, 92º da independência e 25ª da República. Vol. I. Rio de Janeiro, 1913, p. 158.

⁷⁹³ Uma tabela foi construída que demonstra o peso da borracha dentro da pauta de exportações no período mencionado. Esta tabela é 5.7, p. 321 do Capítulo seguinte.

⁷⁹⁴ REYNALDO, Ney Iared. *Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Cuiabá, 2004, p. 132.*

Todas as casas mencionadas acima, além da exportação da borracha, dedicavam-se à exportação de outros produtos do Estado. Também acumulavam a função de correspondentes bancários das praças da Ásia, Estados Unidos e em sua maior parte da Europa.

Outras empresas exportadoras da borracha do Mato Grosso foram: Figueiredo Oliveira, Lucas Borges & Companhia, Fernando Leite & Filho, João Celestino C. Cardoso, Eduardo A. de Campus, Francisco Lucas de Barros, Arthur de Campus Borges, Dr João Carlos Pereira Leite, Ponce, Azevedo & Companhia⁷⁹⁵, assim como uma empresa da Bélgica (Antuerpia, a Compagnie de Caoutchoues du Mato Grosso) para explorar os seringais do alto Guaporé.⁷⁹⁶ Outro Estado produtor dos centros do país, além do Mato Grosso, foi Goiás, todavia sua participação foi insignificante.⁷⁹⁷

A estatística a seguir, enviada na mensagem do Presidente do Estado à Assembleia Legislativa, em 1915, demonstra a queda dos preços no momento em que a produção matogrossense aumentava:

Tabela 4.7: Produção mato-grossense da borracha de 1908 a 1914 em Kg

Ano	Quantidade produzida	Varição
1908	1.560.941	
1909	1.229.582	-21,23%
1910	1.545.521	25,69%
1911	1.593.167	3,08%
1912	2.705.611	69,82%
1913	2.635.004,5	-2,61%
1914	3.139.187,5	18,13%

Fonte: MENSAGEM dirigida pelo Exm. Sr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques Presidente do Estado de Matto-Grosso à Assembleia Legislativa ao instalar-se a 1ª. sessão ordinária da 10ª. Legislatura em 13 de Maio de 1915. Cuiabá, APMT, 1915, p. 36.

A época de maior cotação foi em 1910, quando o Kg atingiu a 17\$000; em 1911 começou o declínio dos preços. Em 1912, no norte do Estado, o preço por quilograma foi de 5\$800 para a borracha fina, e, em Corumbá tão somente de 3\$780 para o mesmo tipo de

⁷⁹⁵ SIMON, Feliciano. A Borracha apud AYALA, Synesio Cardoso; SIMON, Feliciano (Organizadores). *Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso* (EE. UU. do Brazil). Hamburgo/Alemanha: s. e., 1914, p. 248.

⁷⁹⁶ BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação de Mato Grosso. Cuiabá, 1991, p. 100.

⁷⁹⁷ BERTRAN, Paulo. Uma introdução à História Econômica do Centro-Oeste do Brasil. Brasília, 1988, p. 79.

borracha. No ano seguinte, o preço caiu mais ainda para 4\$400; em 1914, o preço estava em 3\$802 e em Corumbá o preço não chegava a 2\$000 o Kg.⁷⁹⁸

O Brasil, até 1914, era um mero exportador da matéria-prima a preços impostos pelos grandes compradores, numa espécie de oligopsônio, e importava o produto acabado. Com o advento do automóvel, os Estados Unidos tornou-se o maior consumidor de borracha, absorvendo mais que todas as outras nações juntas.⁷⁹⁹ Em 1910, o mesmo país já absorvia 43.180 toneladas, ou seja, 42,5% do consumo mundial; 10 anos depois esse consumo atingiu a 69,2%, que representou 209.296 toneladas do total produzido. Em 1935, essa proporção caiu para 52,3% do consumo internacional, mas quantitativamente, os americanos compraram 499.364 toneladas de borracha.⁸⁰⁰

Ao frisar o consumo de dois setores elétricos e automobilísticos (ingleses e estadunidenses) também se pode observar o reflexo dessa expansão nas duas capitais da bacia Amazônica:

Cerca de 90% da borracha avidamente disputada pelas indústrias elétricas e automobilísticas e rápida expansão na Europa e na América do Norte era exportada em navios que partiam de Manaus e Belém. Aquela cidade era um oásis de rude civilização em meio à selva úmida da maior floresta tropical do mundo. Belém também se encontrava em franco desenvolvimento, apesar de não dispor de infraestrutura portuária. Por ali zanzavam aventureiros europeus e nacionais, comerciantes, mulheres-da-vida e companhias de óperas... Os barões da borracha brasileira torravam dinheiro em mansões, festas e viagens a Paris, de onde no retorno, as esposas traziam roupas e joias.⁸⁰¹

Conforme o autor acima, 10 anos após 1913, a demanda americana por borrachas diminuiu bastante, no porto de Belém, apenas 22 mil toneladas foram embarcadas. Em contrapartida, chegavam a este mesmo porto, 218 mil toneladas de alimentos e outros suprimentos para abastecer a bacia amazônica, que não produzia alimentos suficientes, ou como afirmou Gauld, “incapaz de plantar para comer”.⁸⁰²

De acordo com Arthur Cezar Ferreira Reis (1953), as grandes praças importadoras foram Nova York e Liverpool, em menor expressão, o Havre & Hamburgo⁸⁰³. Quem também colocou a Liverpool como principal importadora da borracha amazônica foi José Carlos de

⁷⁹⁸ *Ibidem*.

⁷⁹⁹ FONSECA, Cássio. *A Economia da Borracha: Aspectos Internacionais e Defesa da Produção Brasileira*. Rio de Janeiro, 1950, pp. 5 – 6.

⁸⁰⁰ *Idem*, p. 24.

⁸⁰¹ GAULD, Charles Anderson. *Farquhar. O último Titã. Um empreendedor americano na América Latina*. São Paulo, 2006, p. 133.

⁸⁰² *Idem*, p. 159.

⁸⁰³ REIS, Arthur Cezar Ferreira. *O Seringal e o seringueiro*. Rio de Janeiro, 1953, p. 64.

Macedo Soares (1927), para quem essa praça reexportava boa parte para a França, Bélgica, Alemanha e Estados Unidos.⁸⁰⁴O mesmo autor, não fez referência à praça de Nova York como destino da borracha brasileira.

Durante os primeiros 12 anos do século XX, conforme o gráfico a seguir, o Brasil foi o principal produtor de borracha, condição esta perdida desde 1913 para Ásia e nunca mais recuperada, já que o país explorava, basicamente, as seringueiras naturais. Nesse período, só nos anos de 1900 e 1904 que a África e a América Central juntas produziram mais borracha que o Brasil. Nesse período, como já visto anteriormente, a participação asiática foi insignificante, até 1913, somente produzindo 8,30% no mercado.

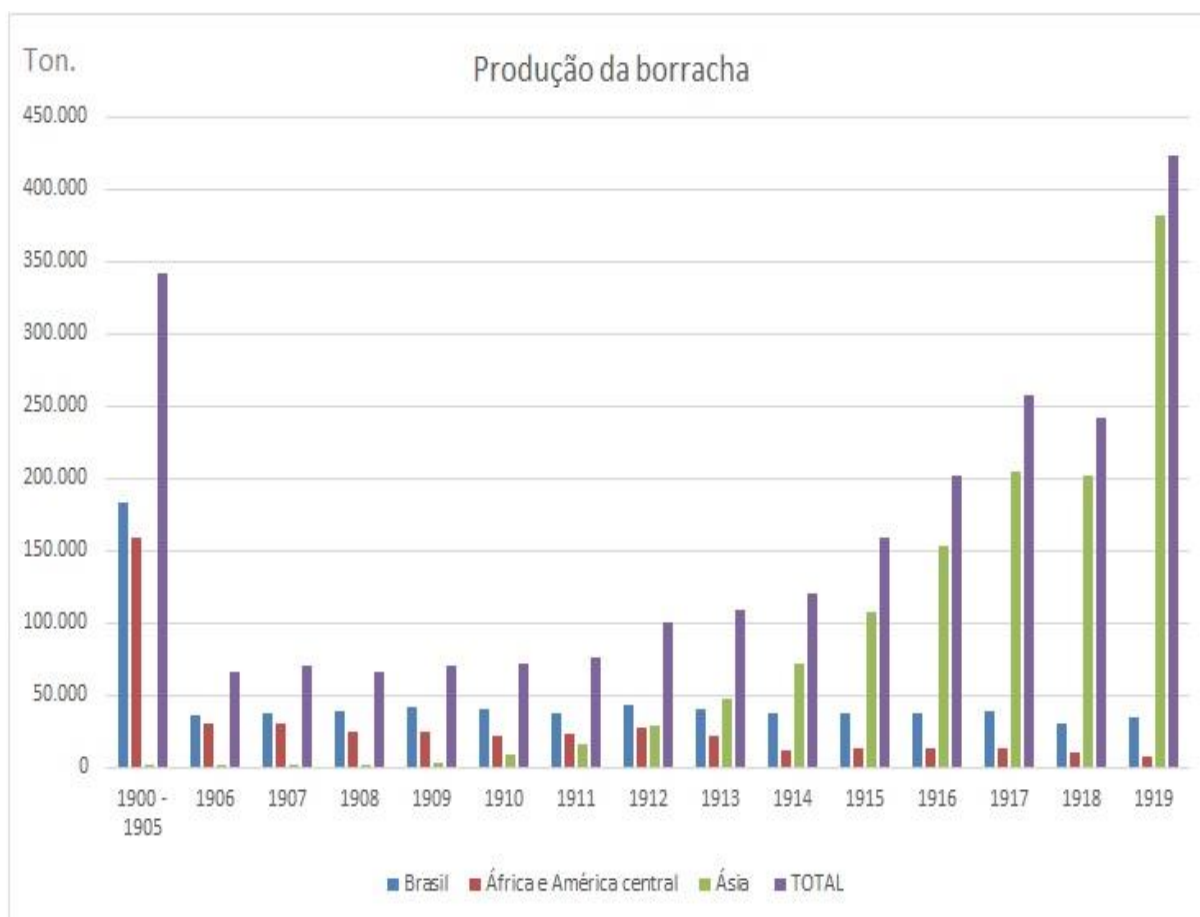


Gráfico 4.1: Oferta mundial da Borracha de 1900 a 1919 em toneladas.

Fonte: Elaboração própria a partir dos da tabela 4.8.

⁸⁰⁴ SOARES, José Carlos de Macedo. A borracha. Paris: L. Chauny et L. Quinsac, 1927, p. 36.

Percebe-se que a borracha asiática na primeira década do século XX, tinha participação insignificante no mercado mundial; a partir de 1913, começa a se impor completamente. As duas regiões produtoras, África e América Central, que no início chegaram a rivalizar-se com o Brasil, foram perdendo espaço até ficar irrelevante sua participação na oferta deste produto ao mercado mundial. Por outro lado, também, a oferta foi ganhando cada vez mais volume, logo após a entrada da produção asiática.

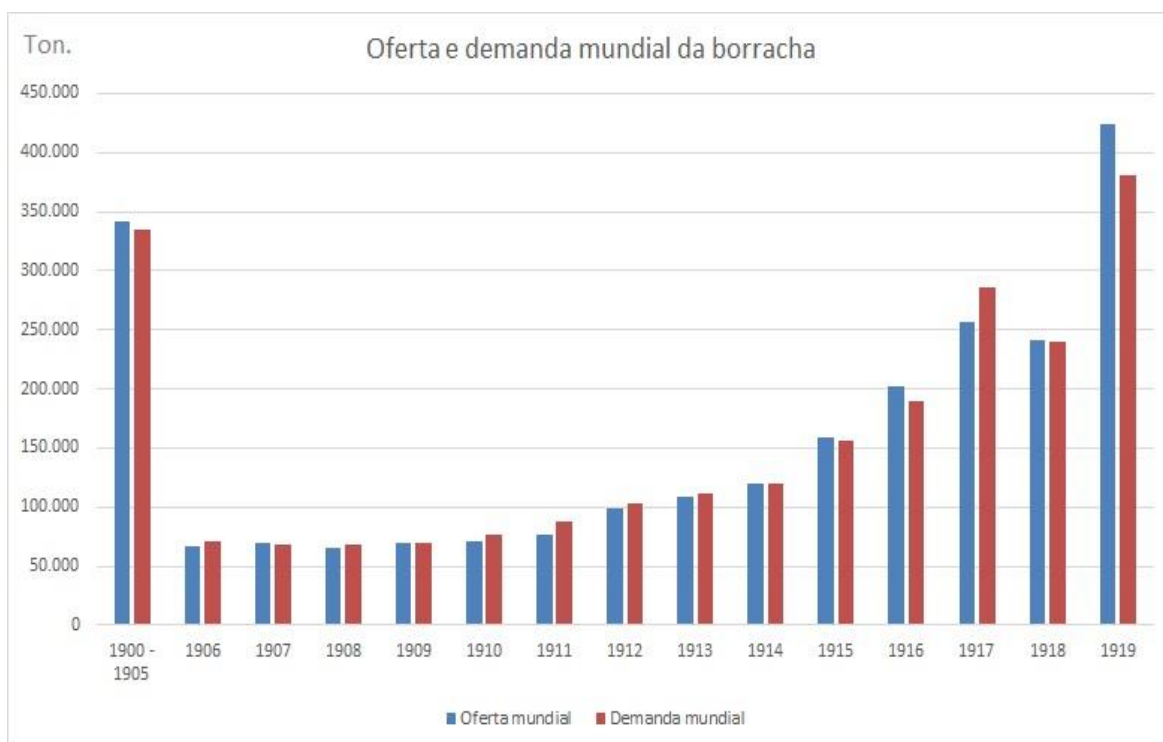


Gráfico 4.2: Demanda da Borracha de 1900 a 1919 em toneladas

Fonte: Elaboração própria a partir dos da tabela 4.8.

No gráfico acima, acompanhamos o comportamento da oferta como e demanda da borracha mundial e percebe-se um ligeiro equilíbrio desde 1900 até 1918, mas a partir do momento em que produção asiática entra com toda força no mercado mundial esta situação mudou, a oferta passou a superar a demanda do produto desta situação. No eixo das abscissas temos o período determinado e, nas ordenadas a quantidade produzida expressadas em toneladas.

Tabela 4.8: Oferta, Demanda e Preços Mundiais da Borracha de 1900 a 1919 (Tanto a oferta como a demanda em toneladas; Preços na praça de Londres em Libra esterlina e em Nova York em dólares por tonelada)

ANOS	PRODUÇÃO (em toneladas)				Consumo Em toneladas	PREÇOS	
	Brasil	África e América Central	Ásia	TOTAL		Londres £	N. York US\$
1900	26.750	27.180	3	53.933	51.181	275,5	1.276,9
1901	30.290	24.549	4	54.843	52.543	248,0	1.124,4
1902	28.700	23.640	7	52.347	50.298	248,0	1.090,6
1903	31.095	24.830	19	55.944	54.330	275,5	1.390,2
1904	30.650	32.080	41	62.771	59.199	303,1	1.559,8
1905	35.000	27.000	171	62.171	65.856	330,7	1.667,4
1906	36.000	29.700	615	66.315	71.671	647,6	1.733,3
1907	38.000	30.170	1.323	69.493	68.769	509,8	1.599,7
1908	38.860	24.600	2.014	65.474	68.028	484,6	1.291,7
1909	42.000	24.000	3.685	69.685	70.075	780,8	1.858,9
1910	40.800	21.900	8.753	71.453	76.020	964,5	2.267,2
1911	37.730	23.000	15.800	76.530	88.000	601,7	1.868,7
1912	43.370	28.000	28.194	99.564	103.740	523,6	1.771,9
1913	39.560	21.450	47.618	108.628	112.120	333,0	1.441,4
1914	36.700	12.000	71.380	120.080	120.380	252,6	1.080,9
1915	37.220	13.635	107.867	158.722	156.000	275,6	1.095,0
1916	37.000	12.450	152.650	202.100	189.762	314,6	1.297,4
1917	39.370	13.258	204.251	256.879	285.867	310,6	1.260,6
1918	30.700	9.929	200.950	241.579	239.904	245,2	988,6
1919	34.285	7.350	381.860	423.495	381.497	227,4	885,6

Fonte: Roberto de Araújo de Oliveira Santos. História Econômica da Amazônia: 1800 – 1920. São Paulo, 1980, p. 236.

No período de 1914 a 1919, também em plena Primeira Guerra Mundial, a participação média brasileira no mercado da Borracha caiu para 18%, enquanto a asiática elevou-se para 76%. Em 1919, somente 9% da borracha consumida no mundo era brasileira e 90% asiática.

Tanto no mercado londrino, como nova-iorquino, os preços sofreram com o aumento da oferta do produto. Em 1910, quando os preços atingiram seu pico, por exemplo, em Londres, o Kg da borracha estava cotado em 0,96 libras esterlinas; e em Nova York, um Kg de goma

custava em 2,27 dólares⁸⁰⁵, nove anos depois a depressão dos preços atingia o seu ponto mínimo, sendo que a perda foi muito mais profunda na moeda inglesa. Dessa maneira, em 1919, o preço em libras esterlinas do quilo da borracha estava em 0,23. Isso representou 4,17 vezes menor. Já na moeda norte-americana a queda não atingiu o patamar inglês, foi 2,55 vezes menor que 1910. Desta maneira, o Kg da borracha nos portos nova-iorquinos, em 1919, estava em 0,89 centavos de dólar. Na tabela a seguir detalhamos o comportamento desses preços.

Tabela 4.9: Oferta e Demanda da Borracha mundial de 1900 a 1920 em toneladas e seus preços

Anos	Oferta	Demanda	Saldo	Preço (Centavos de dólar por libra)
1900	45.720	53.340	-7.620	0,5792
1901	45.720	53.340	-7.620	0,5100
1902	43.180	50.800	-7.620	0,4947
1903	50.800	58.420	-7.620	0,6306
1904	53.340	66.040	-12.700	0,7075
1905	55.880	71.120	-15.240	0,7563
1906	63.500	76.200	-12.700	0,7862
1907	76.200	78.740	-2.540	0,7256
1908	71.120	76.200	-5.080	0,5859
1909	78.740	88.900	-10.160	0,8435
1910	96.520	101.600	-5.080	1,0284
1911	96.520	101.600	-5.080	0,8295
1912	116.840	121.920	-5.080	0,8037
1913	121.920	132.080	-10.160	0,6538
1914	124.460	121.920	2.540	0,4903
1915	172.720	162.560	10.160	0,4967
1916	218.440	187.960	30.480	0,5885
1917	281.940	226.060	55.880	0,5718
1918	223.520	238.760	-15.240	0,4484
1919	406.400	317.500	88.900	0,4017
1920	347.980	403.860	-55.880	0,4279

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Cássio Fonseca. *A Economia da Borracha: Aspectos Internacionais e Defesa da Produção Brasileira*. Rio de Janeiro, 1950, pp. 61 – 62.

Em sua mensagem dirigida à Assembléia Legislativa o Presidente do Estado, em 1916, destacava a importância da borracha para Mato Grosso, conforme explicitou no parágrafo seguinte:

A borracha é o produto vegetal que recebeu e vai perdendo o nome de ouro negro, como o café recebera o de ouro rubro, e cuja renda em nosso orçamento da receita orça em cerca de 50%. O seu valor comercial accentou-se desde que se fez a descoberta de sua vulcanização. Patenteou-se a grande vantagem industrial de se aproveitarem as propriedades específicas da gomma elástica,

⁸⁰⁵ 1 libra = 0,4536 kg. Assim, 1 kg = 2,2046 libras. Como em 1910 o preço estava em 1,0284 Centavos de dólar por libra; deduz-se que 1 kg. de borracha custava $2,2046 \times 1,0284 = 2,27$ dólares.

pondo-a em combinação com o enxofre: daqui a chamada borracha vulcanizada. Desde então abrem-se longos horizontes ao leite das diferentes heveas e a nossa região amazônica transformava-se em uma Califórnia das fabulosas riquezas.⁸⁰⁶

Na tabela em continuação, observamos que, apesar das diversas fontes utilizadas para apresentar a produção a borracha brasileira, a diferença entre uma e outra fonte não foi muito significativa.

Tabela 4.10: Produção brasileira da Borracha a partir de diversas fontes (em toneladas desde 1870 até 1919)

Anos	Fonte 1	Fonte 2	Fonte 3	Fonte 4
1870 - 1899	226.568			
1900	27.650	26.750	26.750	
1901	29.971	30.290	30.300	
1902	29.890	28.700	28.700	
1903	32.590	31.095	31.100	
1904	33.090	30.650	30.000	
1905	34.680	35.000	35.000	35.393
1906	37.540	36.000	36.000	34.960
1907	36.650	38.000	38.000	36.490
1908	38.511	38.860	39.000	38.206
1909	39.494	42.000	42.000	39.027
1910	38.177	40.800	40.800	34.138
1911	44.296	37.730	37.730	32.653
1912 - 1914		119.630	118.780	104.300
1915 - 1919		178.575		

Fonte: Elaboração própria a partir das seguintes fontes:⁸⁰⁷

Quem também observou a importância da borracha para a economia matogrossense, foi Domingos Sávio da Cunha Garcia (2009), que afirmou “*o mais importante setor do extrativismo, entretanto, foi a economia da borracha no vale do rio Madeira e de seus tributários em Mato Grosso, entre 1870 e 1910*⁸⁰⁸”.

⁸⁰⁶ Mensagem dirigida pelo Exmo. Sr. General Dr. Caetano Manoel de faria e Albuquerque. Presidente do Estado de Matto-Grosso á Assembleia Legislativa ao instalar-se a 2ª. sessão ordinária da 10ª. Legislatura, em 15 de maio de 1916, Cuiabá, p. 29.

⁸⁰⁷ Fonte 1: De 1870 a 1911; a) Arthur Cezar Ferreira Reis. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 65; b) José Carlos de Macedo Soares. A borracha. Paris: L. Chauny et L. Quinsac, 1927, p. 51.

Fonte 2: de 1900 a 1919; Roberto de Araújo de Oliveira Santos. História Econômica da Amazônia: 1800 – 1920. São Paulo, 1980, p. 236.

Fonte 3: De 1900 a 1914, *The World's Rubber Position*, Junho de 1926.

Fonte 4: De 1905 a 1914, Ministérios da Fazenda. Directoria de Estatística Commercial. Comércio Exterior do Brazil de 1910 a 1914. 3. v. Rio de Janeiro, s.d.

⁸⁰⁸ GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. Territórios e Negócios na “Era dos Impérios”: Os belgas na fronteira oeste do Brasil. Brasília, 2009, p. 65.

Tabela 4.11: Exportações da Borracha do Estado de Mato Grosso de 1901 A 1914 (Em Mil Reis)

Anos	Exportação da Borracha (*)	Exportações totais do Mato Grosso (*)	Participação relativo em %
1901	1.391.726	7.338:904	18,96
1902	1.942.591	7.555:960	25,71
1903	1.904.734	7.031:074	27,09
1904	2.155.294	7.103:396	30,34
1905	2.708.494	6.636:417	40,81
1906	1.600.959	5.649:695	28,34
1907	2.723.977	7.562:535	36,02
1908	3.407.898	8.182:302	41,65
1909	7.160.033	11.193:186	63,97
1910	7.542.800	11.484:740	65,67
1911	4.895.960	7.940:969	61,65
1912	1.924.257	3.606:763	53,35
1913	3.037.799	7.384:502	41,14
1914	1.484.364	4.135:035	35,90
Média			40,76

Fonte: Elaboração própria a partir destes dados⁸⁰⁹

(*) Foram omitidos os últimos três zeros da quantia total na coluna das exportações da borracha do Brasil.

A borracha a partir da tabela acima, no período de 1901 a 1914, de fato, constituiu-se no principal produto de exportação matogrossense, representando na média 40,76% do, total rivalizando com a erva-mate que foi superior nos anos de 1901 a 1908 como observamos no gráfico acima. O pico das exportações da borracha foi de 1909 a 1911⁸¹⁰. Nestes três anos consecutivos atingiu mais de 60% das exportações totais do Estado. No ano de 1912, as exportações totais matogrossenses caíram mais de 50% principalmente pelo mal desempenho,

⁸⁰⁹ a) De 1901: Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1902. Rio de Janeiro. 1904, pp. 86-86.

b) De 1902 a 1903: Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1903. Rio de Janeiro. 1905, p. 166-167.

c) De 1904: Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1903. Rio de Janeiro. 1906, p. 173.

d) De 1905: Ministerio da Fazenda. Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1906. Rio de Janeiro. 1907, p. 175.

e) De 1906 e 1907: Ministerio da Fazenda. Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1907. Rio de Janeiro. 1909, p. 180.

f) De 1908 a 1909: Ministerio da Fazenda. Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1909. Rio de Janeiro. 1911, pp. 13; 36; 231.

g) De 1910 a 1912: Ministerio da Fazenda. Directoria de Estatística Commercial. Commercio Exterior do Brasil. Exportação e Importação. Rio de Janeiro, 1910, 1911 e 1912, pp. 224; 226; 239 e 247.

h) Dados de 1913 a 1914: Ministerio da Fazenda. Directoria de Estatística Commercial. Commercio Exterior do Brasil de 1910 a 1914. 3º Volume. Rio de Janeiro, pp. 2; 4; 14; 16; 30; 32; 42; 78; 80; 110; 112.

⁸¹⁰ Ver tabela 5.8 do Capítulo 5, p. 324.

ano em que as exportações da borracha despencaram para 39,30% se compararmos com os dados do ano anterior.

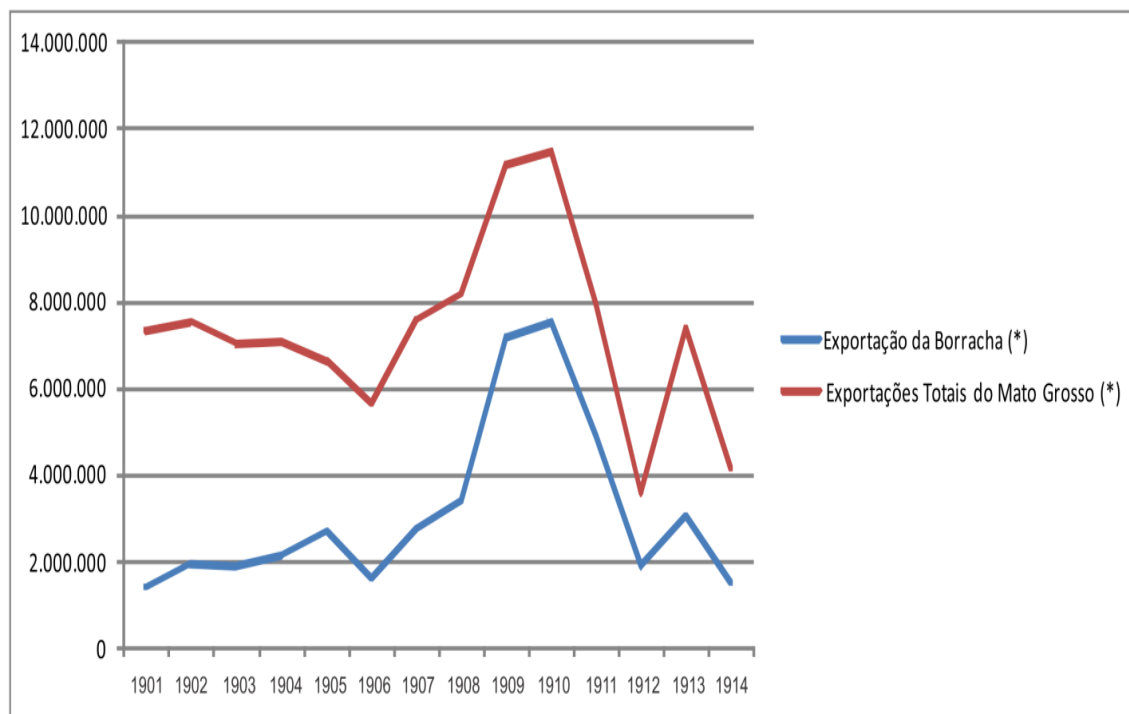


Gráfico 4.3: Exportações da Borracha do Estado de Mato Grosso de 1901 A 1914 (Em Mil Reis).
Fontes: Elaboradas a partir da Tabela 4.11.

Para Mato Grosso exportar a borracha produzida cujo destino era o porto de Montevideú, o produto que passasse pelo entreposto do Corumbá era contabilizado como matogrossense; o que não acontecia com a borracha cujo trajeto passasse pelos portos do norte. Dentro do contexto nacional, a borracha matogrossense foi irrelevante, a média de participação nos anos descritos chegou somente a 1,37% da produção total brasileira como podemos observar na tabela 4.12. No gráfico 4.3, nem foi perceptível as exportações matogrossense pelo baixo volume se compararmos com os outros portos utilizados para o escoamento deste produto.

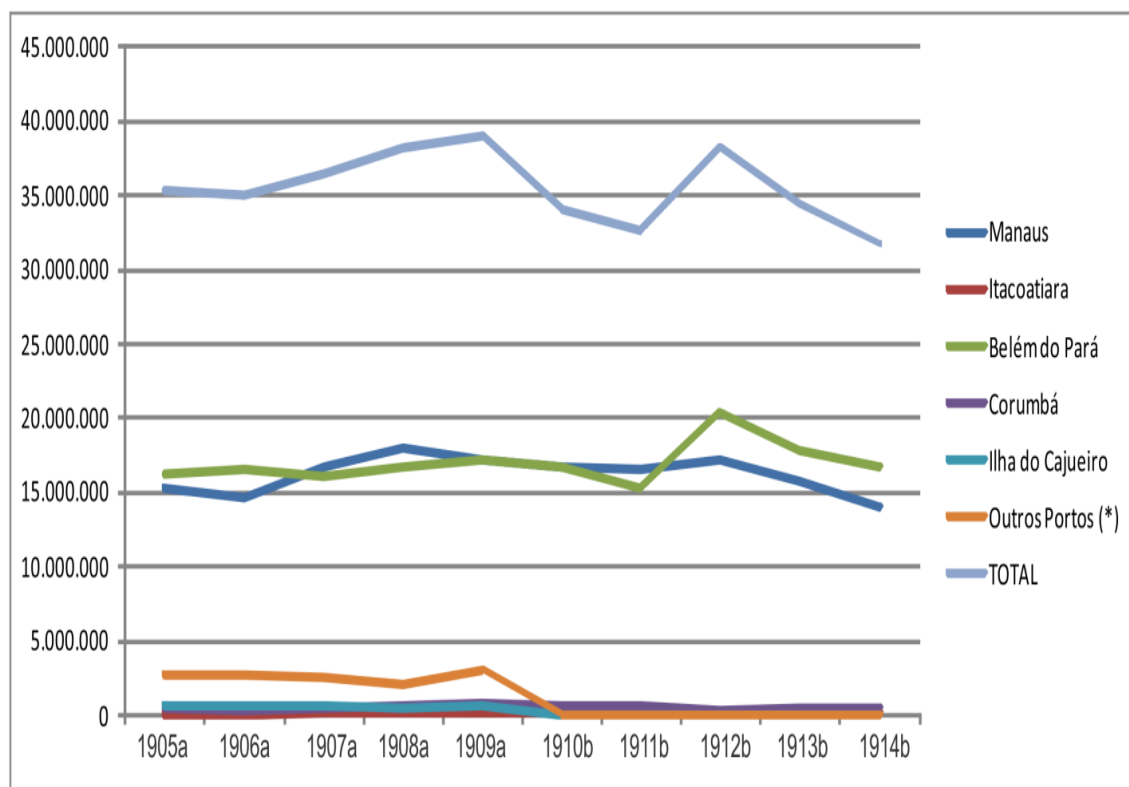


Gráfico 4.4: Exportação da borracha brasileira pelos diversos portos de 1905 a 1914 em mil quilogramas.

Fontes: Elaboração própria a partir dos dados da Tabela 4.12.

Se comparados com os principais portos de exportação na tabela 4.12 pelos principais centros de produção, Amazonas e Pará, o volume exportado pelo Porto de Corumbá foi insignificante estatisticamente. Devemos levar em conta que este porto está muito mais distante do Oceano Atlântico, como é o caso de Belém do Pará que fica a 120 km e Manaus que se localiza a 1.300 km em linha reta do mesmo. A distância do Porto de Corumbá do Atlântico por Buenos Aires é de 2.200 km e por Montevidéu chega a 2.400 km que eram os portos de saída para o oceano dos navios que levavam a borracha.

A relevância da utilização deste porto está no aproveitamento da produção da borracha, que não pôde ser transportada, tanto por Manaus, como por Belém do Pará, devido à dificuldade de navegação nos rios da Bacia Amazônica, o que onerava muito os custos do produto pelo elevado frete que tinha de ser assumido pelos produtores de borracha. Até a construção da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, a única opção era o Rio Paraguai pelo Porto de Corumbá. Dessa forma, o Rio Paraguai, que tem sua nascente na Serra dos Parecis no Estado de Mato Grosso e que toma o rumo sul, cumpre a função de principal via de transporte da borracha até 1914 na região Centro-Oeste do Brasil. Após o fim do comércio da borracha pelo Rio Paraguai, esta continuou ainda sendo uma importante rota do comércio de Mato Grosso.

Tabela 4.12: Exportação da borracha brasileira pelos diversos portos de 1905 a 1914 em quilogramas

Anos	Manaus	Itacoatiara	Belém	Corumbá	Ilha do Cajueiro	Outros Portos (*)	TOTAL
1905a	15.216.938	6.091	16.224.921	516.520	658.559	2.769.582	35.392.611
1906a	14.731.757	77.790	16.554.620	299.075	575.812	2.721.130	34.960.184
1907a	16.768.009	117.194	16.017.511	468.391	635.075	2.483.592	36.489.772
1908a	18.065.244	157.285	16.781.707	617.083	462.239	2.122.903	38.206.461
1909a	17.181.095	160.158	17.244.015	756.188	652.151	3.033.131	39.026.738
1910b	16.670.484	101.151	16.687.057	646.426	26.432	6.587	34.138.137
1911b	16.536.741	141.000	15.304.448	649.635	6.840	14.319	32.652.983
1912b	17.272.326	202.931	20.363.942	276.784	25.509	10.294	38.151.786
1913b	15.748.749	191.519	17.898.689	540.635	42.173	13.367	34.435.132
1914b	14.088.133	192.934	16.800.149	489.409	61.888	80.747	31.713.260

Fontes: Elaboração própria a partir das seguintes fontes de dados⁸¹¹

Desde o ano de 1910 até 1914, as exportações pelos Outros Portos, diminuíram consideravelmente, da mesma maneira, o porto da Ilha do Cajueiro decresceu muito no mesmo período, na tabela 4.12. Não podemos afirmar que essa queda refletiu no aumento das exportações por Manaus ou Belém de uma forma linear pela oscilação das estatísticas destes principais portos exportadores de borracha.

Na tabela a seguir, observamos que os principais mercados da borracha brasileira localizavam-se nos Estados Unidos, na Inglaterra, França e Alemanha, na verdade, eram os principais países industrializados daquela época. Já na América do Sul, o principal comprador era o Uruguai e a Argentina tem uma participação ínfima no período descrito. A participação dos outros países compradores foi insignificante, pois, os que compravam a maior parte da borracha eram aqueles que possuíam as principais empresas que manufaturaram o produto.

⁸¹¹ a) Elaboração própria a partir dos dados dos Ministérios da Fazenda. Directoria de Estatística Commercial. Comércio Exterior do Brazil de 1905 a 1909. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da República dos Estados Unidos do Brazil em 1909. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1911.

b) Elaboração própria a partir dos dados dos Ministérios da Fazenda. Directoria de Estatística Commercial. Comércio Exterior do Brazil de 1910 a 1914. 3. v. Rio de Janeiro, s.d

(*) No período compreendido de 1905 a 1909 houve uma participação muito considerada dos portos de Fortaleza e da Bahia, chegando a uma média 7,2% das exportações no período correspondente. Já no documento seguinte utilizado para a estatística esses portos são desconsiderados.

Tabela 4.13: Exportação da borracha brasileira aos principais países compradores em milhares de quilos.

Países	1905	1906	1907	1908	1909	1910	1911	1912	1913	1914
Alemanha	1.714,3	2.282,3	2.331,2	1.659,4	983,9	952,6	489,6	735,8	685,7	430,3
Argentina	1,882	4,7	11,2	-	1,7	-	-	-	13,1	67,1
Bélgica	182,3	121,0	17,8	13,1	108,4	112,8	137,6	111,9	173,1	-
Dinamarca	-	-	0,662	-	-	-	-	-	-	-
E. U. A.	16213,6	16749,4	16811,2	18030,7	20238,7	14373,5	15461,0	20486,2	16506,9	18674,1
França	2.750,3	3.083,3	2.506,1	2.341,1	2.482,5	2.498,3	2.036,3	3.049,6	2.787,9	1.283,0
Grã Bretanha	13989,8	12422,6	14353,6	15584,5	14459,7	15721,7	14277,5	13768,3	18836,1	10773,3
Holanda	21,3	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Itália	5,1	-	-	-	-	-	-	-	-	36,5
Paraguai	0,814	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Portugal	-	-	-	-	0,170	-	-	-	-	26,6
Uruguai	512,2	296,8	457,8	618,5	746,6	479,2	250,9	-	432,3	422,3

Fonte: Ministérios da Fazenda. Directoria de Estatística Commercial. Comércio Exterior do Brazil de 1910 a 1914. 3. v. Rio de Janeiro, s.d.

A Itália, que poderia ter aumentado sua participação nesta estatística, suportava a importação de pequena quantidade do produto, apesar de possuir uma das principais indústrias que utilizavam a matéria-prima, como é o caso da Pirelli.

4.7 Os caminhos percorridos pela borracha mato-grossense

A exportação de borracha matogrossense foi escoada em parte pelo Rio da Prata, e outra, pelo Amazonas, sendo esta última em volume muito maior. A que era transportada pelo Rio da Prata provinha das extraídas nas margens do Rio Paraguai e de seus afluentes e das cabeceiras do Tapajós (Arinos, Juruena e Paranatinga). E as que eram exportadas pelo Amazonas, foram recolhidas no baixo Guaporé, no Madeira e seus afluentes, e, na região do baixo Tapajós, afluentes estas pertencentes ao Estado do Mato Grosso.⁸¹²

Segundo esse relatório do presidente, a borracha exportada pelo rio da Prata percorria um longo e moroso caminho até chegar aos consumidores finais. Ela foi transportada dos

⁸¹² MENSAGEM dirigida pelo Exm. Sr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques Presidente do Estado de Matto-Grosso à Assembleia Legislativa ao instalar-se a 3ª. sessão ordinária da 9ª. Legislatura em 13 de Maio de 1914. Cuiabá, 1914, p. 8.

seringais até Cuiabá ou Cáceres, por meio de cargueiros ou carretas, vencendo distâncias que variavam de 30 a 100 léguas, e por caminhos quase intransitáveis.⁸¹³

Durante as duas primeiras décadas do século XX, a zona seringueira era constituída pelo rio Guaporé, desde a cachoeira do Guajará-Mirim até as suas principais nascentes e de seus numerosos afluentes, assim como os rios Juína, Juruena, Ceavary, Xucuruína, Arinos, Paranatinga e todos os seus afluentes, bem como pelo rio Paraguai nas suas nascentes, acima de São Luiz de Cáceres. Todos estes rios, a exceção do Paraguai, pertencem à bacia amazônica, e percorrem o território matogrossense em cujas margens foram encontradas as seringueiras.

A produção do látex nesta parte era exportada pelo rio Paraguai⁸¹⁴, por causa do enorme obstáculo, constituído pelas inúmeras cachoeiras que interrompiam o trânsito em direção ao rio Amazonas.⁸¹⁵ Os produtos dessa região são transportados em lombos de animais até os rios que deságuam no rio Paraguai, e daqui eram remetidas em lanchas para Corumbá.

Os produtos do rio Guaporé, Juína, Juruena, Sangue e Sacre e Paraguai eram exportados pela cidade de São Luiz de Cáceres e desta pelo rio Paraguai até Corumbá. Os de outros rios desta zona são exportados pela cidade de Cuiabá e desta, por intermédio dos rios Cuiabá e São Lourenço com destino a Corumbá.⁸¹⁶ E do entreposto de Corumbá pelo rio Paraguai às cidades platinas de Montevideu e Buenos Aires e daí aos portos europeus.

Fazendo referência a esse mesmo trajeto, na sua mensagem à Assembleia Legislativa de 1914, o presidente Joaquim Augusto da Costa Marques descreve o tamanho dos navios, o custo dos fretes, assim como faz uma comparação entre a borracha exportada pelo Acre e a do Amazonas, conforme seguinte constatação:

Em Cuyabá ou Cáceres ella é embarcada em lanchas ou pequenos vapores de dous a quatro pés de calado, que trazem à Corumbá. Ahi é transbordada para vapores maiores de 8 a 10 pés, que a conduzem a Montevideu, onde passa para os transatlânticos que a levam aos mercados consumidores principalmente Londres e Hamburgo. Nesse percurso, a borracha ocupa o minimo 70 dias e faz uma despeza de transporte que varia de 300\$ a 800\$ por toneladas. Apesar de todas essas difficuldades, ainda a borracha de mattogrosso, exportada por via do Prata chega a Europa menos onerada do que a do Amazonas e a do Acre, onde as despezas chegam a atingir a monstruosidade de 1:500\$000 por toneladas, em certas regiões e mesmo em determinada época do anno. A borracha mattogrossense exportada pelo Amazonas tem um percurso menos

⁸¹³Ibidem.

⁸¹⁴SIMON, Feliciano. A Borracha apud AYALA, Synesio Cardoso; SIMON, Feliciano (Organizadores). *Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso* (EE. UU. do Brazil). Hamburgo/Alemanha: s. e., 1914, p. 252.

⁸¹⁵Mas que em 1913, a borracha da zona de Guaporé começa a ser exportada também pelo Amazonas, vencendo o obstáculo mediante a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré.

⁸¹⁶ SIMON, Feliciano. A Borracha apud AYALA, Synesio Cardoso; SIMON, Feliciano (Organizadores). *Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso* (EE. UU. do Brazil). Hamburgo/Alemanha: s. e., 1914, p. 252.

longo a fazer, porem, mais dispendiosa do que a exportada pela bacia do Prata.⁸¹⁷

Mas, apesar desta vantagem relativa ao frete, a maior parte da borracha matogrossense foi exportada pelo Amazonas. No quadro a seguir, apresentam-se as regiões produtoras de Mato Grosso, que embarcaram pelo rio da Prata e pelo Amazonas:

Quadro 4.8: Borracha matogrossense e os caminhos para escoamento da produção.

Caminho pelo Rio da Prata	Caminho pelo Rio Amazonas
<ul style="list-style-type: none"> - Borracha extraída nas margens do rio Paraguai e seus afluentes; - Cabeceiras do Tapajós (Arinos, Juruena e Paranatinga); - Alto Guaporé. 	<ul style="list-style-type: none"> - Baixo Guaporé; - Rio Madeira e seus afluentes que estão em território mato-grossense; - Região do Baixo Tapajóz localizados em Mato Grosso.

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados do Relatório apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques, Presidente do Estado de Mato Grosso pelo Desembargador Antonio Trigo de Loureiro e pelo Coronel Alexandre Magno Addor Delegado de Matto-Grosso à Primeira Exposição da Borracha realizado Rio de Janeiro de 12 a 31 de Outubro de 1913. Cuiabá, Arquivo Público de Mato Grosso (APMT), 1913, p. 19.

Também parte da borracha matogrossense, extraída nas margens do Tapajós e seus afluentes, foi conduzida em pequenas embarcações chamadas igarités ou balsas, que atravessavam em torno de 350 cachoeiras até Belém. De lá ela era transportada por navios de quatro pés e após seu beneficiamento foram colocadas em navios transatlânticos. A borracha de Tapajós, até sua chegada aos centros manufatureiros em Europa, gastava 60 dias, com uma despesa média de 200\$ contos de reis por tonelada. A borracha matogrossense dispndia o menor ônus pelo seu transporte⁸¹⁸, pois o despacho da borracha do Guaporé dependia de um percurso era realizado em 30 dias e sua despesa de transporte importava de 800 a 1.000\$ por tonelada, nas melhores condições. Já da região do rio Madeira consumia um mês e quinze dias, ao custo de 600 a 800\$ por tonelada.⁸¹⁹

⁸¹⁷MENSAGEM dirigida pelo Exmo. Sr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques Presidente do Estado de Matto-Grosso à Assembleia Legislativa ao instalar-se a 3ª. sessão ordinaria da 9ª. Legislatura em 13 de Maio de 1914. Cuiabá, 1914, p. 8.

⁸¹⁸ Relatório apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques, Presidente do Estado de Mato Grosso pelo Desembargador Antonio Trigo de Loureiro e pelo Coronel Alexandre Magno Addor Delegado de Matto-Grosso à Primeira Exposição da Borracha realizado Rio de Janeiro de 12 a 31 de Outubro de 1913. Cuiabá, Arquivo Público de Mato Gross (APMT), 1913, p. 20.

⁸¹⁹Ibidem.

Consequentemente, toda a borracha matogrossense exportada pela bacia amazônica que deveria passar compulsoriamente pelas repartições fiscais, tanto paraenses quanto amazonenses, como já apontado, figurou nas estatísticas como sendo borrachas de ambos os Estados. “*E dahi o facto de não se dar geralmente a Matto Grosso dentre os Estados productores da borracha, a posição em destaque a que tem direito*”.⁸²⁰

O Brasil passou a ser o principal produtor mundial de borracha, e, em consequência, a região norte do Mato Grosso passou a ser um importante polo de produção desta matéria-prima, graças à formação de diversos seringais, o que atraía uma crescente demanda pelo fator de produção humano, fator este que foi suprido inclusive composto, em parte, por refugiados, ex-prisioneiros de guerra e de escravos.⁸²¹

Devido ao calado das embarcações, era impraticável a navegação destes vapores até os seringais, o que fazia com que a borracha fosse embarcada em igarités, com destino a um porto, ligado por um rio de maior vazante, geralmente próximo à capital Cuiabá.⁸²²

Da capital matogrossense, a borracha era reembarcada em navios de maior capacidade, que se dirigiam até Corumbá, onde novamente eram reembarcados em vapores próprios para navegações de maior distância, até para o exterior. Em função deste motivo logístico e pela economia de escala que proporcionava aos exportadores, e proprietários de embarcações, os quais podiam utilizar toda capacidade ociosa do navio, reduzindo o custo do frete, Corumbá detinha a maior Alfândega do Estado, em termos de receita arrecadada aos cofres públicos.

A demanda por matérias-primas, tanto da borracha, erva-mate e couro, beneficiou muito as relações comerciais do Estado de Mato Grosso, proporcionando também em especial o desenvolvimento das casas comerciais, cuja função principal no Estado era a da intermediação entre o interior e a província, e cuja única entrada se dava pelo rio, por intermédio do porto de Corumbá. A partir dali, era possível alcançar o mercado internacional.⁸²³ Mato Grosso, por meio destas casas comerciais, atendeu diretamente as necessidades e os interesses da indústria europeia.

A região que mais se fortaleceu com esta dinâmica foi o Sul de Mato Grosso, tendo, como já mencionado, Corumbá como seu porto, cidade por onde os produtos tanto de exportação e importação embarcavam e desembarcavam. A partir desta conjuntura, já descrita neste capítulo, originaram-se grupos de coronéis urbanos, também proprietários rurais que

⁸²⁰Idem, pp. 20 – 21.

⁸²¹ Álbum Gráfico de Mato Grosso, 1914.

⁸²²SIMON, Feliciano. A Borracha. Apud AYALA, Synesio Cardoso; SIMON, Feliciano. *Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso* (EE. UU. doBrazil). Hamburgo/Alemanha: s. e., 1914, p. 251.

⁸²³ BARROS, Iolanda M. Pierin de. D. Aquino: política, violência e conciliação. Curitiba, 1996, p. 86.

lutaram entre si pela posse da terra, e, igualmente contra os coronéis do norte pelo controle do Estado.⁸²⁴

Nas margens do rio Paraguai na região de Cáceres, a borracha foi extraída, mas em escala bem menor, já que as seringueiras se concentravam mais ao norte do Estado. Sobre esta localização da borracha matogrossense foram consultados os relatórios dos presidentes de província. Por exemplo, o Barão de Maracaju, em 1880, conforme seu relatório, afirmou ter tomado algumas providências sobre os seringais após terem sido localizados:

Quanto á seringa, que se encontra em abundância ao norte da Provincia, tem estado tambem até aqui desaproveitada. Todavia, um importante morador da villa do Diamantino encetou a extração desse producto, empresa esta da qual é de esperar bom resultado, visto, segundo consta-me, dispor o mesmo morador de recursos para sustental-a. Com o fim a este ramo da industria, que grandes vantagens podem tambem trazer á Provincia, mandei postar um destacamento de onze praças proximo ao lugar de extracção, para evitar as surpresas dos selvagens. Criei tambem no rio Madeira, junto ao Salto Giráo, uma agencia fiscal, com o fim de cobrar-se alli os direitos provinciaes pela exportação da borracha, que tem seguido para a Provincia do Amazonas, a qual mandei funcionar provisoriamente no forte do Príncipe da Beira até que possão ser removidas algumas dificuldades que appareceram.⁸²⁵

Já para Fernando de Tadeu Miranda Borges (2001), as áreas das explorações da borracha em Mato Grosso estavam localizadas nas margens dos rios Paraguai, Juruena, Arinos, Paranatinga e Alto Tapajós.⁸²⁶ Numa mensagem dirigida à Assembleia Legislativa, o Presidente do então Estado de Mato Grosso, Joaquim Augusto da Costa Marques, em 1914, demonstrou seu interesse ao descrever, além da sua localização, também o seu preço, os diversos mercados, seu transporte tanto pelo rio Paraguai como pela bacia amazônica. A opção do uso da Bacia do Prata ou Amazônica vai depender do lugar onde se encontrava o seringal a ser explorado. Assim;

A que se extrahe nas margens dos Tapajós e seus afluentes é conduzida em pequenas embarcações chamados 'igarités' ou 'balsas' até Itaituba, atravessando perto de 350 cachoeiras. Dahi a Belemella é transportada por navios de quatro pés de calado aproximadamente, e em Belem, é embarcada nos transatlânticos. A do baixo Guaporé é toda transportada em lanchas até Guajará-Mirim ou Porto Espiridião, onde passa para os wagões da Madeira-Mamoré Railway, que a conduz até villa de Santo Antonio do Rio Madeira, ou até Porto Velho, cinco kilometros abaixo, onde embarca em vapores de 10 a 12 pés de calado, que fazem o transporte até Manaos, e ahi toma os transatlânticos. A do Madeira e seus afluentes é transportada em lanchas até

⁸²⁴ CORRÊA, Valmir Batista. Coronéis e Bandidos em Mato Grosso: 1889 – 1913. Campo Grande, 1995, p. 50.

⁸²⁵ Relatório com que o Exmo. Sr. General Barão de Maracaju, Presidente da Provincia de Matto-Grosso, abriu a 1ª. sessão da 23ª. Legislatura da respectiva Assembleia no dia 1º. de outubro do corrente anno. Cuyabá. Typ. De Joaquim J.R. Calhao, 1880, p. 11.

⁸²⁶ BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930. São Paulo, 2001, p. 67.

a Estrada de Ferro Madeira-Mamoré, ou até o leito do Rio Madeira, si o rio defflue abaixo do Porto Velho, prosseguindo dahi o mesmo trajecto da que vem de Guaporé.⁸²⁷

No que tange ao custo do frete, assim como o tempo de chegada aos mercados europeus, do mesmo modo dependiam do lugar onde o látex - e sua posterior transformação em borracha era colhido e processada. Dessa maneira:

A borracha do Tapajoz gasta em seu percurso dos seringaes os centros manufactores da Europa cerca de 60 dias com uma despeza media de 200\$000 por tonelada. É a borracha do Estado de Mato Grosso que soffre menos onus no transporte. A do Guaporé gasta um mez de viagem e faz uma despeza de transporte que varia de 800\$ a 1\$000, nas melhores condições. A do Madeira gasta mez e meio de viagem e faz uma despeza de 600\$ a 800\$.⁸²⁸

A borracha que foi exportada pelo Rio da Prata foi explorada na Bacia cujos rios afluem para o Estado de Mato Grosso. O centro distribuidor de toda a borracha matogrossense foi o Porto de Corumbá exercendo seu papel de entreposto comercial. Na Mensagem dirigida à Assembléa Legislativa pelo Presidente do Estado Joaquim Augusto da Costa Marques, 1914, e que já mencionada neste item ele afirma:

A quantidade exportada pelo Amazonas “é incomparavelmente maior”. Mesmo com todas estas peculiaridades a borracha mato-grossense exportada pela via do Prata, chega a Europa menos onerada comparadas com a do Amazonas e a do Acre onde as despezas chegam a attingir a monstruosidade de 1:500\$000 por tonelada, em certa regiões e em determinada época do anno. A borracha matogrossense exportada pelo Amazonas tem um percurso menos longo a fazer, porém mais dispendiosa do que a exportada pelo Rio da Prata.⁸²⁹

Na tabela 5.7 do Capítulo 5, verificamos que de 1900 a 1914 o principal produto de exportação matogrossense foi a borracha, apesar de que, em alguns anos no período referido, perdeu sua primazia só para a erva-mate. Deve ser reconhecido que a borracha de Mato Grosso passou por dificuldades na contabilidade, já que era registrada nas estatísticas dos dois Estados maiores produtores do país, Amazonas e Pará, conforme atesta o Relatório do Presidente Estadual;

Como se vê, toda a borracha matogrossense exportada pela bacia do Amazona, sendo naturalmente obrigada a passar pelas repartições fiscaes deste Estado e do Pará, figura por isso nas estatísticas como de produção amazonense e paraense.⁸³⁰

⁸²⁷ Mensagem dirigida pelo Exmo. Sr. Dr. Joaquim A. da Costa Marques Presidente do Estado de Matto-Grosso á Assembléa Legislativa ao installar-se a 3ª. sessão ordinária da 9ª. Legislatura em 13 de maio de 1914. Cuyabá, 1914, pp. 8 – 9.

⁸²⁸ Idem p. 9.

⁸²⁹ Ibidem.

⁸³⁰ Idem, p. 9.

Outro problema do registro da borracha matogrossense, e que já foi apontada neste trabalho, refere-se ao seu contrabando para a Bolívia, onde se praticava uma baixa incidência tributária sobre a exportação da borracha.

Quando do auge das exportações matogrossenses e que passaram pelo porto de Corumbá, Lúcia Salsa Corrêa assevera:

A cidade de Corumbá viveu um momento de quase euforia pelo seu progresso comercial no período correspondente aos anos de 1909 a 1914. Dentro desse momento, que constatava a ‘marcha desassomburada de Corumbá para o progresso tão phantástico, mas real e palpável’ foi fundada em 1910, a Associação Comercial de Corumbá, não se deparará com o **progresso tão fantástico, real e palpável**, a partir de 1914⁸³¹ a euforia se transforma em outros adjetivos como desesperança e desilusão.⁸³²

4.8 Decadência da Borracha

No início do processo industrial da borracha, nas décadas finais do século XIX, poucos países cultivavam a seringueira de cuja seiva se extraía a borracha. O Brasil era um desses países, como outros da região amazônica, tais como Peru, Colômbia e Bolívia e países da América Central. Na Ásia não havia novidade sobre a presença da *hevea castilloa* e a Europa não era considerada apropriada para essas árvores.

Mas as sementes da *hevea castilloa* foram levadas para a Inglaterra visando a sua plantação em caráter experimental. Em 1875, foram levadas do Panamá mais de 100 mudas e, um ano depois, do Brasil foram remetidas mais de 1.000 mudas. No entanto, essas não bastaram, pois era necessária uma coleta mais rigorosa e seletiva. Em 1876, Henry Wickham⁸³³, convicto das possibilidades da heveicultura, escolheu um local, entre a região do rio Madeira e Tapajós,

⁸³¹ A partir de 1914, Corumbá entra em crise sem precedentes por uma série de fatores como o declínio da borracha, chegada da estrada de ferro. Os outros motivos serão enumerados nos capítulos seguintes desta tese.

⁸³² CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). São Paulo, 1980, pp. 109 – 110.

⁸³³ Wickham, “chegou à Amazônia como um excêntrico colecionador de orquídeas, a procura de tubérculos raros. Internou-se livremente pelo vale e, nas margens do Tapajóz, iniciou suas experiências, plantando grande quantidade de seringueiras. O local era solitário e ninguém tomou conhecimento do que estava ocorrendo. Em breve, estavam em floração, produzindo as cobiçadas sementes. Casual e providencialmente, passa nas proximidades das plantações, sem carga de retorno, um navio de Sua Majestade Britânica, o Amazonas. Nele foram embarcados, como se fossem preciosos pacotes com orquídeas, milhares de sementes de árvores da borracha. Em Belém ainda foi oferecido às autoridades custoso banquete, zarpando o navio em seguida, com a missão cumprida. Das estufas londrinas, onde foram plantadas, saíram as mudas para o Ceilão, onde, silenciosamente, preparariam os britânicos a grande surpresa. Estávamos em 1876. Somente 24 anos depois, em 1900, começariam a surgir no mercado as primeiras partidas do produto asiático. Pouco mais de uma década, foi bastante, todavia, para que fôssemos ultrapassados”. SILVA, Luis Osiris da. A Luta pela Amazônia. São Paulo, 1962, pp. 99 – 100.

e ali coletou 70 mil sementes, que foram enviadas ao Jardim Botânico de Kew, na Inglaterra. As sementes brotaram em poucas semanas, de onde foram retiradas dos viveiros sete mil plantas, que foram transportadas, cuidadosamente, para o Ceilão.⁸³⁴

Arthur Cezar Ferreira Reis (1953) descreveu, com detalhamento mais extenso, como se deu o transporte das sementes, no vapor inglês “Amazonas”, que era utilizado para realizar o comércio na região.

O mesmo autor descreveu o andamento dessa carga da maneira seguinte: Em Belém não houve dificuldades com o fisco; Henry Alexandre Wickman⁸³⁵ alegou às autoridades alfandegárias que a carga do Amazonas, “*era de espécimes botânicos delicados que se destinavam ao Jardim Botânico de sua Majestade a Rainha Vitória*”. Em 29 de maio de 1976, o “Amazonas” zarpava de Belém a Liverpool, e, em 14 de junho, as sementes davam entrada ao Jardim Botânico. Das 70 mil sementes apresentaram vitalidade apenas 2.397.⁸³⁶ Este número é bem inferior ao apresentado pelo autor precedente.

Do Jardim Botânico de Kew, as pequenas plantas foram expedidas em agosto de 1876 para Ceylão, e distribuídas pelos Jardins Botânicos de Peradenya e Heneratgoda para a necessária aclimação. No ano seguinte, transferidas ao Jardim Botânico de Singapura. Cinco anos após a partida da Amazônia, as árvores do Jardim Botânico de Singapura deram suas primeiras sementes, que em parte foram empregadas para aumentar a plantação no mesmo jardim, e outra parte distribuída a Borneu (na Ásia).⁸³⁷

Outros autores também mencionaram o transporte destas sementes de *hevea* para a Inglaterra, que convenientemente plantadas e tratadas germinaram duas semanas depois, sendo, em seguida, levadas ao Ceylão (Sri Lanka) de onde se espalharam para todo o Oriente. Até então se desconhecia, no Brasil, esse fato.⁸³⁸

Somente em 1912, jornalistas e políticos brasileiros passaram a denunciar Wickham sistematicamente por “roubar o que Deus deu ao Brasil, um monopólio natural da borracha”.⁸³⁹ De acordo com Santos, pesa contra Wickham⁸⁴⁰, e por extensão contra às autoridades britânicas

⁸³⁴ SANTOS, Roberto Araujo de Oliveira. História Econômica da Amazônia (1800 – 1920). São Paulo, 1980, p. 230.

⁸³⁵ Luis Osiris da Silva citado nos parágrafos acima grafa o nome da personagem como WICKHAM.

⁸³⁶ REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 68.

⁸³⁷ Ibidem.

⁸³⁸ FERREIRA, Manoel Rodrigues. A Ferrovia do Diabo. São Paulo, 2008, p. 187.

⁸³⁹ GAULD, Charles Anderson. Farquhar. O último Titã. Um empreendedor americano na América Latina. São Paulo, 2006, p. 158.

⁸⁴⁰ Cássio Fonseca, um dos defensores de Wickham quando atacado, argumentou em sua defesa o fato da inexistência de uma lei escrita proibindo a exportação de sementes; a nosso ver a ausência de texto proibitório não é suficiente para descaracterizar a violação, porque grande parte das relações entre países se rege pelo Direito das Pessoas, e cujas regras escritas são bem raras, dependendo dos costumes e tradição. Assim, na Inglaterra,

a quem ele servia, a acusação de fraude ou contrabando, por se apropriar das sementes e transportá-las sem o consentimento do governo brasileiro. Na opinião de Roberto Araújo de Oliveira Santos, 1980, o governo britânico deveria ter convidado o Brasil a associar-se a um experimento científico, para isso, fornecendo as sementes e acompanhando os resultados, que, por sua vez, seriam facultados às partes contratantes para deles fazerem o uso que melhor lhes apossasse.⁸⁴¹

Apesar dos problemas iniciais surgidos na cultura e exploração nascente da *hevea* oriental, uma vez superada esta fase, a borracha produzida na Ásia começou a despontar em grande quantidade no mercado mundial⁸⁴². Com custos de produção e de transporte mais baixos, a borracha cultivada em regiões da Ásia, de forma ascendente foi progressivamente expulsando o produto amazônico do mercado mundial do produto, e, a partir daí, a economia da região amazônica foi colapsando num intervalo de tempo bastante reduzido.⁸⁴³

Desse modo, o produto asiático assumiu dados fenomenais de produção de borracha apresentando um crescimento exponencial.

Assim, a produção total asiática, em 1900, passou de 3.000 kg para 28.000.000 kg; doze anos depois, deu um salto estatístico espantoso registrando um aumento de 933.333,33% nesse período, ou seja, atingindo um crescimento da produtividade anual de 77.777,78%. Em 1913, já ultrapassou em muito a produção total brasileira; no ano seguinte excedeu a produção somada do Brasil, África, e América Central, assinalando cifra de 71 milhões de kg. Em 1915, já representava 68% da produção mundial; e, em 1919, com a produção amazônica marginalizada, esse percentual alçou ao patamar de 90%.⁸⁴⁴

O admirável crescimento asiático provocou graves sequelas no Amazônia. As repercussões abrangeram desde as capitais Manaus e Belém, espargindo-se por todas as regiões da Amazônia, atingindo até os seringueiros em seus seringais, localizados a milhares de quilômetros das capitais.⁸⁴⁵

É preciso relembrar, como já mencionado, que as seringueiras necessitam de um longo período para que ocorra a sua exploração econômica. De fato, sua produção só começa após cinco ou seis anos, contudo seu rendimento permanente se estabiliza somente a partir do 12º

predominava, na época, o direito não escrito, embora julgue que escapa ao propósito da tese discutir a fundo esta questão.

⁸⁴¹ SANTOS, Roberto Araujo de Oliveira. História Econômica da Amazônia (1800 – 1920). São Paulo, 1980, p. 230.

⁸⁴² Estatísticas ao respeito serão apresentadas neste mesmo item em análise.

⁸⁴³ WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, p. 15.

⁸⁴⁴ SANTOS, Roberto Araujo de Oliveira. História Econômica da Amazônia (1800 – 1920). São Paulo, 1980, p. 237.

⁸⁴⁵ WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, p. 18.

ano de plantio⁸⁴⁶. Portanto, a sua produção requer um alto volume de investimento inicial, e uma longa espera para que apresente retorno financeiro a esses investimentos realizados. Assim, essa circunstância em que analisamos a entrada tardia da produção asiática, possibilitou que acontecesse a supremacia da borracha amazônica no mercado mundial nos treze primeiros anos do século XX. Nesse ínterim, surgiram as áreas plantadas na Ásia, e, como visto anteriormente, nesse mesmo espaço de tempo, deu-se substancial crescimento da área plantada, e, a partir de 1905, ocupava uma área de cinquenta e três mil hectares, saltando para um milhão e dezessete mil hectares em 1915, representando, uma expansão de 1.918,87% de crescimento nesse período.

Em 1916, o Presidente do Estado do Estado de Mato Grosso, General Dr. Caetano Manoel de Faria e Albuquerque, na Mensagem enviada à Assembleia Legislativa, manifestou maior preocupação com a entrada da borracha sintética no mercado do que com a expansão da área plantada pelos asiáticos naquele ano; literalmente ele explicitou essa preocupação:

Mas, Snrs. Deputados, não foi somente por este lado que o leite da nossa hevea sofreu a ação da concorrência industrial – comercial. Como bem sabeis, outro adversario veio dar-lhe combate nos mercados de consumo, embora com garantia menores de exito. O nosso ouro negro ainda está sob ameaça dos laboratorios em que se elabora a borracha synthética, baseada no conhecimento, que já se adquiriu da composição centesimal ou quantitativa desse producto florestal, cujo segredo está na sua forma molecular, que ainda não se conhece, com precisão e que constitue o embaraço que complica os ensaios e experiencia de laboratório.⁸⁴⁷

Comparando com os padrões da floresta amazônica, a dimensão da área cultivada na Ásia poderia ser considerada, na época, como de pequena extensão. Mas o que deveria ser levado em conta era a sua densidade por hectare, nas duas culturas - enquanto na heveicultura asiática a média foi de 200 seringueiras por hectare, na Amazônia não passava de 1,5 pés por hectare. Outra diferença entre a produção da Amazônia e do Oriente residia no custo da mão de obra. Dessa maneira, um trabalhador, fosse malaio, javanês, chinês, ou indiano, recebia salário que oscilava entre 0,50 a 1,80 franco francês. Na Amazônica, percebia a diária de 2\$050 reis, que representava, em franco francês, 2,80 por dia.⁸⁴⁸

⁸⁴⁶SANTOS, Roberto Araujo de Oliveira. História Econômica da Amazônia (1800 – 1920). São Paulo, 1980, p. 233.

⁸⁴⁷ MENSAGEM dirigida Pelo Exm. Snr. General Dr. Caetano Manoel de Faria e Albuquerque Presidente do Estado de Matto-Grosso à Assembléa Legislativa ao installar-se a 2ª. sessão ordinária da 10ª. Legislatura, em 15 de maio de 1916, Cuiabá: Typ. Oficial, pp. 32 – 33.

⁸⁴⁸ SANTOS, Roberto Araujo de Oliveira. História Econômica da Amazônia (1800 – 1920). São Paulo, 1980, p. 233.

Diferença competitiva já constatada por outro Presidente do Estado quatro anos antes; de fato, Joaquim Augusto da Costa Marques, na sua Mensagem de 1912, apontava que a borracha asiática era produzida em condições econômicas muito favoráveis, por isso, pôde ser vendida a preços muito baixos, e competitivos, e, ainda assim, facultando aos seus produtores usufruírem de lucros; ao contrário do que acontecia nos seringais nativos da Amazônica que, por suas limitações já expostas anteriormente, permaneciam disseminados nas florestas, muitas delas, de difícil acesso, “*onde tudo é excessivamente caro e penoso, não podendo suportar aquela (baixo) preço sem absorver todas as vantagens da sua exploração*”.⁸⁴⁹ Decididamente, a borracha produzida no Brasil, não apresentou a mesma competitividade da Asiática.

Em outro documento⁸⁵⁰ estava registrado o rápido crescimento da produção asiática, em razão de dispor de mão de obra abundante e barata. Ainda, segundo este documento, a média de preço pelo qual foram remunerados os trabalhadores asiáticos oscilava entre 500 e 1\$000 por cada dia de trabalho. Assim, os trabalhadores tâmeis⁸⁵¹, considerados os melhores e mais resistentes, ganhavam em média 1\$000 (em moeda brasileira da época) por dia; em segundo lugar, situavam-se os trabalhadores chineses, com salário de 800 reis; e, em seguida, estavam os javaneses e malaios com 500 reis a diária⁸⁵². Como já foi apontado, o trabalhador amazônico ganhava até 2\$050 reis por dia.

A queda dos preços da borracha não foi percebida nem mesmo pelos grandes transportadores ingleses, como a Booth Line, que fazia a conexão entre a Amazônia e a Inglaterra; estes não foram capazes de prever a queda brutal dos preços internacionais da borracha após 1912, momento em que a borracha asiática inundou o mercado internacional, pelo fato de sua produção custar muito menos que o látex amazônico.⁸⁵³ Pode-se assegurar que o êxito do Oriente se deveu a um conjunto de circunstâncias, a saber: às condições ecológicas favoráveis, à facilidade de transporte de cabotagem, à mão de obra abundante e barata, e à afluência de capitais britânicos e holandeses.⁸⁵⁴

⁸⁴⁹ MENSAGEM dirigida Pelo Exm. Snr. General Dr. Caetano Manoel de Faria e Albuquerque Presidente do Estado de Matto-Grosso à Assembléa Legislativa ao installar-se a 2ª. sessão ordinária da 10ª. Legislatura, em 15 de maio de 1916, Cuiabá: Typ. Oficial, p. 35.

⁸⁵⁰ Livro de Lançamentos dos Termos de Contrato da Província de Mato Grosso, 1874-1807.

⁸⁵¹ Procedentes da etnia nativa Tâmil que pertence uma parte à Índia e outra ao Sri Lanka

⁸⁵² LIVRO DE LANÇAMENTO DOS TERMOS DOS CONTRATOS da Província. Ano: 1874 – 1907, Cuiabá, APMT, pp. 158 – 159.

⁸⁵³ GAULD, Charles Anderson. Farquhar. O último Titã. Um empreendedor americano na América Latina. São Paulo, 2006, p. 135.

⁸⁵⁴ FONSECA, Cássio. A Economia da Borracha: Aspectos Internacionais e Defesa da Produção Brasileira. Rio de Janeiro, 1950, p. 35

Sobre a qualidade da borracha asiática, o próprio diretor do Museu Goeldi⁸⁵⁵, de Belém, visitou as plantações de Java e da Península Malaia, e verificou que estavam tecnicamente perfeitas, portanto, quanto à excelência do produto, não havia nada mais a questionar. Por esse conjunto de razões, as indústrias que utilizavam a matéria-prima passaram a preferir as provenientes do Oriente, devido a sua maior compensação. Também, “*um delegado do governo do Amazonas à exposição de Nova York, em 1912, visitando fábricas norte-americanas teve oportunidade de verificar que a matéria prima brasileira ali consumida entrava apenas como contingente subsidiário, supletivo, complementar, para dar melhor teor de consistência aos artefatos*”.⁸⁵⁶

A borracha asiática, após 30 anos de seu cultivo, empreendido tanto por ingleses como por holandeses, ganhou terreno rapidamente: a estatística a seguir, descreve de maneira eloquente, o que significou o desastre da borracha amazônica, abalada no mercado internacional pelo látex do Oriente.

Tabela 4.14: Exportação brasileira e oriental em toneladas de 1905 a 1912

Anos	Brasileiras	Orientais
1905	35.000	145
1906	36.000	510
1907	38.000	1.000
1908	39.000	1.800
1909	42.000	3.600
1910	40.800	8.200
1911	37.730	14.149
1912	42.410	28.518

Fonte: Manoel Rodrigues Ferreira. A Ferrovia do Diabo. São Paulo, 2008, p. 318.

O ano de 1912 foi o último ano da história em que o Brasil exportou mais borracha que o resto do mundo:

(...) No ano seguinte, em 1913, já o Brasil exportaria somente 39.370 toneladas, contra 47.618 do Oriente. A borracha do Oriente, em 1910, ao ser oferecida a preços baixos provocou a queda da Amazônica. O Brasil sofreu tremendo impacto, e no Senado, na Câmara dos Deputados, nas Assembléias Estaduais, principalmente do Amazonas e Pará, o assunto era debatido com cores trágicas. O governo da República e dos Estados atingidos tomaram

⁸⁵⁵ Diretor nesse momento correspondia a Jacques Huber.

⁸⁵⁶ REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 73.

providências, mas tudo em vão. A miséria caía pesadamente sobre o vale do grande rio.⁸⁵⁷

Como uma forma de resposta à concorrência asiática, o Governo Federal, em 1912, autorizou a atribuição de prêmios pelo plantio de seringueiras, até 2,5 contos para cada 12 hectares de novas héveas plantadas; igualmente, a instalação de campos experimentais, isenção de imposto de importação de maquinaria e equipamentos, além da construção de estradas de ferro⁸⁵⁸. Onde fosse impossível a navegação, propunha-se subsidiar o funcionamento de usinas para o processamento da borracha bruta, assim como outros projetos, cujo objetivo visava o aumento da heveicultura.⁸⁵⁹

A partir da constatação de Barbara Weinstein (1993), no parágrafo acima, observamos que para combater a concorrência asiática, o objetivo básico governamental era o aumento da oferta da borracha no mercado mundial. E o principal problema foi especificamente o excesso do produto no mercado com a entrada maciça do látex asiático.

Para Arthur Cezar Ferreira Reis a *débâcle* foi violenta, pois em 1911 atingiu o maior pico da produção com 44.296 toneladas, no ano seguinte para 38.173⁸⁶⁰, até chegar em 1923 a 17.991 toneladas, uma diminuição de 52,87%. Nesse mesmo ano, a produção Oriental chegou a 369.500 toneladas, mais de 20 vezes a produção brasileira. Já os preços apresentaram os seguintes resultados; 1912, o kg da borracha estava em 6\$700, em 1916 caiu para 4\$050 e em 1921 alcançou apenas a 1\$350. Assim, o ciclo da goma silvestre entrou em colapso. Iniciou-se o êxodo dos seringueiros; e com ele “*todo o vasto cortejo de desastres econômicos, financeiros e sociais. O seringal perdera o esplendor*”.⁸⁶¹

A decadência vertiginosa dos negócios afetou toda a estrutura econômica e social do vale. Um ou outro seringalista procurou manter seus seringueiros em atividades agrárias, ou passando para outra indústria extrativa como a castanha. Em 1918, o Governo Federal entrou para atender a situação calamitosa que se encontrava mediante o banco do Brasil, comprando a produção dos seringais para fazer estoques. A operação foi abandonada pouco depois, sob a alegação de que geravam prejuízos muito grandes ao banco.⁸⁶²

⁸⁵⁷ FERREIRA, Manoel Rodrigues. A Ferrovia do Diabo. São Paulo, 2008, p. 319.

⁸⁵⁸ A Estrada de Ferro Madeira-Mamoré foi construída com esse objetivo para vencer as dificuldades impostas pela natureza na zona da produção do Rio Madeira-Mamoré.

⁸⁵⁹ WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, p. 257.

⁸⁶⁰ Estatística diferente à apresentada na tabela anterior.

⁸⁶¹ REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro, 1953, p. 71.

⁸⁶² Idem, p. 74.

No Mato Grosso, a borracha de 1897 a 1920, também foi a principal fonte de renda do Estado, arrecadação tributária, mas com o advento da borracha oriental, abandonaram-se as plantações, porque os preços não remuneravam mais as despesas de extração e o transporte.⁸⁶³

Na tabela a seguir verificamos tanto a produção mundial da borracha como seu consumo nos primeiros vinte anos do século XX.

Tabela 4.15: Oferta e Demanda da Borracha mundial de 1900 a 1920 em toneladas

Anos	Oferta	Demanda	Saldo	Preço (Centavos de dólar por libra)
1900	45.720	53.340	-7.620	0,5792
1901	45.720	53.340	-7.620	0,5100
1902	43.180	50.800	-7.620	0,4947
1903	50.800	58.420	-7.620	0,6306
1904	53.340	66.040	-12.700	0,7075
1905	55.880	71.120	-15.240	0,7563
1906	63.500	76.200	-12.700	0,7862
1907	76.200	78.740	-2.540	0,7256
1908	71.120	76.200	-5.080	0,5859
1909	78.740	88.900	-10.160	0,8435
1910	96.520	101.600	-5.080	1,0284
1911	96.520	101.600	-5.080	0,8295
1912	116.840	121.920	-5.080	0,8037
1913	121.920	132.080	-10.160	0,6538
1914	124.460	121.920	2.540	0,4903
1915	172.720	162.560	10.160	0,4967
1916	218.440	187.960	30.480	0,5885
1917	281.940	226.060	55.880	0,5718
1918	223.520	238.760	-15.240	0,4484
1919	406.400	317.500	88.900	0,4017
1920	347.980	403.860	-55.880	0,4279

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Cássio Fonseca. A Economia da Borracha: Aspectos Internacionais e Defesa da Produção Brasileira. Rio de Janeiro, 1950, pp. 61 – 62.

No gráfico a seguir, acompanhamos tanto a oferta como a demanda da borracha mundial, assim como os preços praticados nos primeiros 20 anos do século XX. De 1900 a 1905 a oferta cresceu em média 4,44% ao ano, para no lustre seguinte aumentar mais do que o dobro, a média anual de 1906 a 1910 foi de 10,4% de crescimento. Nos 10 anos seguintes, a média foi de 2,6 vezes mais que o período de 1906 a 1910, assim, a média de crescimento da oferta de 1911 a 1920 foi de 26,05% ao ano, isso podemos observar na Tabela 4.15.

⁸⁶³ MARQUES, Azevedo. Mato Grosso seus recursos naturais seu futuro econômico. Rio de Janeiro, 1923, p. 64.

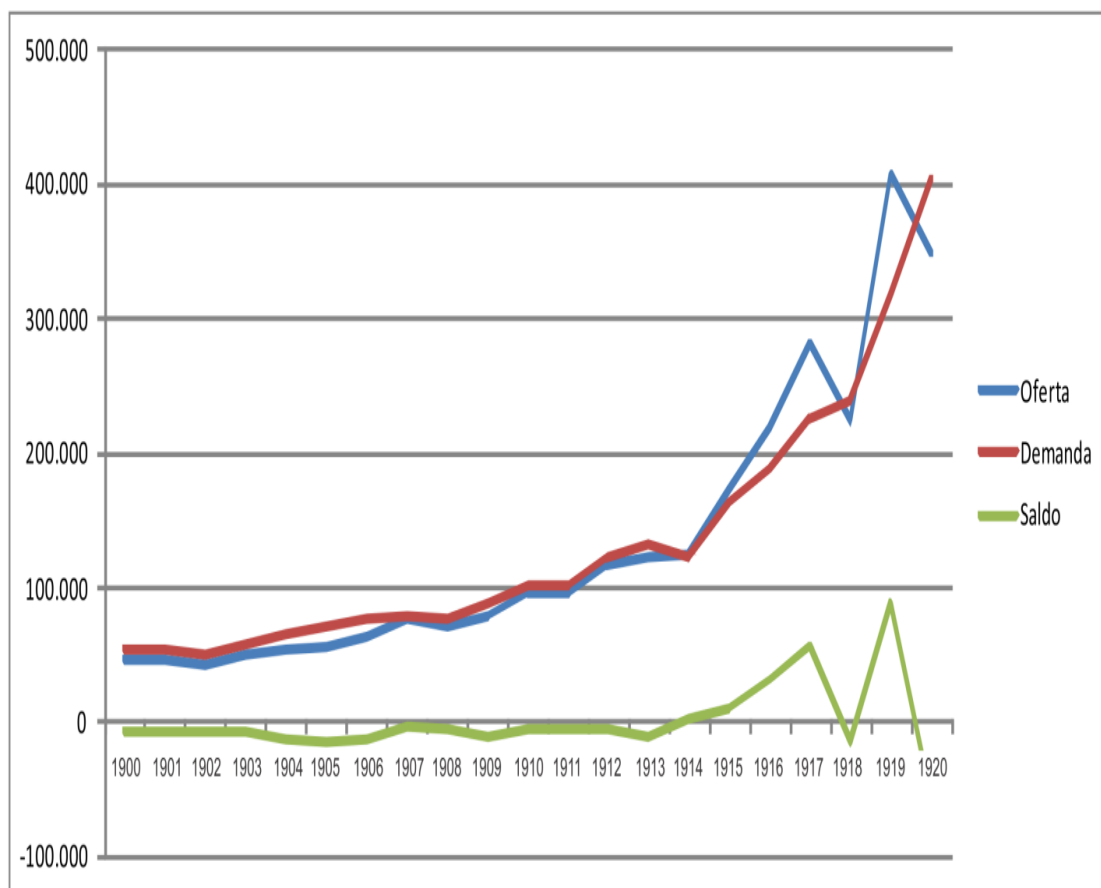


Gráfico 4.5: Oferta e Demanda da Borracha mundial de 1900 a 1920 em toneladas.
 Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da tabela 4.15.

Observamos também na Tabela 4.15 que mesmo a oferta do produto tendo aumentado consideravelmente nos primeiros 13 anos do século XX, a demanda sempre foi superior nesse período; e nesse espaço de tempo os preços dos produtos também acompanharam o comportamento da demanda, foram se elevando até atingirem seu pico no ano de 1910, quando uma libra (aproximadamente 500 gramas) de borracha tinha a cotação de 1,03 dólares. Esta oscilação do comportamento dos preços da borracha pode ser observada no gráfico a seguir.

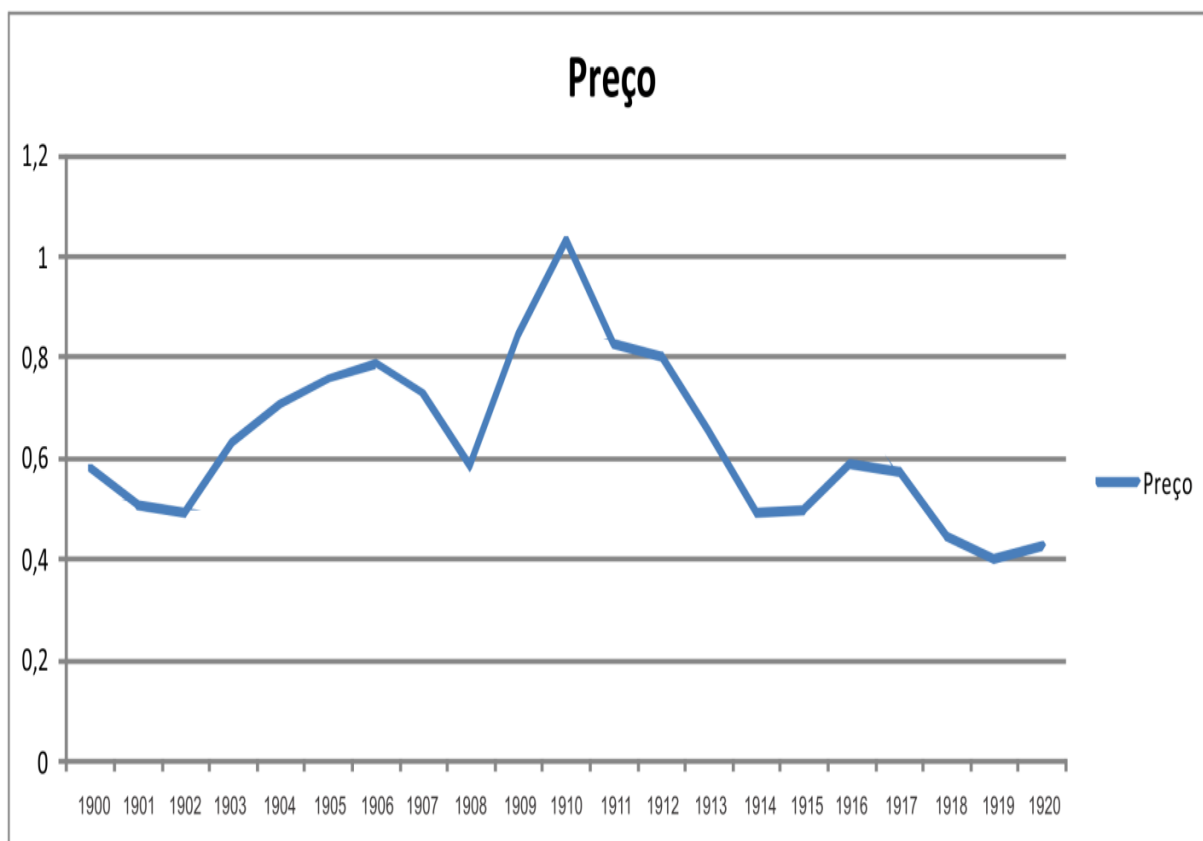


Gráfico 4.6: Comportamento dos preços da Borracha de 1900 a 1920 em Centavos de dólares por libra.
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da Tabela 4.15

No período seguinte, de 1914 a 1920, as variáveis tanto a demanda quanto o preço tiveram comportamento totalmente distintos ao período anterior, e isso ocorrendo em pleno desenvolvimento dos combates (eclosão) da Primeira Guerra Mundial, ocasião em que a borracha foi um dos poucos produtos que tiveram queda de preços. Assim, em 1919, o seu valor atingiu o menor patamar, ou seja, uma libra de borracha passou a custar somente 0,417 dólares, sendo que essa baixa cotação representava valor 2,6 vezes menor do que em 1910.

Neste gráfico, incluem-se a Ásia como um dos ofertantes e os Estados Unidos como um dos demandantes. De 1910 a 1913, quando o resto do mundo ainda superava a produção asiática da borracha, a produtividade média desta região chegou a 3,80% ao ano. Já a asiática teve uma produtividade média anual de 815,38%. Isso significava uma superioridade produtiva de 215,4 vezes maior. No ano de 1900, a Ásia produzia 508 toneladas de borracha e em 1913, essa produção chegou a 54.356 toneladas.

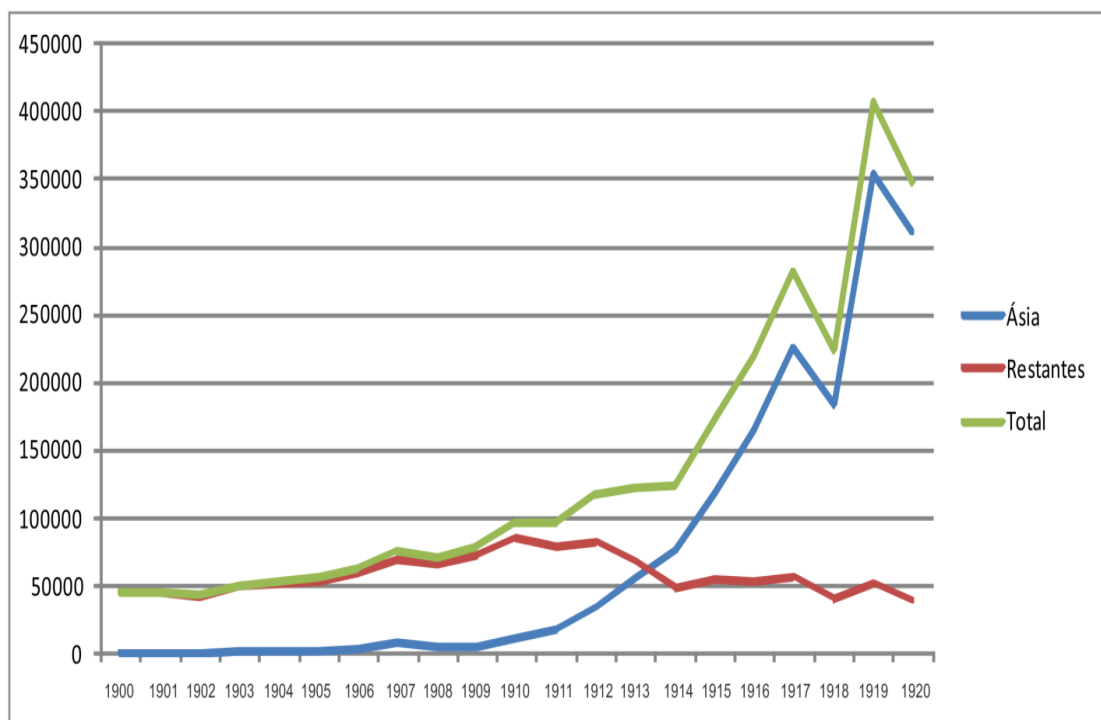


Gráfico 4.7: Produção asiática e mundial da borracha de 1900 a 1920 em toneladas.
 Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da tabela 4.16.

De 1914 a 1920, enquanto o resto do mundo apresentou uma retração de 3,65% ao ano na sua produção, os asiáticos aumentaram sua produtividade em 51,56%. Em 1920, a Ásia já produzia, do lado da oferta, 309.880 toneladas de borracha, o que significava 89,05% da produção mundial. No entanto, se contemplarmos o lado da demanda, encontraremos o grande consumidor da borracha produzida no mundo naquele período: os Estados Unidos da América como constatamos também na tabela 4.16.

No período correspondente de 1900 a 1920, o aumento do consumo americano aumentou 905%, isso significou 45,24% ao ano no período determinado. No ano de 1920, a demanda dos Estados Unidos pela borracha correspondia a 45,56% da produção mundial; e em 1920, 60% da borracha produzida no mundo era consumida só por um país, os Estados Unidos. Durante a Primeira Guerra Mundial, a estatística não mostrou um aumento de consumo da borracha por parte dos Estados Unidos, permaneceu estável com uma média 59,40% entre os anos de 1914 e 1918. O único momento em que foi constatado o aumento do consumo do produto foi no ano em que a guerra acabou, 1918, nesse ano a borracha consumida pelos americanos chegou a 72,73% da produção mundial, como poderá ser constatado na tabela em continuação, o que se deduz que não foi por motivo da guerra esse aumento.

Tabela 4.16: Produção asiática e mundial assim como o consumo americano e mundial da borracha de 1900 a 1920 em toneladas

Anos	PRODUÇÃO			CONSUMO		
	Ásia	Restantes	Total	E. U. A.	Restantes	Total
1900	508	45.212	45.720	20.828	32.512	53.340
1901	508	45.212	45.720	23.368	29.972	53.340
1902	508	42.672	43.180	21.844	28.956	50.800
1903	1.016	49.784	50.800	23.876	34.544	58.420
1904	2.032	51.308	53.340	26.416	39.624	66.040
1905	2.540	53.340	55.880	27.432	43.688	71.120
1906	3.048	60.452	63.500	29.464	46.736	76.200
1907	7.620	68.580	76.200	29.464	49.276	78.740
1908	5.080	66.040	71.120	33.020	43.180	76.200
1909	5.588	73.152	78.740	40.640	48.260	88.900
1910	11.178	85.344	96.520	43.180	58.420	101.600
1911	17.780	78.740	96.520	42.672	58.928	101.600
1912	34.036	82.804	116.840	56.896	65.024	121.920
1913	54.356	67.564	121.920	52.832	79.248	132.080
1914	75.692	48.768	124.460	63.500	58.420	121.920
1915	118.364	54.356	172.720	100.584	61.976	162.560
1916	164.592	53.848	218.440	119.888	68.072	187.960
1917	225.044	56.896	281.940	160.020	66.040	226.060
1918	183.896	39.624	223.520	162.560	76.200	238.760
1919	354.584	51.816	406.400	218.440	99.060	317.500
1920	309.880	38.100	347.980	209.296	92.964	302.260

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Cássio Fonseca. A Economia da Borracha: Aspectos Internacionais e Defesa da Produção Brasileira. Rio de Janeiro, 1950, p. 55.

De 1900 a 1913, o resto do mundo consumiu mais do que os americanos; de fato, em 1900, este país sozinho demandava 39,5% da borracha mundial e manteve esse patamar até 1913. Mas a partir de 1914, o consumo americano passou a ser superior ao resto do mundo: desta maneira, em 1920, os Estados Unidos demandou 69,24% de toda a borracha consumida. No intervalo de tempo de 1914 a 1920, o resto do mundo aumentou sua demanda em 59,13%, ao passo que os norte-americanos chegaram a consumir 229,6% da borracha.

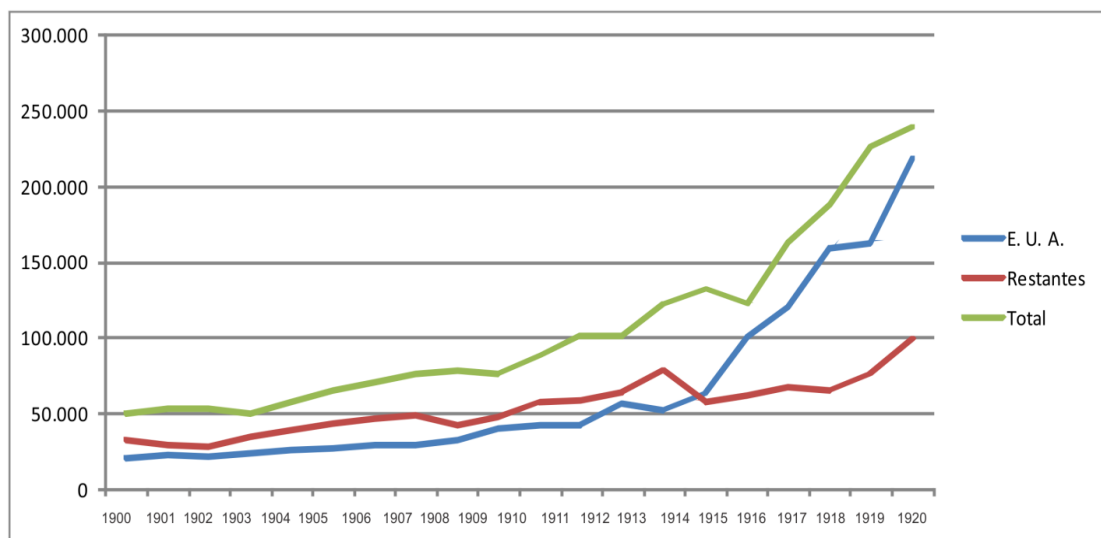


Gráfico 4.8: Consumo americano e mundial da borracha de 1900 a 1920 em toneladas.
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da tabela que está na tabela 4.16.

A borracha constitui mais um exemplo típico das possibilidades do fenômeno de concentração de capitais. Foi o capital inglês concentrado em grandes empresas que permitiram as plantações de extensas áreas na Insulíndia⁸⁶⁴ britânica.⁸⁶⁵

A esse respeito destacamos algumas das grandes empresas voltadas para a produção e utilização da borracha: nos Estados Unidos, a *B. F. Goodrich Co.*, fundada em 1870; a *United States Rubber Co.*, resultante de fusão de várias outras companhias em 1892; a *Goodyear Tire and Rubber Co.*, surgida em 1898; e a *Firestone Tire and Rubber Co.*, fundada em 1900. Na Inglaterra, o principal destaque foi a *Dunlop Rubber Co. Ltd.*, fundada por Dunlop em Dublin, em 1885. Na Itália, a *Società Italiana Pirelli* criada em 1872 em Milão.⁸⁶⁶

4.9 A Defesa da Borracha

O colapso da economia gomífera aconteceu essencialmente pela queda dos preços da borracha entre 1911 a 1914, desarticulando o sistema primário exportador⁸⁶⁷. De acordo com José Carlos de Macedo Soares (1927), a superprodução de borracha é que determinou o revés de suas exportações, pois, a borracha foi um dos poucos produtos que não aumentaram de

⁸⁶⁴Conjunto de ilhas da Ásia, ao Norte da Austrália e ao Sul do mar da China, que abrange Filipinas e Indonésia. Dicionário Houaiss.

⁸⁶⁵ SOARES, José Carlos de Macedo. A borracha. Paris: L. Chauny et L. Quinsac, 1927, pp. 41 – 42.

⁸⁶⁶ SANTOS, Roberto Araujo de Oliveira. História Econômica da Amazônia (1800 – 1920). São Paulo, 1980, p. 202.

⁸⁶⁷Op. Cit. p. 208.

preços durante e depois da Primeira Guerra Mundial⁸⁶⁸. Coincidiu com a época em que se deu a entrada de produtos asiáticos no mercado mundial, como observamos no item precedente.

O Governo do Estado da Amazônia ignorou despreocupadamente o avanço das héveas plantadas nos seringais da Ásia. Em 1910, o preço da borracha na Amazônia foi forçado por especuladores a ser cotado a três dólares por libra, enquanto a média anual do preço era de 2 dólares. A goma tanto do Ceilão, Malásia e Sumatra era “uma gota do oceano” entre 1910 e 1911; um ano após, já era uma “enxurrada”, uma vez que a borracha plantada era mais limpa, mais bem preparada, livre de pedras e adulterantes, e, sobretudo, porque era vendida muito mais barata do que a da Amazônia: “*a bolha estourou e toda a Amazônia desabou da noite para o dia em meio à indiferença equatorial*”.⁸⁶⁹

Durante os primeiros 10 anos do século XX, a borracha só perdia, em relevância, ao café. Nas estatísticas a seguir percebe-se esta representatividade.

Tabela 4.17: Exportações do café e da borracha entre 1906 a 1910 em Contos de Reis

Anos	Borracha em Toneladas	Valor Exportado pela Borracha	Valor Exportado pelo Café
1906	34.960	210.284:551\$000	418.399:742\$000
1907	36.490	217.504:288\$000	453.754:571\$000
1908	38.206	188.357:983\$000	368.285:424\$000
1909	39.027	301.939:957\$000	533.869:700\$000
1910	40.000	376.971:860\$000	385.493:560\$000

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da Defesa da Borracha – Reunião dos interessados na solução da crise da Borracha no Ministério da Agricultura. Rio de Janeiro, 1911, pp. 6 – 7.

Excluindo outros produtos componentes da pauta de exportação do país e cujo peso não têm a mesma relevância de ambos os produtos, a borracha nesse intervalo de tempo chegou a uma média de 37,48% das exportações. Em 1910, a exportação total do Brasil foi de 939.413.449\$000 contos de reis; nesse ano representou 40,13% do total enquanto que o café assinalou 41,04% das exportações brasileiras.⁸⁷⁰ Nesse ano, a produção da borracha encostou na cifra do principal produto de exportação do país.

⁸⁶⁸ SOARES, José Carlos de Macedo. A borracha. Paris: L. Chauny et L. Quinsac, 1927, p. 85.

⁸⁶⁹ GAULD, Charles Anderson. Farquhar. O último Titã. Um empreendedor americano na América Latina. São Paulo, 2006, p. 169.

⁸⁷⁰ Defesa da Borracha – Reunião dos interessados na solução da crise da Borracha no Ministério da Agricultura. Rio de Janeiro, 1911, pp. 6 – 7.

Em 1912, devido à crise da borracha, o Congresso Nacional promulgou o Decreto nº 2.543A de 5 de janeiro de 1912, que estabeleceu medidas para facilitar e desenvolver a cultura da seringueira, autorizando o poder executivo de abrir créditos para enfrentar a crise. Dois anos antes, em Manaus, realizou-se o “Primeiro Congresso Comercial, Industrial e Agrícola”, cujo resultado também foi o de estimular o cultivo da hévea, secundado por medidas para a redução dos impostos de exportação e importação.⁸⁷¹

Outra forma de enfrentar a crise, e para manter a estabilidade dos preços da borracha, cogitava-se de uma progressiva e até extinção de tributos sobre a borracha; estes seriam substituídos por um imposto sobre as grandes posses de terra. A mudança de percepção se deveu aos efeitos imediatos da crise sobre as finanças públicas dos Estados do Norte. Os gastos públicos foram forçados a diminuir, mas não na mesma proporção das receitas, portanto, os déficits orçamentários tornaram-se rotina entre os anos de 1910 a 1920.

Tabela 4.18: Diminuição das receitas dos Estados da Amazônia, Acre e Pará de 1910 a 1920 em Contos de Reis

Anos	Amazonas	Pará	Acre
1910	18.069:000\$000	20.255:000\$000	19.868:000\$000
1915	7.428:000\$000	8.887:000\$000	5.610:000\$000
1920	5.888:000\$000	8.517:000\$000	

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de Roberto Araujo de Oliveira Santos. História Econômica da Amazônia (1800 – 1920). São Paulo, 1980, p. 200.

Proporcionalmente, o estado do Pará teve uma queda menor da sua receita. Já o Acre e o Amazonas perderam mais de 2/3 dessas receitas. Os Estados, ao retirarem tributos da borracha, possibilitaram uma maior competitividade, se considerarmos estes impostos como componentes do custo de produção; contudo, não nos preços, porque a maioria dos produtos primários ou extrativistas eram tomadores de preço. De fato, era o mercado internacional da borracha quem determinava o preço a ser praticado.

No plano governamental de defesa da borracha teve sequência o incentivo visando aumentar a oferta do produto no mercado, de acordo com as seguintes medidas:

- a) isenção total de impostos e taxas de importação para máquinas, implementos, utensílios e materiais empregados na cultura das seringueiras e extração da borracha;
- b) prêmios em dinheiro para o plantio das seringueiras;

⁸⁷¹ FEITOSA, Orange Matos; SAES, Alexandre Macchione. O Plano de Defesa da Borracha: entre o desenvolvimentismo e a negligência política ao norte do Brasil, 1900 – 1915. América Latina en la Historia Económica. Vol. 20, Nº 3. Méxicosep/dic., 2013, p. 8.

c) convênio fiscal entre Amazonas, Pará e Mato Grosso para a redução gradual dos impostos Estaduais sobre a exportação;

d) instalação de estações experimentais para a cultura de seringueiras e outras variedades, como a maniçoba e a mangabeira, nos diversos Estados produtores, inclusive os que não faziam parte da região amazônica, tais como o Piauí, Ceará, Rio Grande do Norte, Pernambuco, Bahia, Minas Gerais, Paraná, São Paulo e Goiás.⁸⁷²

Em relação ao conjunto de medidas implementadas, constatamos a persistência do Comitê de Defesa da Borracha, no que se relacionava à solução adotada de recorrer ao aumento do produto no mercado, justamente, no que consideramos ter sido o principal problema, isto é, a obstinação de insistir nesse tipo de solução, aumentar a oferta, que se tornou inócua com o tempo.

O Estado de Mato Grosso, como um dos produtores, também esteve presente nesse evento e na seção matogrossense da exposição, a borracha exposta foi extraída da *hevea brasilienses* (seringueira), como da castilloa elástica (caucho), vindos do município de Santo Antônio do Rio Madeira, e das margens do Alto Madeira e de seus afluentes, assim como procedentes de outros municípios como Rosário de Diamantino e de São Luiz de Cáceres.⁸⁷³

Os expositores do município de Santo Antônio do Rio Madeira foram as seguintes empresas: *A Madeira-Mamoré, Railway Company, a Guaporé Rubber Company, a Julio Müller Rubber Company, Asensi & Cia.* Os expositores do Alto Madeira foram: Alexandre Magno Addor, Almeida & Cia, Arthur Borges & Cia, Francisco Lucas de Barros, Joaquim José de Oliveira Ferro, Josetti & Cia, Orlando Simões & Cia, Manuel Pedroso da Silva Rondon acompanhados pelo Distrito de Fiscalização de Defesa da Borracha, e também do Coronel Cândido Mariano da Silva Rondon, então Diretor da Repartição de Proteção aos Índios.⁸⁷⁴

Além do comparecimento dos Estados produtores, como das diversas espécies e processos de produção do látex, também foram expostas máquinas para a lavagem e laminação da borracha, bem como mapas, diagramas, desenhos, plantas e estatísticas referentes à indústria da borracha, sua produção por Estado, a exportação por destinos e outros assuntos pertinentes. Também folhetos informativos e de propaganda, publicações diversas aos visitantes.⁸⁷⁵ Outro

⁸⁷² SANTOS, Roberto Araujo de Oliveira. *História Econômica da Amazônia (1800 – 1920)*. São Paulo, 1980, p. 248.

⁸⁷³ Relatório apresentado Exmo. Snr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques, Presidente do Estado de Mato Grosso pelo Desembargador Antonio Trigo de Loureiro e pelo Coronel Alexandre Magno Addor Delegado de Matto-Grosso à Primeira Exposição da Borracha realizado Rio de Janeiro de 12 a 31 de Outubro de 1913. Cuiabá, Arquivo Público de Mato Gross (APMT), 1913, p. 1.

⁸⁷⁴ Idem, p. 2.

⁸⁷⁵ Idem, p. 5.

ponto de destaque da exposição residiu na apresentação das amostras de alguns produtos manufaturados, já que o país se restringia à exportação de matéria prima.

Quando a crise da borracha chegou aos seringais, as Casas Aviadoras perderam a força, porque neste lugar plantaram-se milho, feijão, arroz, café, cana. E passaram a fabricar até açúcar em engenhocas, de forma muito primitiva, com isso, diminuiu a dependência destas casas, que até então eram as únicas fornecedoras. Para estes produtos agrícolas, o mercado externo era inviável devido à estrutura mercantil ser dominada totalmente pela borracha, que tinha uma cadeia poderosa sob o comando, desde os grandes importadores localizados no centro de consumo mundial e suas “subsidiárias” nacionais, regionais e locais como as Casas Aviadoras e Seringalistas.⁸⁷⁶

Dentre as medidas adotadas pelo plano de defesa da borracha, selecionamos aquelas que não implicassem no aumento da oferta. Poderia talvez, a heveicultura se ter constituído em alternativa e dado início a um processo de agregação de valor à matéria-prima exportada. Elencamos pois as seguintes:

- criação das indústrias de refinação e de fabricação de artefatos de borracha;
- núcleos agrícolas;
- melhoramentos e medidas tendentes a facilitar os transportes e diminuir o seu custo no vale do Amazonas.
- criação de centros produtores de gêneros alimentícios no vale do Amazonas;
- prêmios-favores aos que pretendiam fundar grandes fazendas de agricultura e criação;
- exposições trienais abrangendo tudo o que se relacionava com a indústria da borracha nacional⁸⁷⁷.

Também, o Plano de Defesa da Borracha, no que se refere à produção alimentar, estabeleceu as seguintes medidas, das quais selecionamos:

- estabelecimentos de matadouros para a preparação de carne seca e enlatamento de produtos animais e vegetais;
- construção de uma fábrica para produtos de leite, queijo e manteiga;
- construção de uma usina de arroz e beneficiamentos de outros cereais;
- promover a instalação de companhias pesqueiras para a captura e industrialização do pescado em larga escala;

⁸⁷⁶ Ibidem.

⁸⁷⁷FEITOSA, Orange Matos; SAES, Alexandre Macchione. O Plano de Defesa da Borracha: entre o desenvolvimentismo e a negligência política ao norte do Brasil, 1900 – 1915. América Latina en la Historia Económica. Vol. 20, Nº 3. Méxicosep/dic., 2013, p. 13.

- produção anual em dinheiro durante cinco anos, desde que a produção de peixe salgado e beneficiado fosse superior a 100 toneladas por ano.⁸⁷⁸

Dentre as medidas setoriais formuladas pelo Plano de Defesa da Borracha⁸⁷⁹, citamos as que foram propostas para a indústria:

- prêmios em dinheiro para as duas primeiras fábricas de beneficiamento de borracha que se instalassem em Manaus;

- prêmio em dinheiro para a primeira fábrica de artefatos de borracha que se instalasse em cada uma das cidades de Manaus, Belém, Recife, Bahia e Rio de Janeiro;

- isenção total de impostos e taxas de importação para os materiais, equipamentos e peças de manutenção;

- preferência dada pelo governo na compra dos produtos fabricados por esses estabelecimentos industriais para uso das forças armadas e outros serviços federais;

- isenção de impostos Estaduais e Municipais por 25 anos, já que as referidas fábricas seriam consideradas a serviço do governo federal.⁸⁸⁰

Demais medidas que poderão ser observadas no Apêndice 4 do Anexo.

No plano internacional a situação da indústria da borracha também era crítica. Em 1920, a produção mundial era de 370.000 toneladas e o consumo de 310.000 toneladas; no ano seguinte, a situação não chegou a estes patamares, mas ainda o consumo foi menor que a produção, sendo 282.000 toneladas de produção e consumo de 265.000. Para o ano de 1923, a perspectiva⁸⁸¹ era de 300.000 toneladas e consumo de 260.000, mais 40.000 toneladas de estoque⁸⁸², que somadas aos dois anos anteriores, no mundo havia de 1920 a 1923, 117.000 toneladas de estoques.

⁸⁷⁸ SANTOS, Roberto Araujo de Oliveira. *História Econômica da Amazônia (1800 – 1920)*. São Paulo, 1980, p. 248.

⁸⁷⁹ A elaboração da Lei e do regulamento que aprovavam o Plano de Pedro de Toledo foi precedida de várias reuniões entre o Presidente Hermes da Fonseca, assessorado pelos ministros da Agricultura e Fazenda, e os representantes do Pará, no Congresso Nacional. A final no dia 05 de janeiro de 1912, foi sancionada a Lei 2.534-A, estabelecendo as medidas, e no dia 17 de abril seguinte, baixou-se o Decreto 9.521, um minucioso diploma de 114 artigos com um Anexo sobre vencimentos do pessoal da Superintendência da Defesa da Borracha e uma relação de materiais e utensílios isentos de impostos de importação. O Plano continha sete setores básicos: 1) Heveicultura e extração da borracha; 2) Industrialização; 3) Imigração; 4) Saúde; 5) Transportes; 6) Produção agrícola alimentar e, 7) Pesca. Conforme Roberto Araujo de Oliveira Santos. *História Econômica da Amazônia (1800 – 1920)*. São Paulo, 1980, pp. 247 – 248.

⁸⁸⁰ SANTOS, Roberto Araujo de Oliveira. *História Econômica da Amazônia (1800 – 1920)*. São Paulo, 1980, p. 248.

⁸⁸¹ Porque a Comissão da Borracha para discutir os problemas, a reunião foi marcada para 19 de maio de 1922.

⁸⁸² SOARES, José Carlos de Macedo. *A borracha*. Paris: L. Chauny et L. Quinsac, 1927, pp. 90 – 91.

Para tratar de solucionar este problema surgiu o Plano Stevenson⁸⁸³ que aconselhava a restrição da exportação, a ser obtida pela aplicação de uma escala móvel nos direitos alfandegários. As ideias centrais que nortearam o plano Stevenson foram:

- a) Restrição da exportação;
- b) Será conseguida mediante a imposição de uma tarifa móvel⁸⁸⁴ nas exportações da borracha e;
- c) Condicionamento da porcentagem da safra que deveria gozar de taxa mínima do imposto de exportação⁸⁸⁵; as cotações do produto nos mercados importadores⁸⁸⁶.

Ainda vale destacar que, dadas às redes fluviais e a extensão das costas dos territórios das plantações de seringueiras, foram realizados contrabandos em larga escala. Este fato obrigou aos governos locais a criarem patrulhas fiscais e aplicação de multas pesadas aos contrabandistas. A comissão não teve dúvida em modificar sempre o aparelho fiscal para impor rigorosa e efetiva a restrição da oferta.⁸⁸⁷

No Brasil, as metas ambiciosas do Plano Nacional da Borracha, para seu êxito ou fracasso, dependiam do Congresso Federal, e esta instituição recusou-se continuamente a aprovar recursos, a não ser a projetos de pouca envergadura e sem impacto financeiro, em face do requeria o problema da borracha. Dessa maneira, em meados de 1912, os programas foram postos de lado e a solução, para Barbara Weinstein (1993), estaria na redução dos custos da extração da borracha silvestre⁸⁸⁸. Também, observamos que a autora não percebeu que o problema principal da borracha não estava do lado da oferta e sim do lado da demanda.

Mesmo com esta situação, na ótica do então Presidente do Estado, Sr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques, a solução residia na competitividade que, segundo ele, se daria ao diminuir os custos de produção. De acordo com a mensagem dirigida a Assembleia Legislativa em 1914, este seu posicionamento se demonstrou da seguinte forma, ao afirmar:

(...)essa superioridade que tem nossa goma de ser muito mais elastica resistente e mesmo duravel que a do Oriente, como ficou provado na Exposição não poderá ser imitada, porque ali a hevea e ou cautchou são e serão sempre plantas exoticas. Isto para nós, creio eu, é de um valor inestimavel e decisivo para sahirnos triunphantes dessa luta industrial com os nossos

⁸⁸³ Foi criado oficialmente em 02 de outubro de 1922, com o objetivo de regular a oferta da borracha para manter sua valorização o mercado. Conforme José Carlos de Macedo Soares, pp. 89 – 90.

⁸⁸⁴ Uma espécie de imposto progressivo que seria aumentado conforme aumenta quantidade de exportações da borracha.

⁸⁸⁵ Para mais detalhamento do Plano Stevenson, sugere-se a leitura do capítulo cinco da obra de José Carlos de Macedo Soares. “A borracha. Estudo Econômico e Estatístico”. Paris, 1927.

⁸⁸⁶ Idem, pp. 90 – 92.

⁸⁸⁷ Idem, pp. 101 – 102.

⁸⁸⁸ WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, pp. 257 – 258.

poderosos adversarios. A borracha brasileira continúa a ser e acredito que sempre será, a preferida nas grandes manufacturas, para o preparo das obras de mais valor e importancia, e por isso a sua cotação será sempre melhor que a de seu rival. E estou convencido hoje que, para levarmos de vencida os nossos competidores levantinos, bastante é que se reduzam os impostos de exportação e que se melhorem a nossa viação e o nosso meios de transporte, como já se vai fazendo, o que trará seguramente grande redução nos fretes e, por consequencia, no custo da nossa produção, sobrecarregada de uma tarifa absurda.⁸⁸⁹

Na exposição do Rio de Janeiro, a representação matogrossense recebeu várias premiações, dentre as quais destacamos, conforme o registro do Relatório apresentado ao Presidente do Estado pelos Delegados que acompanharam ao Mato Grosso nesse evento em 1913:

- Diploma ao Presidente do Estado pelo estímulo dado aos produtores do Estado; assim, como a mesma distinção:

- À Associação Comercial de Cuiabá;
- À Intendencia Municipal de Santo Antonio do Rio Madeira;
- À Madeira-Mamoré Raiway Company;
- Ao Coronel Candido Mariano da Silva;
- A Alexandre Magno Addor.

Medalhas de ouro

- A Asensi & Cia: pelo seu mostruário de peles, artefatos de borracha fina;
- A Alexandre Magno Addor: pelas amostras de borracha de mangueira em lâminas defumadas;

Medalhas de prata

- A Julio Müller Rubber Company: pelas suas amostras de borracha fina em lâminas defumadas em tambor metálico;
- A Guaporé Rubber Company: pelas suas amostras de caucho e de borracha fina em lâminas defumadas em tambores metálicos⁸⁹⁰.

⁸⁸⁹ MENSAGEM dirigida pelo Exm. Sr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques Presidente do Estado de Matto-Grosso à Assembleia Legislativa ao installar-se a 3ª. sessão ordinaria da 9ª. Legislatura em 13 de Maio de 1914. Cuiabá, 1914, p. 11.

⁸⁹⁰ Relatório apresentado Exmo. Snr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques, Presidente do Estado de Mato Grosso pelo Desembargador Antonio Trigo de Loureiro e pelo Coronel Alexandre Magno Addor Delegado de Matto-Grosso à Primeira Exposição da Borracha realizado Rio de Janeiro de 12 a 31 de Outubro de 1913. Cuiabá, Arquivo Público de Mato Gross (APMT), 1913, pp. 34 – 35.

CONCLUSÃO

Apesar de ter sido a borracha, o principal produto de exportação do Estado do Mato Grosso no início do século XX, este produto esteve sujeito às oscilações de seus mercados consumidores, e naquele momento sofria uma sensível depreciação em seus preços provocados pela concorrência estrangeira e pela falta de controle de seu escoamento e do contrabando, como também ocorreu com outros produtos do Estado, como o gado e a erva mate.⁸⁹¹

A borracha, como qualquer outro produto extrativista tem sua demanda elástica no mercado internacional, que era o principal destino tanto da produção nacional como as produzidas no Mato Grosso, porque no país os subprodutos desta matéria-prima são todos importados. A partir da segunda década do século XX, a borracha brasileira sofreu um problema específico que foi a concorrência da borracha produzida na Ásia, provenientes de plantios alinhados, assim como o surgimento da borracha sintética.

Mesmo com as várias tentativas no sentido de defender a borracha, com medidas de incentivos aos produtores, no estudo, verificou-se que estas medidas não solucionavam o problema de fundo, o excesso de oferta e a entrada no mercado de um concorrente poderoso que em menos de duas décadas aniquilara o papel que a região produtora no Brasil desempenhava no mercado mundial.

Os comerciantes da borracha - ou a maioria deles - sócios de grandes casas aviadoras, operavam com crédito de curto prazo e nem sempre tinham a liberdade de escolher o melhor momento para a venda ou para a compra. Para piorar, as casas exportadoras propriamente ditas eram de propriedade de firmas estrangeiras altamente capitalizadas e funcionavam sob o controle delas, e os interesses destes eram frequentemente opostos ao da comunidade mercantil local. Os aviadores, com isso, tinham um poder limitado tanto para a determinação de preços ou no controle de estoques.⁸⁹²

Os estrangeiros dominavam o processo de comercialização, o mesmo êxito não se repetia na esfera da produção, embora dispusessem recursos financeiros que de longe superavam o padrão brasileiro. Os intermediários, grupos que os estrangeiros queriam eliminar, com frequência dominavam a política local, e os gestores - Americanos ou Ingleses - não

⁸⁹¹ CORRÊA, Valmir Batista. Coronéis e bandidos em Mato Grosso (1889 – 1943). Campo Grande/MS, 1995, p. 106.

⁸⁹² WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo, 1993, pp. 297.

podiam esperar cooperação por parte das autoridades municipais para impor as táticas coercitivas utilizadas nos seringais contra estes intermediários.⁸⁹³

A disseminação da heveicultura no Oriente marcou o brusco epílogo das décadas de prosperidade da Amazônia e toda a região produtora como o Mato Grosso. Nos anos seguintes, devido à redução do ritmo e do nível da atividade econômica verificou-se uma tendência no sentido da diversificação, na medida em que a extração da borracha se tornou cada vez menos compensadora.⁸⁹⁴

⁸⁹³ Ibidem.

⁸⁹⁴ Idem, p. 300.

CAPÍTULO V

5. O COMÉRCIO

Introdução

Como já mencionado, o surgimento de Corumbá obedeceu a uma estratégia geopolítica, pois emergiu como guarnição da fronteira brasileira no final do século XVIII, mas só adquiriu relevância econômica a partir da segunda metade do século XIX.

Devido a sua localização estratégica e a necessidade de manutenção da longínqua e extensa área⁸⁹⁵ geográfica ocupada pela província de Mato Grosso, o povoado de Corumbá teve apoio dos governos Provincial e Imperial para fomentar o comércio na região. Nesse sentido, a função a ser cumprida pelos seus habitantes foi a de abastecer e explorar os recursos então disponíveis, isto é, matérias-primas para exportação. Assim, num primeiro momento, como já assinalado anteriormente, a dinâmica comercial foi regida pelo fluxo naval que convergia ao porto corumbaense e que foi responsável pelo aumento do seu núcleo urbano⁸⁹⁶. Isso ocorreu um pouco antes da invasão paraguaia ao Brasil.

Esse núcleo urbano adquiriu características específicas, como por exemplo, sua relação comercial manteve estreito vínculo com as regiões platinas propiciando assim uma influência estrangeira na vida urbana. A principal via de comunicação foi a fluvial por meio do rio Paraguai,⁸⁹⁷ como já mencionado.

A dinâmica da nova rota comercial estabeleceu crescimento populacional considerável na região. A população de Mato Grosso, em 1872, era de 60.417 habitantes; em 1890 esse contingente populacional atingiu 92.827, dez anos depois chegou a 118.025, e em 1920, o estado já tinha uma população de 246.612 habitantes.⁸⁹⁸

Já Corumbá, de acordo com o registro populacional realizado por João Severiano da Fonseca (1880), em sua obra, “Viagens ao redor do Brasil”, descrevia:

Em 1876 calculava-se a população da villa em cinco ou seis mil habitantes, incluindo a população de Ladário cerca de tres a quatro mil paraguaios, em meados desse anno, affluindo á ella acompanhando nossas forças, mandadas

⁸⁹⁵ Atualmente o município de Corumbá tem uma área de 64.962,7 km², segundo dados do Instituto de Geografia e Estatística do Brasil (IBGE).

⁸⁹⁶ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). São Paulo, 1980, p. 9.

⁸⁹⁷ Idem, p. 10.

⁸⁹⁸ CORRÊA, Valmir Batista. Coronéis e bandidos em Mato Grosso (1889 – 1943). Campo Grande/MS, 1995, p. 113.

retirar de Assumpção, e que migraram á maior parte por já estar acostumada á viver da magra etapa dos soldados, e quase todos com receio da liberdade republicana. Assim viu-se de repente a villa com uma população quase dobrada. O Visconde Inhaúma, o Madeira e outros grandes transportes, conduziam em cada viagem, com a tropa, perto ou mais de mil e quinhentos paraguayos. O commercio dobrou e a presença da tropa chamou uma colonia de negociantes ou melhor traficantes. O Ladario converteu-se também n'uma floresentissima povoação com cerca de tres mil almas, varias ruas e boa casaria.⁸⁹⁹

A dinâmica comercial que se desenvolveu em Corumbá após a reabertura da navegação pelo rio Paraguai não se justifica somente pelo crescimento populacional que aumentou a demanda de mais produtos, visto que, esse acréscimo populacional não era suficiente para constituir um ativo mercado interno, assim o papel significativo exercido por Corumbá enquanto polo redistribuidor de mercadorias será objeto de análise neste capítulo.

Mesmo durante a guerra com Paraguai e a crise econômica desencadeada, em nenhum momento registrou-se um bloqueio total das atividades comerciais de Corumbá, e nem em outras regiões envolvidas no conflito, isso porque os invasores também dependiam dessa atividade comercial, e por isso, havia a necessidade de manutenção de intercâmbios comerciais, mesmo que precariamente.⁹⁰⁰

Todavia, outro autor contrapõe essa ideia ao afirmar que a Guerra da Tríplice Aliança interrompeu uma atividade econômica promissora. Durante os cinco anos que durou a guerra, desapareceu a livre navegação no rio Paraguai, especificamente no trecho brasileiro, porque as cidades ribeirinhas permaneciam sob o domínio do invasor.⁹⁰¹

De fato, os poucos núcleos urbanos organizados no sudeste de Mato Grosso foram completamente arrasados pelos invasores. *“Estava Miranda em ruínas, ao partirem haviam-na os paraguayos incendiado. Ardera parte das construções, mas eram evidentes os signaes de decadencia anterior ao incêndio que sucedera à primeira phase de desenvolvimento e prosperidade.”*⁹⁰²

Para Esselin (2011), o fim da guerra e a livre navegação do rio Paraguai contribuíram para o intenso desenvolvimento⁹⁰³ comercial, atraindo comerciantes que se fixaram em Corumbá. Foi estabelecido um vínculo mercantil tanto com Buenos Aires quanto com

⁸⁹⁹ FONSECA, João Severiano da. Viagem ao redor do Brasil: 1875 – 1878. Rio de Janeiro, 1880, v. 1, p. 299.

⁹⁰⁰ REYNALDO, Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870- 1940). Cuiabá, 2004, p. 76.

⁹⁰¹ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 237.

⁹⁰² TAUNAY, A. de E. História de Corumbá. s/d. s/ed., p. 10

⁹⁰³ Percebe-se que o uso do termo desenvolvimento quando a referência é sobre crescimento. Desenvolvimento é qualitativo e crescimento quanto à referência é quantitativa.

Montevidéu, de onde eram importados os produtos consumidos na região. A imigração da mão de obra paraguaia também beneficiou a construção do Arsenal da Marinha em Ladário.⁹⁰⁴

Na mesma linha de raciocínio, Lúcia Salsa Corrêa aponta que, superadas as vicissitudes da guerra, teve início o processo de reorganização do núcleo comercial, então devastado em razão do restabelecimento da via fluvial para Mato Grosso, como será abordado mais adiante. A partir daí, Corumbá desempenhou papel de centro de abastecimento de mercadorias, e posteriormente de distribuição de gêneros para toda a região matogrossense. Assim, a vila de Corumbá apresentou-se como local mais adequado para esta atividade, porque antes do início da Guerra da Tríplice Aliança, Corumbá já era o porto matogrossense de maior importância comercial.⁹⁰⁵

Mas a guerra deixou suas sequelas, não só em Corumbá por ter sido ocupada, mas afetou toda a província de Mato Grosso, como atesta o Relatório dirigido ao Presidente da província. Conforme seu conteúdo houve, além da *“desolação da guerra, a desorganização da fronteira sul, a incomunicabilidade que praticamente isolou todo Mato Grosso com a ocupação paraguaia e, por fim, a desastrosa epidemia de varíola causou sérios danos aos cofres provinciais, ao comércio regional e afetaram a sobrevivência de toda a região matogrossense.”*⁹⁰⁶ Após o conflito foram implementadas algumas medidas de amparo à província, como o envio de víveres para atenuar a situação de emergência.

Existem outros autores que reforçam a mesma opinião sobre os efeitos da guerra. Dentre eles, destaca-se Rubens de Mendonça: este autor aponta que com o início da guerra a navegação foi suspensa, reconhece que o rio era a principal via de comunicação de Corumbá com o resto do mundo, com isso, o comércio fracassou, e a capital Cuiabá ficou isolada. Arremata da seguinte maneira: *“a Guerra da Tríplice Aliança atrasou por mais de 100 anos a então província de Mato Grosso.”*⁹⁰⁷

Como já enfatizado anteriormente, a livre navegação pelo rio Paraguai até a inauguração da NOB em 1914, foi vital para toda a província de Mato Grosso, pelo fato dos outros meios de comunicação, como o terrestre, serem mais custosos para o comércio e até para a defesa desta parte do território. Na constatação de Pomer, esta situação fica retratada quando o autor afirma que: *“el Matto Grosso queda a merced del Paraguay ya que el Brasil, impedido de*

⁹⁰⁴ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-matogrossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 264.

⁹⁰⁵ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). São Paulo, 1980, pp. 56 – 57.

⁹⁰⁶ Relatório enviado ao Presidente da província de Mato Grosso em 24/10/1872 por J. L. Carneiro da Fontoura, J. P. de Carvalho e R. O. de Figueiredo. Arquivo Público de Mato Grosso, Cx. 1872.

⁹⁰⁷ MENDONÇA, Rubens de. História do Comércio de Mato Grosso. Cuiabá, 1982, p. 31.

acceder por vía fluvial deberá enviar por tierra fuerzas que tardarán un año en llegar, las que llegan. Por el contrario, las tremendas penalidades acaban con gran parte de ellas.”⁹⁰⁸

Ao ser reaberta a navegação pelo rio Paraguai, o comércio com os países da região do Prata aumentou consideravelmente. Nas palavras de Virgílio Corrêa Filho (1980): *“estreitaram-se os laços das relações mercantis com a praça de Montevidéu, para onde eram enviados couros de gado vacum, solas, além de produtos destinados ao consumo dos laboratórios europeus como a ipecacuanha. Em sentido contrário, carregavam os navios para o consumo regional, farinha de trigo, azeite doce, vinho, sabão e até açúcar branco.*”⁹⁰⁹

A reabertura da navegação pelo rio Paraguai estimulou o fluxo comercial para todo o Mato Grosso, tanto na região oeste como no sul da província, pois as regiões estavam sob influência da Bacia do Rio Paraguai, como as cidades de Cuiabá, e Cáceres e no sul Coxim, Miranda, Aquidauana e Porto Murtinho. Em Corumbá, até então uma pequena povoação em 1861, instalou-se uma alfândega, e no ano seguinte foi elevada à condição de vila. Com o objetivo de aumentar o ritmo comercial da vila e de toda a província, em 1866, o porto com alfândega recebeu o benefício da isenção tributária por parte do Governo Imperial.⁹¹⁰

Dessa forma, e nas palavras textuais de Lúcia Salsa Corrêa (1980):

Um dos principais aspectos da formação econômica dessa faixa de fronteira de Mato Grosso, durante o final do século XIX e começo do XX, foi de um modo geral o predomínio das atividades comerciais sobre os demais setores da economia regional. E isto ocorreu de modo acentuado após a década de 1880 em função das vantajosas perspectivas na distribuição de mercadorias para o abastecimento de outras regiões da grande província (os altos preços dos gêneros importados), e na exportação de produtos regionais (matérias-primas) conforme as conjunturas favoráveis dos mercados externos e ou nacionais.⁹¹¹

Mato Grosso e, em consequência, o porto de Corumbá estavam afastados do centro dinâmico do país. Portanto, produziu poucas variedades e importava, na sua maior parte, produtos já manufaturados. Com isso, a desigualdade de troca não favoreceu aos produtos locais na medida em que foram trocados pelos produtos que continham um grau de manufatura muito mais acentuado de que os dos pantaneiros.

⁹⁰⁸ POMER, Leon. La Guerra del Paraguay. ¡Gran Negocio!. Buenos Aires, 1968, p. 88.

⁹⁰⁹ CORRÊA FILHO, Virgílio. Pantanas mato-grossenses, Rio de Janeiro, 1946, p. 104.

⁹¹⁰ TARGAS, Zulmária Izabel de Melo Souza. Casas comerciais importadoras/exportadoras de Corumbá (1904 – 1915). Dissertação. Dourados, 2012, p. 21.

⁹¹¹ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). São Paulo, 1980, pp. 71 – 72.

5.1 As Casas Comerciais

Já foi mencionado que Corumbá passou a exercer um papel decisivo a partir da livre navegação, mas também ganhou relevância como centro administrativo, pois passou a sediar uma guarnição das forças do exército e o Arsenal da Marinha, transferido de Cuiabá para essa cidade. Apesar de contar com essas forças militares, elas eram totalmente insuficientes para dar conta das necessidades de segurança, numa grande região de fronteira como a de Mato Grosso, distante do centro político do Império.⁹¹²

A característica principal do comércio, naquela época, era a troca de bens tangíveis, principalmente, num estado com as condições já assinaladas, e cujo comércio exterior era ínfimo, além das dificuldades de comunicação apresentadas até início do século XX. Mesmo neste mundo dominado pelo concreto, o intangível se faz necessário como a negociação, processos legais nas alfândegas, serviços financeiros, etc., isto é, uma série de ações para surgir, finalmente o tangível, a mercadoria ou produto final.

Na verdade, o comércio mato-grossense beneficiou-se do fato de inexistir o princípio da concorrência perfeita, porque um dos seus pressupostos básicos inexistia, “a informação ser livre a todos os agentes econômicos”. A realidade específica desse estado, era que poucos agentes econômicos tinham condições de acesso às informações e a partir daí surgia a possibilidade do exercício da manipulação dos preços. Se no regime de concorrência perfeita, quem dita as regras do jogo é toda a coletividade, esse não foi o caso de Mato Grosso daquela época.

Algumas das casas comerciais instaladas nesta província tinham mais informações do que os outros agentes econômicos (a população); portanto, dominavam o mercado para beneficiar sua corporação. Inegavelmente, o acesso aos mercados nacionais foi dificultado pela precariedade das vias de comunicação; especificamente, atingindo mais aos pequenos empreendedores, justamente por não disporem de condições de concorrer com a infraestrutura das grandes empresas, muitas delas contando com uma frota própria de navios, já que na época⁹¹³ o estado, como já mencionado, se comunicava com resto do país pela via fluvial.

A respeito da restrição das informações, Ney Iared Reynaldo também reitera que “o interesse é que todas as informações não eram de domínio público, provavelmente estimulando

⁹¹² GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. Territórios e Negócios na “Era dos Impérios”: Os belgas na fronteira oeste do Brasil. Brasília, 2009, p. 52.

⁹¹³ Até início do século XX, as rotas alternativas eram praticamente inviáveis para a prática do comércio devido a longa distância a ser percorrida entre o Mato Grosso e o resto do país.

a sonegação fiscal em relação ao estado, abuso nos preços para o consumidor, e a exploração do trabalhador.⁹¹⁴

Em Corumbá, três anos após a guerra já existiam 82 casas comerciais, conforme os dados referentes às licenças concedidas para as mais variadas atividades, sendo 44 licenças para a instalação de tabernas, 23 para a linha de secos e molhados e outras licenças para açougues, ferrarias, funilarias, padarias e outros setores⁹¹⁵. Apesar destes números ainda serem pouco representativos, e o poder de mercado regional permanecer restrito em razão da incipiente articulação com a moderna economia mundo, foi a partir desta iniciativa, ainda modesta, que paulatinamente Corumbá conseguiu entrar no sistema econômico mais amplo e predominante.

Nesse período destacam-se a ação e prática dos atravessadores, identificados pela sua atuação coordenada na elevação dos preços, uma prática oligopolista. *“Pouca coisa era feita pelas autoridades locais⁹¹⁶ no sentido de coibir a especulação e proteger os interesses dos consumidores, uma vez que o grupo de comerciantes detinha de forma direta, ou indiretamente, o controle político local”*.⁹¹⁷

Mas houve tentativa de reação de algumas autoridades contra os abusos dos preços praticados pelos comerciantes, como ficou registrado por Lúcia Salsa Corrêa (1980) ao mencionar, no parágrafo precedente, o ofício enviado pelo Intendente ao Presidente da província, em 1894, ao reconhecer a impossibilidade de tomar medidas contra os próprios membros da Câmara Municipal. Não era difícil intuir os seus motivos, expressos em uma parte da missiva;

(...) os generos de primeira necessidade, à exceção da carne, estão caríssimos e que diversos estrangeiros procuram monopolizar tudo, mandando até em chalanas e botes, encontrar as embarcações que vem de cima com generos e arremata-las, resultando dessa pratica criminosa e deshumana, impedir que outras pessoas provenham-se de um pouco de gêneros de que mais necessitam; é justamente quando a Camara devia ter agentes de policia municipal não só para evitar tal monopólio, como para melhor effectuar as arrecadações”.⁹¹⁸

A estrutura concorrencial dentro de uma economia, tanto na forma monopolística como oligopolística geram seus malefícios porque impedem a realização do denominado excedente

⁹¹⁴ REYNALDO, Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870- 1940). Cuiabá, 2004, p. 126.

⁹¹⁵ Arquivo de Corumbá, Guias de Licenças concedidas às casas comerciais, Corumbá, 1873.

⁹¹⁶ Quem analisou essa relação da classe política dominante com os comerciantes é Valmir Batista Corrêa na sua obra “Coronéis e bandidos de Mato Grosso” e que será utilizado neste capítulo da tese.

⁹¹⁷ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). São Paulo, 1980, p. 64.

⁹¹⁸ Idem, pp. 84 – 85.

do consumidor.⁹¹⁹ Existe excedente quando o consumidor paga menos por um produto pelo qual estava disposto a pagar mais. Numa economia de concorrência imperfeita, monopólio e oligopólio, essa possibilidade deixa de existir. Os preços tenderão sempre a serem maiores que o custo marginal, ou seja, o custo da última unidade produzida pelo poder de mercado que têm tanto os monopolistas como os oligopolistas. A vantagem do excedente do consumidor é a probabilidade de aumento do consumo que leva a um efeito benéfico pela multiplicação de atividades na economia para atender a essa demanda.

Fernando Tadeu de Miranda Borges (2001), também corrobora com a ideia de que existia prática monopolista por parte das casas comerciais, esta situação os fortaleceu como instituição, e atua tanto na exportação como na importação, assim como na representação dos mais variados interesses econômicos, desde o controle da produção e do transporte até o exercício do papel de agências bancárias⁹²⁰, o que na realidade estabeleceu a verticalização econômica com domínio de todo o processo produtivo.

Descreve a função que as casas comerciais desempenharam em Corumbá e nas outras principais cidades da província de Mato Grosso, tais como a capital Cuiabá, Cáceres e Porto Murtinho. Vários autores se encarregaram de descrever o complexo relacionamento que envolveu a burguesia mato-grossense com interesses diversos e que incluíam capitalistas de distintos países.

O comerciante mato-grossense apoiou-se nos contatos que estabelecera nas praças nacionais e européias para assegurar o controle da economia regional. Esses contatos comerciais, tanto em âmbito nacional como internacional, asseguraram-lhe o conhecimento da flutuação dos preços das mercadorias e tendências no mercado, em nível regional, e internacional. Os proprietários de casas comerciais informavam-se acerca de todas as condições relacionadas às áreas plantadas, à influência das pragas, ao volume das safras, às variações climáticas e ao número de trabalhadores, o que lhes possibilitavam projetar seus lucros bem com calcular suas aplicações a curtos e médio prazo.⁹²¹

Com o poder de mercado exercido pelas casas comerciais, a partir da verticalização produtiva, um dos processos, a distribuição/circulação, também era realizado por elas próprias, monopolizando assim a navegação, único meio tanto para exportar como para importar.

⁹¹⁹ “Excedente do Consumidor individual é a diferença entre o preço que um consumidor estaria disposto a pagar por uma mercadoria e o preço que realmente paga”. PINDYCK, Robert S.; RUBIFELD, Daniel L. Microeconomia. 6ª. ed. São Pulo, 2006, p. 108.

⁹²⁰ BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930. São Paulo, 2001, p. 119.

⁹²¹ REYNALDO, Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870- 1940). Cuiabá, 2004, p. 126. EdUFMT

Surge um novo fenômeno dentro da relação econômica, que até agora se restringia ao monopólio (único vendedor); foi assim a entrada em cena da prática monopsonista. Esta consiste na existência de um único comprador para inúmeros produtores, que também recebe a denominação de monopólio bilateral. Os produtores de Corumbá e de boa parte da província mato-grossense só podiam se abastecer nas casas comerciais, e por sua vez, vender seus produtos para essas mesmas casas. O caminho ficava livre para os produtores adquirirem a um preço acima do custo de produção, mas em compensação, podiam vender seus produtos a um preço abaixo do custo de produção, pela vigência do monopólio bilateral.

A resultante desta prática econômica era um dos motivos que levaram à concentração de renda. Corrêa (1980) afirma sobre esta dinâmica, a partir da seguinte observação:

“Tornava-se visível uma dualidade na estrutura social de Corumbá em formação, emergindo um reduzido grupo de pessoas que se beneficiaram largamente com a principal atividade econômica da cidade, monopolizando o comércio e caracterizando uma concentração de renda. E, no outro extremo da sociedade local o grosso da população sobrevivendo em condições bastante precárias de vida”.⁹²²

Para que a dependência dos produtores regionais, em relação às casas comerciais fosse completa, havia a necessidade de que este último, financiasse a produção, mediante a concessão de empréstimos, já que não existia, no período analisado, uma instituição financeira que desempenhasse esta função. As casas comerciais passaram também a exercer este papel. Pela falta de dados que demonstrassem as taxas de juros cobradas pelos créditos concedidos, e de modo a compará-los com as cobradas pelas instituições especializadas- os bancos, não podemos avaliar se os juros foram abusivos; no entanto, podemos inferir que no caso do mercado de bens, os preços praticados foram abusivos e, com base nas constatações de alguns autores, nada impede que tenham se utilizado das mesmas práticas, tanto para comprar a produção, como na hora de vender os produtos importados, porque também se tornaram monopolistas na concessão de empréstimos.

Zulmária Izabel de Melo Souza Targas (2012), aponta que as casas comerciais só operavam como “seções bancárias”, pois não eram operações próprias dessas casas, e sim representantes de bancos estrangeiros e nacionais⁹²³. Antônio Fernando de Souza dissipa a lacuna da falta de informação sobre as taxas de juros cobradas em relação aos empréstimos realizados, ainda que indiretamente, por uma das casas comerciais de Mato Grosso. Assim:

⁹²² CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). São Paulo, 1980, p. 64.

⁹²³ TARGAS, Zulmária Izabel de Melo Souza. As Casas Comerciais Importadoras/Exportadoras de Corumbá (1904-1915). Dissertação. Dourados, 2012, p. 33.

(...) o Cel. João Batista de Almeida Filho, sócio principal da conceituada firma Almeida & Cia. Sediada em Cuiabá prontificou-se a efetuar o pagamento à firma Otto Franke, da importância despendida com a grandiosa construção do valor correspondente a 450.000\$000 (quatrocentos e cinquenta contos de réis) ao câmbio 25\$000 (vinte e cinco mil réis) a libra esterlina e ao juro de 9% ao ano, ficando como único credor dessa vultosa operação.⁹²⁴

Nessa operação quem contraiu crédito foi Antonio Paes de Barros para a montagem de uma usina de açúcar; como não tinha recursos suficientes, viajou a Buenos Aires e fez contato com um representante de uma firma comercial, o alemão Otto Franke. Este aceitou e assinaram o contrato com os recursos necessários para a montagem da usina. No momento de pagar a dívida não havia recursos suficientes; então, a Casa Comercial Almeida & Cia. assumiu a dívida, tornando-se a única credora de Totó Paes.⁹²⁵

A partir desta intermediação, a casa comercial Almeida & Cia., assim como várias outras existentes, passaram a exercer a função de correspondentes bancários, em forma concomitante com outras atividades, para as quais foram fundadas. Nesta função bancária não existe uma clara percepção se é atividade fim, ou se transparece como secundária. A partir dos anúncios apresentados no *Alphum Graphico* de Mato Grosso, citamos algumas dessas casas relacionadas às atividades bancárias.

No quadro 5.1, observaremos a atividade fim de todas as Casas Comerciais, com exceção da última, que era exclusivamente uma Companhia de Seguros e cuja sede central não se localizava em Mato Grosso; as demais atuavam com exportações e importações. A principal pauta de exportações da região era baseada em produtos primários com pouco conteúdo de manufatura, como a borracha e ipecacuanha (extrativistas), o couro e com o maior valor agregado era o charque. As casas comerciais também exportavam penas de garças. Várias destas casas comerciais, assinaladas no quadro 5.1 a seguir, exerceram a verticalização econômica, isto é, eram produtores da borracha e proprietários de seringais, assim como fazendas de criação. Também transportavam seus produtos nos seus próprios navios a vapor, em viagens internacionais, destinadas ao mercado externo e para o transporte regional utilizavam lanchas e chatas. É preciso esclarecer que, as empresas citadas, eram as que se

⁹²⁴ SOUZA. Antônio Fernandes de. Antonio Paes de Barros (Totó Paes) e a política de Mato Grosso. s.n.t, 1958, p. 6.

⁹²⁵ ALVES, Gilberto Luiz. A Casa Comercial e o Capital financeiro em Mato Grosso 1870 – 1929. Campo Grande, 2005, pp. 56 – 58.

dedicavam, além da sua “atividade fim” (exportações e importações), à função de intermediação financeira com outras praças centrais, sediadas na Europa e Estados Unidos.⁹²⁶

A instalação das casas comerciais propiciou crescimento econômico em todo o Estado de Mato Grosso, mas de forma mais acentuada foi sentido em Corumbá. Como já foi apontado, em 1873, Corumbá só tinha 82 casas comerciais; em 1906 já somavam 122, que além de se dedicarem ao comércio, acumulavam ainda as funções de casas bancárias, representando bancos estrangeiros e de outras praças nacionais.⁹²⁷

Assim, o período que compreende as últimas décadas do século XIX e as primeiras do XX, caracterizou-se pela hegemonia do capital comercial sobre as outras atividades econômicas. As casas comerciais lideraram esse processo, tanto de origem nacional como estrangeira, encontravam-se em toda a província/estado de Mato Grosso, com maior número na capital Cuiabá, e fundamentalmente em Corumbá. Esses empresários também foram os proprietários dos principais meios de transporte que dominaram o processo de distribuição dos produtos, com isso, exerceram um domínio significativo sobre os produtores que ficaram à mercê dos comerciantes.⁹²⁸

Ney Iared Reynaldo (2004), pesquisador mato-grossense, assinala o tipo de relação característica das Casas Comerciais: A Casa Comercial, durante a fase manufatureira constituiu-se no centro nervoso da economia colonial dos países recém emancipados. Ela correspondeu ao instrumento indispensável à acumulação do capital industrial, basicamente de origem inglesa, pois importava, exportava e distribuía suas mercadorias. Funcionava na verdade, como núcleo abastecedor de diversos produtos e quando necessário, produziam outros de consumo imediato.⁹²⁹

E especificamente no Anexo 1, descrevemos com mais detalhes algumas destas empresas, assim como outras que não figuram no seguinte quadro. Para essa descrição, recorreremos aos dados da JUCEMAT (Junta Comercial de Mato Grosso), nos diversos Registros da Inspeção Comercial daquela época, tais como em Escrituras, Contratos e Distratos Comerciais, e outros Documentos Avulsos. Nesta descrição, apontamos a formação da empresa, seu fundador, seus sócios, capital social, distribuição dos lucros, atividades que exerciam, e suas respectivas sedes; assim como outras especificidades que estas empresas apresentavam.

⁹²⁶ No quadro 5.1 foram selecionadas aquelas empresas que além das exportações e importações realizavam a intermediação financeira. E nem todas as casas comerciais que estavam no estado desempenhavam esta função.

⁹²⁷ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). São Paulo, 1980, p. 86.

⁹²⁸ NASCIMENTO, Luis Miguel do. De Sal e de Sol. Introdução ao estudo das charqueadas no antigo Mato Grosso. Jundiá, 2011, p. 29.

⁹²⁹ REYNALDO, Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Cuiabá, 2004, p. 126.

Quadro 5.1: Casas comerciais que também exerciam o papel de entreposto bancário

Casa Comercial e Local	Atividades
Almeida & Cia. com sede central Cuiabá	Foi fundada em 1870 pelo Coronel João Batista de Almeida Filho e iniciou o comércio de exportação de produtos da província, notadamente a borracha, especialmente para Londres e Hamburgo. Além disso, a casa dispunha de cervejaria e usina. Dispunha de barcos próprios e uma filial em Rosário. Representava o Banco do Brasil e a London & River Plate Bank Ltda.
Feliciano Simon com sede central Corumbá	Foi estabelecida em 1907 pelo paraguaio Feliciano Simon. Exportava couros secos e salgados, charques, borrachas, penas de garça, ipeca. Dedicava-se também à navegação, assim como consignações, comissões, representações, transações bancárias, tinha relação comercial com 25 bancos estrangeiros e representava duas companhias de seguros de transporte alemãs (<i>Transatlantische Güterversicherungs – Gesellschaft</i> , de Berlim e <i>Allgemeine Versicherung – Gesellschaft für See – Flum – und Land transport</i> , de Dresden).
Henrique Hessleing & Sergel de Cuiabá	Dedicava-se à exportação de couros vacuns, penas de garça, borracha e todos os artigos de importação. Representante bancário do <i>Brasilianische Bank Für Deutschland</i> e o <i>Banco Allemán Transatlântico</i> .
Wanderley Bais & Cia. Sede em Corumbá	Fundada em 1876 por Firmo José de Matos. Exportava couros vacuns secos, borracha, ipeca e penas de garça assim como à importação, consignação, comissões, despachos e operações bancárias. Possuía uma frota de 4 lanchas e 9 chatas, utilizado para o transporte dentro da província de Mato Grosso.
José Dulce & Cia. Sede em Cáceres	Fundada em 1871, dispunha de um vapor de passageiros que realizavam as viagens regulares a Corumbá e chatas para o transporte de cargas. Também se dedicava à exportação e importação. Representava ao Banco do Brasil, assim como da Sociedade Caixa Geral das Famílias e Sul-América.
Vicente Anastácio, Sede em Nioaque	Foi fundada em 1871, exportava couros vacuns, crina, borracha e penas de garça e à importação em geral também sua atividade. Realizava serviço regular de navegação. Seu proprietário era banqueiro da Caixa Geral das Famílias e da Companhia de Seguros Sul-América.
Orlando Irmãos & Cia. Sede em Cuiabá.	Foi fundada em 1873. As principais atividades estão na importação em geral e na exportação da borracha, proprietário de seringais. Também realizava transações bancárias.
M, Cavassa Filho & Cia. Sede em Corumbá.	Fundado em 1858 pelo português Manoel Cavassa. Mudou a razão social várias vezes, eram donos de uma importante frota de navegação que fazia a rota Corumbá a Assunção e a Montevideu e vice-versa. Era agente do Banco do Brasil em Corumbá para a emissão de vales ouros para pagamento de direitos aduaneiros, e também cobrança de títulos e da Cia. <i>Brazil Land, Cattle and Packing Co</i> , empresa ligada ao Sindicato Farquhar com sede em São Paulo.
Pereira Sobrinho & Cia. Sede em Corumbá.	Fundado em 1909, ocupando-se em primeiro lugar com a importação em geral e exportava couros vacuns secos, borracha, ipeca e penas de garça. Representante do Banco de la Republica.
Henrique Gutmann com sede em Corumbá.	Representava várias Casas da Europa (Hamburgo, Frankfurt, Paris, Bourdeau, Porto), América (Nova Iorque) e algumas casas do Rio de Janeiro e Porto Alegre. Também realizava comissões e exportações, agente da Cia. Aliança de Seguros da Bahia para Seguros Marítimos e Terrestres.
Cia. Aliança da Bahia.	Fundada em 1870, Seguros Marítimos e Terrestres. Conforme nossa fonte, é a única companhia que têm agências em todos os portos marítimos do Brasil. Na província de Mato Grosso, teve agentes em Corumbá, Cuiabá e Porto Murtinho.

Fonte: Elaboração própria a partir dos Anúncios do Alpum Graphico de Mato Grosso, Hamburgo, 1914, pp. I a LXVIII.

Com o tempo, a atuação das casas comerciais foi assumindo um maior grau de complexidade, não sendo mais suficientes os conhecimentos rudimentares de seus proprietários, dos comerciantes tradicionais, conforme a observação de João Carlos de Souza (2008). Impunha-se, pois, um conhecimento mercadológico mais sofisticado que reunisse informações sobre preços no mercado internacional, bolsas de produtos, contatos com os centros estrangeiros.⁹³⁰

A fase áurea das casas comerciais encerra-se nas primeiras décadas do século XX. Uns dos fatores que contribuíram para o seu arrefecimento foi o surgimento de Campo Grande, que, paulatinamente, ganhou espaço como centro distribuidor. Isso se deveu à nova linha de comunicação de Corumbá com São Paulo, por intermédio da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, que chegou ao Pantanal. A fase de maior expressão das casas comerciais estava ligada à Bacia do Prata, geografia essa substituída pelo eixo ferroviário de São Paulo e Santos.

Destacamos que, apesar das casas comerciais terem perdido seu poderio, Corumbá continuou sendo, até a década de 40⁹³¹, o principal entreposto comercial de Mato Grosso, como se poderá verificar nas tabelas 5.12 e 5.13 deste capítulo.

Lúcia Salsa Corrêa (1980) constata a queixa realizada dos comerciantes corumbaenses sobre a vinda da estrada de ferro ao Pantanal.

No ano de 1913, a Associação Comercial dirigia um protesto veemente aos serviços Lloyd Brasileiro ‘lá muito vem prejudicando o comércio honesto do Estado em proveito de uma verdadeira commandita que vive entre nós à custa de explorações de toda sorte, sacrificando os negociantes que se deixam incautamente espoliar’. Além dos problemas relacionados aos serviços de transporte fluvial, a implantação do serviço ferroviário transformou-se em obstáculo ao desenvolvimento dos negócios na praça de Corumbá. A Associação Comercial de Corumbá considerava a navegação do rio Paraguai como fator primordial de desenvolvimento do comércio e de seus vínculos com o exterior.⁹³²

A ideia de domínio do capital financeiro em Mato Grosso é aceito para Borges (2001), mas este observa que esse domínio, em termos do seu alcance e permanência foi limitado. E a presença do capital nacional, insuficiente, mesmo levando em conta que os principais acionistas

⁹³⁰ SOUZA, João Carlos de. Sertão Cosmopolita: Tensões da modernidade de Corumbá. São Paulo, 2008, p. 180.

⁹³¹ Advertimos as estatísticas foram verificadas até essa data, um limite de tempo superior a 26 anos à estabelecida nesta tese.

⁹³² CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). São Paulo, 1980, p. 115.

da Cia. Mate Laranjeira estavam ligados ao Banco Rio e Mato Grosso, mas essa presença foi transitória.⁹³³

A presença efetiva do Banco do Brasil na região de Corumbá só foi concretizada no ano de 1916⁹³⁴, dois anos após a delimitação de tempo estabelecida para esta tese.

5.2 Burguesia Mercantil e o Predomínio Inglês

Desde a abertura dos rios platinos à navegação, o domínio econômico e político exercido pelos grandes comerciantes foram visíveis. “*As forças econômicas emergentes encarnadas no capital financeiro – resultante da fusão do capital industrial e do capital bancário – deram margem à formação de poderosos monopólios, como os trustes, os cartéis, etc. e passaram a utilizar o banco como sua central de operações*”⁹³⁵. Também verificar-se-á neste item, a influência inglesa no Brasil que, indiretamente, determinou as relações econômicas do país com o exterior.

Para estes autores, o capital financeiro manifestou-se por duas vertentes:

a) Primeira vertente: a casa comercial foi utilizada como sua intermediária, evidenciada pela própria existência de uma seção bancária dentro do próprio estabelecimento. Sua principal função era a de colocar a região em contato com os principais bancos do mundo⁹³⁶. O caso mais emblemático desta manifestação do capital financeiro em Mato Grosso foi a casa Feliciano Simon em Corumbá. Em 1913, representou aos seguintes bancos: internacionais: *Brasilienische Bank für Deutschland, Banco Alemán Transatlântico, Deutsch – Südamerikanische Bank, Deutsche Bank, Dredner Bank, Deutsch-Asiatische Bank, Österreichische Industrie- und Handels- Bank, Wiener Bankverein, Schweizerische Volksbank, Handelsbank, Credito Italiano, Banca Commerciale Italiana, Crédit Lyonnais, Société Générale pour favoriser etc., F. M. Fernandes Guimarães & Cia., Crédit Franco-Portugais, Banque Nationale de Bulgarie, Banque Imperiales Ottomane, Banque de Salonique, The*

⁹³³ BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930. São Paulo, 2001, p. 128.

⁹³⁴ Galvão, Caline. Primeira agência do Banco do Brasil no Centro-Oeste completa 100 anos em Corumbá. Disponível em: <http://www.diarionline.com.br/?s=galeria&id=1499#>. Acesso em 06 jan 2017.

⁹³⁵ CORRÊA, Valmir Batista; CORRÊA, Lúcia Salsa e ALVES, Gilberto Luiz. Casario do Porto de Corumbá. Brasília, 1985, p. 73.

⁹³⁶ Ibidem.

*Ypkphama Specie Bank, The National City Bank of New York, Banco Mexicano de Comercio y Industria, Banco de la República, Banco Petolense.*⁹³⁷

Nesta lista foram elencadas instituições financeiras da Europa, da Ásia, da América do Norte e da América do Sul. O dono desta casa comercial, Feliciano Simon, também é estrangeiro.⁹³⁸

b) A Segunda vertente da manifestação do capital financeiro em Mato Grosso caracterizou-se pela implantação de empreendimentos que tiveram ligação com o setor produtivo e de transportes.

No período de análise proposto nesta tese, 1870 a 1914, o Centro do Sistema Financeiro Internacional estava localizado em Londres, no reinado do padrão da Libra Esterlina, ocasião em que o *Bank of England* assumiu o papel de Banco Central, emissor de última instância, regulando a quantidade de moeda, impedindo sua quebra e estabilizando o sistema monetário internacional. A solidez da Libra Esterlina no superávit global do balanço de pagamento inglês se sustentava, mesmo quando sua balança comercial estava deficitária, pelo menos até 1913. Este déficit era coberto pelos superávits das Contas de Serviços e do Balanço de Capitais⁹³⁹. Como a Inglaterra era exportadora nata de capitais, na Conta de Serviços estão registrados os pagamentos recebidos pelos juros do capital, e no Balanço de Capitais suas exportações cresceram devido aos seus investimentos externos.

O investimento externo inglês mostrou-se capaz para aumentar os níveis de investimentos subsequentes, em razão do retorno proporcionado assim como pelo seu efeito multiplicador no mercado interno, já que para atender à demanda surgida pela expansão dos investimentos, a Inglaterra teve de aumentar suas exportações. No registro de Meier e Baldwin, 1968, encontramos que:

Se o próprio processo de investimento não tivesse possuído certas propriedades que o fizeram auto-suficientes, é duvidoso que o volume de investimento no estrangeiro tivesse alcançado uma magnitude tão grande. Uma vez que, o investimento estrangeiro começou a estimular o desenvolvimento no exterior, ocorreu um efeito multiplicador na Grã-Bretanha como consequência do aumento da demanda de exportações britânicas, e dessas economias estrangeiras em via de desenvolvimento. Se os Estados Unidos ou a Argentina construíram mais estradas de ferro, a Grã-Bretanha exportou mais trilhos e equipamentos ferroviários, ou mais

⁹³⁷ AYALA, S. Cardoso & SIMON, Feliciano. *Alphum Graphico do Estado de Matto Grosso*. Hamburgo, 1914, p. I.

⁹³⁸ Ele era paraguaio. As outras Casas Comerciais que também cumpriam a função de correspondentes bancários já foram colocadas no quadro 5.1 deste capítulo.

⁹³⁹ CASTRO, Ana Célia. *As Empresas Estrangeiras no Brasil (1860 – 1913)*. Campinas, 1976, p. 11.

têxteis ou outros bens de exportação. A expansão das exportações contribuiu, também para o aumento da poupança nacional, através do aumento da renda nacional, resultante daquelas exportações. Se os efeitos multiplicadores dessa expansão das exportações foram importantes, mais importante ainda, foi o contínuo crescimento da renda advinda do exterior e recebida pela Grã-Bretanha. No período de 1870 a 1913, os juros e dividendos dos investimentos no estrangeiro deram uma renda média de quase £ 100 milhões por ano, e aproximadamente, 10% da renda nacional britânica era constituída por juros advindos desses investimentos no estrangeiro.⁹⁴⁰

No quadro a seguir, apresentamos estas empresas divididas em diversos setores.

Quadro 5.2: Algumas das Empresas ligadas ao capital financeiro segundo suas finalidades.

Setores ou Produtos	Empresas com data de fundação e localidade
Borracha	- Cie. de Cautchoucs du Mato Grosso (1898, Anvers) - Aluma S.A. (1970 - Bruxelas)
Erva-mate	- Cia. Mate Laranjeira (1891, ?) (*)
Minerais	- Cia. de l'Urucum (1906, Ougrée) - Coxim Gold Dredging Co. (190?, ?) - Brumado Gold Dredging Co. (?, ?) - Diamantino Gold Dredging Co. (?, ?) - Cabaçal Gold Dredging Co. (1905, ?) - Transpacific Mining and Exploration Co. (190?, Austrália) - M. T. Gold Dredging Co. (1905, Buenos Aires).
Operações diversas	- Societé Industrielle et Agricole au Brésil (1906, Bruxelas) - Societé Anonyma Gayba (1913, ?) - Societé Anonyma Fomento Argentino Sud-Americano (1905, Buenos Aires)
Pecuária	- Brazil Land, Cattle and Packing Co. (1911, São Paulo) - Sociedade Anonyma Rio Branco (1913, Montevidéo) - Truste do Alto Paraguai (1909, ?) - The Brazilian Meat Company (?, ?) - The Miranda Estancia Company (?, ?) - Sud-Américaine Belge S.A. (?, ?).
Saladeiros e Charqueadas	- Cie. des Produits Cibils (1895, Bruxelas) - Deambrosio Legrand & Cia. (?, Montevidéo) - Moali & Grosso Ledesma (?, ?) - G. C. Dickinson & Cia. (?, ?) - Pinsdorf & Cia. (?, ?).
Transportes	- Madeira and Mamoré Railway (1907, ?) - Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1903, Bauru) - Companhia de Navegação Nicolas Mihanovich (?, Londres)

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de CORRÊA, Valmir Batista; CORRÊA, Lúcia Salsa e ALVES, Gilberto Luiz. Casario do Porto de Corumbá. Brasília, 1985, pp. 75 - 77.

(*) Os diversos pontos de interrogação representam a falta de informação tanto da data da fundação como da localidade.

⁹⁴⁰ MEIER, Geraldo M. BALDWIN, Robert E. Desenvolvimento Econômico. Teoria, História, Política, São Paulo, 1968, p. 276.

Assim como aconteceu na Europa, ao que se refere ao setor alvo dos investimentos, também foi com as estradas de ferro nos países pobres que esse setor continuou a receber maior volume de investimentos, assim como, a exploração de minas e de outras matérias-primas.

O fato de que muitos dos recebedores do capital britânico eram de países pobres torna mais compreensível o caráter do investimento estrangeiro nestes países. A maior parte do investimento no estrangeiro feito pela Grã-Bretanha, de 1870 a 1913, foi empregada na construção de estradas de ferro e na exploração de recursos naturais. Através deste período, estes setores foram os que se expandiram mais rapidamente. Em 1913, um pouco mais de 40 por cento do investimento britânico tinha sido empregado diretamente nas estradas de ferro, e aproximadamente outros 15 por cento tinham sido dirigidos à exploração de minas e matérias-primas. Uma grande proporção de uns 30 por cento adicionais em empréstimos governamentais foram também empregados nestes dois campos principais.⁹⁴¹

Na tabela a seguir, verificaremos como o comportamento do comércio exterior inglês refletiu nos investimentos realizados no exterior:

Tabela 5.1: Exportações e Importações totais britânicas de 1870 a 1913 em porcentagens

Anos	Exportações			Importações		
	Têxteis	Metais e Máquinas	Manufaturados	Alimentos e Gados	Matérias - primas	Produtos manufaturados
1870	56	21	91	35	50	15
1890	43	25	86	-	-	-
1900	-	-	-	42	39	19
1913	34	27	79	37	43	20

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de MEIER, Gerald M., BALDWIN, Robert. Desenvolvimento Econômico. São Paulo, 1968, p. 337.

Observamos na tabela acima, que o maior componente de exportações inglês está representado nos produtos manufaturados com uma média de 87,25% do total de 1850 a 1913. E dentre os produtos importados, o que teve maior peso no comércio exterior inglês estava formado pelas matérias-primas, com uma média no mesmo intervalo de tempo de 47,75% do total importado. Dentre os produtos manufaturados exportados pela Inglaterra sobressai o setor têxtil, com uma média de 49% no período mencionado e o setor de máquinas representou 22,75%.

Uma característica que se sobrepõe é que a maior parte dos investimentos estrangeiros realizados nas últimas décadas do século XIX e primeiras do XX se concentram na economia exportadora nacional, liderada pela cafeicultura e pelo complexo cafeeiro como investimentos

⁹⁴¹ Idem, p. 278.

em Ferrovias, Companhias de Navegação, de Seguros, de Bancos, Casas Importadoras⁹⁴². Coincidentemente, todos os setores mencionados pela autora formaram o conjunto de empresas que ocuparam economicamente a província de Mato Grosso e seu centro dinâmico foi localizado em Corumbá.

Nas economias periféricas importaram-se capitais de países centrais.⁹⁴³ Os produtos de exportação dos países periféricos eram, basicamente, produtos primários e importaram produtos industrializados. Mesmo reconhecendo essa realidade, foi mediante os investimentos externos que os países da América Latina puderam realizar os investimentos para mais adiante começarem a prática da substituição de importações; nessa relação levaram maiores vantagens, os investidores.

No último quartel do século XIX, houve uma mudança que afetou a relação do Brasil com a Inglaterra, que foi perdendo espaço para outros países, inclusive com sua ex-colônia, os Estados Unidos. Isso também se refletiu nas terras mato-grossenses, pois nos últimos trinta anos do século XIX e primeiros quinze anos do século XX, um grupo americano se estabeleceu em Mato Grosso, a *Brazil Land, Cattle and Packing Co.* Na tabela a seguir mostra a decadência inglesa.

Tabela 5.2: Distribuição mundial da produção industrial de 1870 a 1913, em porcentagem.

ANOS	P A Í S E S					
	Estados Unidos	Inglaterra	Alemanha	França	Japão	Rússia
1870	20,0	31,8	13,2	10,3	-	3,7
1896-1900	30,0	19,5	16,6	7,1	0,6	5,0
1913	35,8	14,0	16,0	6,4	1,2	5,0

Fonte: CASTRO, Ana Célia. *As Empresas Estrangeiras no Brasil (1860 – 1913)*. Campinas, 1976, p. 90.

Verificamos nesta tabela, a participação crescente na produção mundial, por parte dos Estados Unidos, concomitantemente à diminuição inglesa, que um ano antes da primeira Guerra Mundial já era superado pela Alemanha. Conforme Castro (1976), isso se deveu a perda de competitividade tecnológica da Inglaterra. A indústria e a ciência iniciavam sua combinação na área da indústria elétrica e química, surgindo o motor com combustão interna⁹⁴⁴. A Inglaterra

⁹⁴² CASTRO, Ana Célia. *As Empresas Estrangeiras no Brasil (1860 – 1913)*. Campinas, 1976, p. 20.

⁹⁴³ BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. *Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930*. São Paulo, 2001, p. 127.

⁹⁴⁴ “São considerados como máquinas térmicas nas quais para o processo de combustão o fluido de trabalho é convertido em energia mecânica. Os produtos resultantes da combustão, inseridos na mistura de ar/combustível, são confinados internamente em uma câmara de combustão”. Assim o conceitua Tillmann, Carlos Antônio da

preservou sua competitividade na área da construção naval e de ferrovias⁹⁴⁵. Também a *City* de Londres ainda preservara o seu poderio nessa fase.

Conforme Niveau, (1969) nas primeiras décadas do século XX, o poderio inglês foi desafiado pela influência da jovem economia norte-americana nas operações financeiras internacionais. A libra esterlina inconvertível representou para um grande número de países, o papel tradicional de moeda internacional, e mesmo aqueles países fora da *Commonwealth* atribuíam maior importância à moeda inglesa e aos serviços da *City* de Londres do que ao ouro. A “zona da libra esterlina” continuava sendo uma realidade. Com o objetivo de frear o poder de atração que exercia o dólar, sempre convertível em ouro,urgia que a libra oferecesse a mesma vantagem.⁹⁴⁶

Outro autor que aponta, a queda do poderio inglês foi André Philip, segundo ele, no final do século XIX e início do XX, o poderio inglês começou a decair, pois a Grã-Bretanha defrontava-se, no exterior, com a concorrência de países que, nesse período, constituíram regiões industriais. Esses países como Alemanha e Estados Unidos que comercializavam com a Inglaterra, adquirindo produtos manufaturados, começaram a montar seu parque industrial e passaram a produzir eles mesmos, aqueles produtos; uma vez, criadas indústrias como siderúrgica, química e mecânica, fabricavam a própria aparelhagem, e por fim, exportavam-na. Dessa maneira, despontaram no mercado mundial a Alemanha, e depois os Estados Unidos, concorrendo com a indústria inglesa, na época em plena expansão, no período posterior a 1885.⁹⁴⁷ Ao observarmos a tabela 5.1, percebe-se uma queda, não de forma acentuada das exportações inglesas de produtos manufaturados, entre 1890 a 1913.

Nas palavras do autor mencionado no parágrafo anterior, isso fica constatado: “o predomínio inglês vê assim enfraquecer, e o seu ritmo de crescimento a abrandar. Se é mais rápido que o da França da mesma época, é porém inferior ao da Alemanha e dos Estados Unidos, que rapidamente alcançam a Grã-Bretanha na competição.”⁹⁴⁸

Mas na indústria têxtil, a superioridade inglesa na Europa foi ampla, assim em 1912: França tinha 7.600.000 fusos e 230.000 teares; Alemanha, 10.500.000 fusos e 250.000 teares e na Inglaterra 57.000.000 de fusos e 725.000 teares.⁹⁴⁹

Costa. Motores de Combustão Interna e seus Sistemas. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia; Santa Maria: Universidade Federal de Santa Maria, 2013, p. 47.

⁹⁴⁵ CASTRO, Ana Célia. As Empresas Estrangeiras no Brasil (1860 – 1913). Campinas, 1976, pp. 90 – 91.

⁹⁴⁶ NIVEAU, Maurice. História dos fatos econômicos contemporâneos. São Paulo, 1969, p. 296.

⁹⁴⁷ PHILIP, André. História dos factos económicos e sociais de 1880 aos nossos dias. Lisboa, 1965, p. 204.

⁹⁴⁸ Ibidem.

⁹⁴⁹ Ib. p. 192.

Como mencionado, a expansão colonial por parte da Inglaterra foi realizada em parte pelos investimentos externos, principalmente, mediante o comércio, pois os investimentos externos contribuíram para esse efeito, chegando à mesma conclusão que Meier e Baldwin (1968). Os ingleses dirigiram seus investimentos em grande medida para países como Estados Unidos, a região da América Latina e colônias que logo se tornaram domínios autônomos, como Canadá, Austrália e Nova Zelândia. Mas o comércio internacional estendeu-se a todo mundo e foi em países como Egito, Índia, Singapura e África do Sul que a política colonial inglesa foi essencialmente aplicada. Nestes países foram instalados depósitos de carvão, combustível para que a frota britânica pudesse continuar a dominar as vias de comunicação mundiais.⁹⁵⁰

De fato, o modelo de colonização praticado pelos ingleses era direcionado ao comércio, como assinala Philip (1965):

A colonização é obra de comerciantes que se instalam nos portos e aí criam feitorias. Raramente tentarão – e mesmo assim contra vontade estender para o interior a autoridade política do seu país; se a tanto são obrigados, contentam-se em instalar uma administração indirecta que simplesmente reveste as autoridades locais, cujos poderes políticos são mantidos e a quem só é exigido que negociem com os ingleses. O colonialismo britânico é, acima de tudo, uma política de negócios.⁹⁵¹

Castro (1976) caracterizou sinteticamente alguns traços da economia mundial que prevaleceu até a primeira Guerra Mundial, e consolidada após o conflito, e que seriam:

- 1º) perda de dinamismo tecnológico da indústria inglesa frente aos seus rivais, especialmente norte-americanos e alemães;
- 2º) expansão acentuada do capitalismo em diferentes países que passam a dividir mercados tradicionalmente monopolizados pelos ingleses, dando margem ao acirramento da competição entre nações;
- 3º) maior extroversão das economias centrais ou tendência ampliada à exportação de capitais à contrapartida do movimento interno de formação de monopólios;
- 4º) crescente autonomia do sistema financeiro londrino, fonte dos volumosos recursos exigidos pela internacionalização do capital. O predomínio da *City* sobre a indústria, mantém a posição da Inglaterra como organizadora das relações econômicas internacionais;
- 5º) necessidade de um certo grau de desenvolvimento das forças produtivas nas economias receptoras destes capitais.⁹⁵²

Desde 1895, verificou-se uma mudança de política econômica no Brasil, com o aumento do investimento público para a realização de grandes obras de infraestrutura, prioritariamente em ferrovias,⁹⁵³ portos e linhas telegráficas. As fontes de financiamentos foram empréstimos e

⁹⁵⁰ Idem, p. 205.

⁹⁵¹ PHILIP, André. História dos factos económicos e sociais de 1880 aos nossos dias. Lisboa, 1965, p. 205.

⁹⁵² CASTRO, Ana Célia. As Empresas Estrangeiras no Brasil (1860 – 1913). Campinas, 1976, pp. 93 – 94.

⁹⁵³ Apesar das ferrovias paulistas terem começado já na década de 1870.

a prática de uma política fiscal expansionista no Governo de Afonso Pena (1906 a 1909), sendo Ministro da Fazenda, David Campista⁹⁵⁴. No mesmo período, aconteceu a implantação da Noroeste do Brasil que, em 1913, chegou até Porto Esperança sobre o rio Paraguai, a 70 km de Corumbá, unindo o Pantanal a Bauru/São Paulo e conexão com o Porto de Santos.

Com a queda de poderio econômico da Inglaterra, conforme a Tabela 5.2, nos finais do século XIX e primeiras décadas do XX, acirrou-se a concorrência intercapitalista, com predomínio do capital mercantil em decréscimo permitindo a oportunidade de surgimento de outros investimentos. Esse domínio foi construído tendo como base, investimentos estritamente relacionados à economia mercantil exportadora⁹⁵⁵, e este foi o caso da província de Mato Grosso. As oportunidades de diversificação dos investimentos surgiram, mas esta abertura não beneficiou Corumbá.

Na tabela a seguir verificamos a queda dos investimentos ingleses no período citado, quando o espaço fora ocupado tanto pelos Estados Unidos como pelo Canadá. A diminuição dos investimentos ingleses foi de 31,7%, enquanto que, o aumento dos investimentos estadunidenses foi de 1.226,7%; deve-se levar em conta que de 1860 a 1902 só correspondiam a 1,5% dos investimentos totais, numa etapa seguinte, aumentaram consideravelmente. Os investimentos canadenses atingiram 382,6% do volume de capitais aplicados no país.

Tabela 5.3: Investimentos estrangeiros no Brasil por país de origem entre os anos de 1860 a 1913 em porcentagem

País de Origem	1860 a 1902	1903 a 1913	Resultado
Inglaterra	77,6	53,0	-31,7
França	5,9	7,0	18,6
Estados Unidos	1,5	19,9	1.226,7
Canadá	2,3	11,1	382,6
Outros	12,7	9,0	- 29,0

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de CASTRO, Ana Célia. *As Empresas Estrangeiras no Brasil (1860 – 1913)*. Campinas, 1976, p. 105.

O setor mais beneficiado foi o de infraestrutura, para onde as empresas estadunidenses canalizaram seus investimentos em portos, ferrovias e na comercialização da borracha. E o capital canadense se concentrou em iluminação e transporte urbano através da Empresa *Light and Power*,⁹⁵⁶ principalmente, em São Paulo e no Rio de Janeiro.

Outro país que competia para ameaçar a preeminência inglesa foi a Alemanha, a partir do final do século XIX e início do XX. Foram as exportações alemãs ao Brasil que ficaram em

⁹⁵⁴ Idem, 1976, pp. 96 – 97.

⁹⁵⁵ Idem, p. 102.

⁹⁵⁶ Idem, p. 105.

segundo lugar, atrás da Inglaterra. Em 1895, o valor dos artigos ingleses era 200% superiores aos dos alemães; em 1912 era menos de 50% maiores. Assim, um pouco antes do início da Primeira Guerra Mundial (1914), a concorrência alemã pelo mercado brasileiro tornou-se uma séria ameaça à hegemonia inglesa.⁹⁵⁷

Até esse período, os Estados Unidos nunca foram um sério concorrente à primazia econômica inglesa, tanto na marinha mercante quanto nos investimentos brasileiros. Na metade do século XIX, as importações do Império brasileiro constituíam uma pequena fração do total. Em 1895, o valor das exportações norte-americanas estava situado em quarto lugar, que correspondia a um sétimo dos produtos ingleses; a Inglaterra com 76.750:000\$000 e Estados Unidos, 10.813:000\$000. No que se referia ainda ao Brasil, em 1912, estavam em terceiro lugar com 15,61% do valor total das importações brasileiras, contra 25,18% da Inglaterra e 17,20% da Alemanha.⁹⁵⁸

Os principais produtos que o Brasil exportava aos ingleses foram: algodão em rama que encabeçava a lista; em segundo lugar, bem distante estava o café, e outros que completavam a lista, como açúcar, couros, madeiras e cacau⁹⁵⁹. E os artigos que compõem o fluxo de suas importações tanto da Inglaterra como dos Estados Unidos foram: carvão, barras e chapas de ferro, barras e chapas de aço, material de estradas de ferro, estações telegráficas e telefônicas, grampos, parafusos e rebites, tubos e canos, arames, cutelaria, tubos de estanho, ferramentas e utensílios, motores de carros e acessórios, gasolina, balanças, caldeiras e bombas hidráulicas, guindaste, máquinas de costura, maquinaria agrícola e industrial, barras de cobre e fios elétricos de cobre, soda calcinada, pinturas e vernizes, soda cáustica, drogas e químicos, cabos elétricos, aparelhos elétricos, dínamos, motores e transformadores, óleos lubrificantes, aparelhos fotográficos, pneus de borracha, peles e couros.⁹⁶⁰

Ao observar a lista no parágrafo acima, conclui-se que o Brasil exportava basicamente os chamados bens de consumo não duráveis e importaram bens de consumo duráveis e bens intermediários. Esses bens caracterizavam que o país estava em fase de industrialização e eram imprescindíveis para o Brasil fabricar os produtos finais que, até então importavam.

Durante todo o século XIX e até 1920, a Inglaterra dominou os mercados da América portuguesa e seus esforços sempre foram para manter a supremacia das mercadorias inglesas nos mercados brasileiros. De acordo com Manchester (1933), “nenhuma vez, de 1808 até a

⁹⁵⁷ MANCHESTER, Alan K. British preeminence in Brazil its rise and decline. Carolina do Norte, 1933, p. 332.

⁹⁵⁸ Idem, pp. 332 – 333.

⁹⁵⁹ Idem, p. 314.

⁹⁶⁰ Idem, p. 335.

*Guerra Mundial, a Inglaterra perdeu sua posição, e em 1922 a recuperou, para perdê-la novamente apenas para os Estados Unidos. O prejuízo é mais notável em vista da predominância do capital inglês na América portuguesa. Em 1927, havia quatro vezes mais capital inglês do que americano investido no Brasil, e o capital inglês eram uma vez e meia maior que o capital estrangeiro junto”.*⁹⁶¹

Mas mesmo no curto espaço de tempo em que perdeu terreno para os Estados Unidos, ao que se refere às relações econômicas. Já no século XIX, o mercado brasileiro continuou tendo importância para os exportadores ingleses, como prova dessa demonstração da relevância foram enviadas pelos ingleses duas missões à América do Sul, num esforço para promover o consumo de mercadorias inglesas. Dessa forma, *“a primeira delas foi a missão D’Abernon, de 1929, que visitou a Argentina, o Uruguai e o Brasil, com o objetivo de estudar os mercados e promover encontros entre os importadores nativos dos países visitados. A segunda dessas missões ocorreu na primavera de 1931, quando o Príncipe de Gales e seu irmão percorreram a América do Sul. Com a pompa e cerimônia do Império Britânico, os dois príncipes foram enviados com o objetivo francamente declarado de tornar a ganhar os mercados para os artigos ingleses. A recepção que tiveram no Brasil demonstrou a importância dos interesses britânicos nesse país.*⁹⁶²

O interesse dos exportadores ingleses se justificava porque vislumbravam um mercado consumidor em potencial, já que, no início do século XX, a população brasileira atingira 40 milhões de pessoas. O Brasil, portanto, tinha uma condição favorável ao investimento de capital estrangeiro e ao crescimento de empresas estrangeiras, no país; essa era a ideia de Alan K. Manchester, mencionado no parágrafo anterior.

5.2.1 A burguesia mercantil pantaneira

Neste contexto do país e de suas relações comerciais com a Inglaterra, muito presente e influente também na região do Prata, as atividades mercantis de Corumbá foram, primordialmente, controladas por um reduzido grupo de brasileiros e estrangeiros, ligados às

⁹⁶¹ “Not once from 1808 until the World War did Great Britain lost its position, but in 1922 England regained it only to lose to the United States. The loss is more striking in view of the predominance of English capital in Portuguese America. In 1927 there was four times as much British as American money invested in Brazil and over one and a half times as much as all other foreign capital combined.” Idem, pp. vii – viii.

⁹⁶² “The first of these was the D’Abernon mission of 1929, which visited Argentina, Uruguay, and Brazil with the purpose of studying markets and consulting with British and native importers in the countries visited. The second of these missions occurred in the spring of 1931 when the Prince of Wales and his brother toured South America. With all the pomp and ceremony of the British Empire the two princes were sent with the frankly avowed purpose of regaining markets for English articles. Their reception in Brazil demonstrated the importance of British interest in that country.” Idem, p. viii.

casas comerciais que constituíam o poder econômico local. A partir do fortalecimento desse segmento social no plano financeiro, esse setor passou a exercer forte influência também na administração política da cidade e estendendo sua influência no grupo mercantil da própria província. Mediante esse poderio, o grupo de grandes comerciantes representou o papel do capital comercial estrangeiro, impulsionando a economia.⁹⁶³

Como já assinalado, o fim da Guerra da Tríplice Aliança, em 1870, possibilitou a reconstrução de Corumbá, assim como, fortaleceu antigas oligarquias de Cuiabá. Além disso, novos grupos emergentes passaram a se destacar no cenário econômico mato-grossense.⁹⁶⁴

Esse grupo de comerciantes aproveitou o crescimento do movimento portuário corumbaense que, como já mencionado, havia se expandido consideravelmente, beneficiando-se desse fluxo comercial. O fortalecimento deste núcleo urbano foi norteado pelos interesses desse grupo que tomou “*sob seu controle as rédeas da política local para assegurar e perpetuar seus privilégios econômicos*”.⁹⁶⁵

Sobre o poderio da burguesia mercantil exercida, de forma mais específica durante os primeiros quinze anos do século XX, Corrêa (1980) nos aponta características muito particulares ocorridos após a proclamação da república, conforme citação a seguir:

A atividade comercial em Corumbá possibilitou realmente uma acumulação de capital rápida e vantajosa, porém dependia da manipulação de certos mecanismos de controle do grupo ligado ao grande comércio de exportação e importação de Mato Grosso e/ou ligado à estrutura de poder na região. Um exemplo ilustrativo foi a carreira comercial do Coronel Generoso Ponce em Corumbá que, no curto espaço de 1904 a 1906, recuperou sua fortuna perdida com as perseguições políticas de seus adversários, através da instalação de um armazém de importação e exportação no porto local. No ano de 1906, o Coronel Ponce articulou uma revolução no Estado de Mato Grosso, saindo-se vitorioso apoiado por um grupo de grandes comerciantes de Corumbá.⁹⁶⁶

No interior dessa classe dominante, estabelecia-se uma luta pelo espaço e poder; o instrumento predileto desta disputa política passou a residir no uso da imprensa por intermédio de artigos escritos em jornais, elaborados pelos chefes políticos locais que os utilizava para o exercício da sua defesa. O grupo de Generoso Ponce valeu-se dos seguintes jornais: “O

⁹⁶³ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). São Paulo, 1980, p. 73.

⁹⁶⁴ REYNALDO, Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Cuiabá, 2004, pp. 55 – 56.

⁹⁶⁵ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). São Paulo, 1980, p. 81.

⁹⁶⁶ *Ib.*, p. 83.

Liberal”, “A Reação” e “O Republicano”⁹⁶⁷. Outra arma utilizada habitualmente na política mato-grossense foi a demissão de funcionários públicos do grupo opositor,⁹⁶⁸ estratégia conhecida na política dessa época, como “derrubada”, característica da tradição da política dos coronéis.

Sobre esse fenômeno, Victor Nunes Leal (2012), apresentou a estrutura do coronelismo, de suas práticas, no caso também, aplicadas pelos coronéis pantaneiros da seguinte maneira: “*o sistema político é dominado por uma relação de compromisso entre o poder privado decadente e o poder público fortalecido*”⁹⁶⁹. Na delimitação temporal e regional desta tese, este conceito não se adapta ainda, porque o setor privado não estava decadente e o poder público não se fazia presente, conforme as necessidades em Mato Grosso. Mas a estrutura de domínio, alienação e clientelismo não diferem em nada, enquanto à caracterização descrita por Leal.

A concentração de poder de uma classe deixa suas sequelas em toda a sociedade. Para Victor Nunes Leal (2012), estas consequências se refletem quando:

(...) o mercado interno não se amplia, porque a vida encarece e a população rural continua incapaz de consumir; não dispondo de mercado, a indústria não prospera, nem eleva seus padrões técnicos e tem de apelar, continuamente, para a proteção oficial, finalmente, agricultura, incapaz de se estabilizar em alto nível dentro do seu velho arcabouço, prossegue irremediavelmente no caminho da degradação. Fecha-se assim, o círculo vicioso: no plano econômico, agricultura rotineira e decadente, indústria atrasada e onerosa, uma e outra empobrecendo sistematicamente o país; no plano político, sobrevivência do ‘coronelismo’ que falseia a representação política e descredita o regime democrático, permitindo e estimulando o emprego habitual da força pelo governo ou contra o governo.⁹⁷⁰

As lutas dos Coronéis são denominadas de revolucionárias quando a facção aspira ao poder e de contrarrevolucionárias se o anseio é a manutenção do poder para preservar os cargos e postos conquistados⁹⁷¹. Nesta “revolução”, a única mudança ocorrida é a de poder de uma facção que passa para outra; em nenhum momento se configura uma verdadeira revolução, uma vez que, o *status quo* da sociedade permanece inalterado, os meios assim como o regime de produção, continuaram os mesmos. Tanto a revolução como a contra-revolução foram

⁹⁶⁷ TARGAS, Zulmária Izabel de Melo Souza. As Casas Comerciais Importadoras/Exportadoras de Corumbá (1904 – 1915). Dissertação. Dourados, 2012, p. 67.

⁹⁶⁸ CORRÊA, Valmir Batista. Coronéis e Bandidos em Mato Grosso: 1889 – 1913. Campo Grande, 1995, p. 72.

⁹⁶⁹ LEAL, Victor Nunes. Coronelismo, Enxada e Voto. O município e o regime representativo no Brasil. 7ª. ed. São Paulo, 2012, p. 122.

⁹⁷⁰ Idem, p. 16

⁹⁷¹ CORRÊA, Valmir Batista. Coronéis e Bandidos em Mato Grosso: 1889 – 1913. Campo Grande, 1995, p. 35.

registradas pelos historiadores locais, posição esta observada de forma crítica por Zorzato (1998) quando resume em três pontos as especificações revolucionárias:

a) revolução conforme os memorialistas locais designam, são as lutas armadas ocorridas entre facções rivais entre o final do século XIX e primeiras décadas do XX;

b) os relatos dessas lutas *revolucionárias*⁹⁷² são utilizados para enaltecer a figura de “valerosos e destemidos” mato-grossenses para contrastar as imagens de “selvagens” e “fora da lei” sejam propagadas externamente;

c) a “revolução” destaca o papel subalterno da participação popular e o papel do dirigente que é o controlador das pessoas. Transparece que cabe ao grupo dominante o papel de direcionar o processo histórico.⁹⁷³

Em Mato Grosso, a configuração de grupos econômicos refletiu-se na manutenção dos seus diversos interesses locais, características ligadas diretamente às lutas políticas no estado que se tornaram frequentes e que, em vários momentos, resultaram em conflitos armados que ocorreram no Estado.⁹⁷⁴

Existe uma relação de dependência entre as estruturas políticas/administrativas e mercantis, onde a alternância de poder entre grupos diferentes não modificaram as estruturas sociais.⁹⁷⁵ Neste aspecto, a participação da burguesia mercantil mato-grossense proporcionou um movimento no interior da estrutura coronelista de poder, mediante a ligação com o grupo relacionado aos mercados e capitais estrangeiros, a fim de defender seus próprios interesses. O segmento de maior representatividade era o dos comerciantes, tanto por exercerem esta atividade ou por suas ligações com o exterior, representando um poder acentuado de decisão do Estado.⁹⁷⁶

⁹⁷² Grifo do autor

⁹⁷³ ZORZATO, Osvaldo. Conciliação e Identidade. Considerações sobre a Historiografia de Mato Grosso (1904 – 1983). Tese de doutoramento. São Paulo, 1998, p. 140.

⁹⁷⁴ Algumas destas lutas serão descritos no Quadro 5.3.

⁹⁷⁵ Para Zorzato “as dimensões propriamente políticas – práticas viciadas de ascensão e exercício de poder –, econômicas – onde se desenvolvem sobretudo mecanismos de cooptação, através de vantagens individuais – e ideológicas – criações simbólicas que procuram cimentar uma perene coesão –, constituem-se na medida em que a sociedade é tida como uma vida em harmonia, onde todos cumprem seus papéis previamente estabelecidos, a partir de relações de compromissos. Os papéis de destaque cabem aos mais ilustrados, geralmente filhos ou protegidos de famílias importantes. Relações de parentesco, de compadrio e outras garantem a fidelidade e a permanência dos compromissos. O cumprimento dos papéis mantém o jogo onde não se questiona quem manda, por que manda e como manda. A alternância no poder entre os distintos agrupamentos políticos do mesmo segmento social, submetida as vezes à disputas violentas, nunca impedem – ao contrário, favorecem – a cristalização de uma memória consensual, sem rupturas, em perene harmonia, auxiliando assim diretamente o exercício do poder através do não questionamento das práticas em geral truculentas de mando” ZORZATO, Osvaldo. Conciliação e Identidade. Considerações sobre a Historiografia de Mato Grosso (1904 – 1983). Tese de doutoramento. Universidade de São Paulo. São Paulo, 1998, p. 19.

⁹⁷⁶ CORRÊA, Valmir Batista. Coronéis e Bandidos em Mato Grosso: 1889 – 1913. Campo Grande, 1995, pp. 80 – 81.

Quadro 5.3: Lutas armadas em Mato Grosso de 1891 a 1914

Data, Local e Motivo da Luta	Organizadores
Janeiro/1891: (Pocone) Eleição, adeptos do PNR	Sob o comando do Coronel Antônio Nus de Campo, Ten. Salomão A. Ribeiro e Diógenes Benites um grupo armado tendo a frente uma bandeira vermelha, ocupa a cidade.
1891: (Campo Grande) Reação monarquista	Grupos armados dispostos a atacar a cidade.
1891: (Miranda) Contra o governo Murtinho	Bando civil e militar sob o comando dos coronéis João de Moraes Ribeiro e Pio Rufino.
Janeiro/1892: (Corumbá) Contra o governo estadual	São depostos os elementos ligados à administração estadual inclusive o Presidente do Estado.
1892: (Cuiabá) A favor do governo estadual.	O Coronel Generoso Ponce comanda o batalhão “Floriano Peixoto” com mais de 1.000 homens ⁹⁷⁷ .
1892: (Miranda) A favor do governo estadual	Os coronéis Augusto Ferreira Mascarenhas, Manuel Antônio de Barros, José Alves Ribeiro, Estevão Alves Corrêa armam mais de 200 homens para combater os revolucionários.
1892: (Nioaque) A favor do governo estadual	Bando de 60 paraguaios sob o comando dos irmãos Lopes (armados por coronéis).
1896: (Nioaque) Crise no PR	Invasão da cidade pelo Coronel João Ferreira Mascarenhas com mais de 1.000 homens. Outro grupo chefiado Cap. João Caetano Teixeira Muzzi, também invade com mais de 150 homens e o conflito entre os dois invasores.
1899: (Miranda)	Conflito entre os coronéis Mascarenhas e José Alves Ribeiro (perde Mascarenhas).
1899: (Cuiabá) Derrota dos republicanos dissidentes e democratas na eleição de março	Bando de aproximadamente 50 homens sob o comando do Coronel Antônio Cesário e outros contra o governo.
Nov./ 1890: (Santana do Parnaíba)	Os coronéis Dionísio Benites e Carlos Ferreira de Castro invadem a cidade com mais de 100 homens.
1901: (Santana do Parnaíba) Contra o governo de Antônio Pedro Alves de Barros	Os coronéis Dionísio Benites e Jango Mascarenhas comandam a invasão.
1901: (Baía do Garcez) A favor do governo estadual	Massacre de inimigos políticos do governo estadual.
1902: (Santana do Parnaíba) Contra o governo estadual	A cidade é invadida duas vezes, inclusive mercenários paraguaios.
1903: (Santana do Parnaíba)	Delegado expulso por coronéis com homens armados.
1906: (Corumbá e Cuiabá) Contra o governo estadual	Revolução liderada pelo Coronel Generoso Ponce, o Presidente Antônio Paes de Barros é deposto e assassinado.
1907 e 1908: (Sul do Estado) Contra o governo estadual	O Coronel Bento Xavier ataca a cidade de Bela Vista.
1911: (Bela Vista, Dourados e Ponta Porã)	Lutas chefiadas pelo Coronel Bento Xavier
1912: (Bela Vista e Ponta Porã)	Levante do regimento liderado pelo Cap. Antônio Neto de Azambuja e Major Paulo José de Oliveira para preparar nova invasão do Coronel Bento Xavier.
1914: (Vila de Santo Antônio do Rio Abaixo) ataque às autoridades	Henrique Paes de Barros Sobrinho (Gerente da Usina Conceição) ordena a um bando de 80 a 100 homens que ataque a vila.
1914: (Campo Grande)	Instigado pela oposição 60 praças do RA atacam o quartel da polícia.

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de CORRÊA, Valmir Batista. Coronéis e Bandidos em Mato Grosso: 1889 – 1913. Campo Grande, 1995, pp. 33 – 35.

Conforme consta na Caixa do ano de 1909 do Arquivo Público de Mato Grosso, apresentamos algumas das propriedades estrangeiras com a extensão desses latifúndios.

Cada grupo defendia um determinado segmento do capital estrangeiro. Os Murtinho, por exemplo, foram os parceiros tradicionais do capital inglês. Já o Coronel Totó Paes defendia a parceria com o Sindicato Farquhar, e a Cia. Mate Laranjeira teve como defensor, Pedro

⁹⁷⁷ Em várias passagens do Capítulo 5 na obra “Generoso Ponce. O Chefe”, cujo autor é filho da personagem central, descreve que arregimentou mais de 3.000 homens. Esclarece-se que Generoso Ponce foi civil e para chegar à patente de Coronel não passou por nenhuma fase em que os militares precisam para atingir este grau, é um título de nobiliarquia.

Celestino Correia da Costa, todos os personagens citados ascenderam ao poder máximo do estado, que era a presidência.⁹⁷⁸ No quadro acima, apresentou-se em forma de quadro as lutas armadas internas que ocorreram no Estado, essa descrição refere-se ao corte cronológico estabelecido para esta tese:

Quadro 5.4: Propriedades controladas por Companhias estrangeiras em 1909

Nomes dos Estabelecimentos	Município onde se localizam	Proprietários	Extensão das propriedades em hectares
Rio Branco	Corumbá	Cia. Anonyma Rio Branco	541.726
Alegre	Corumbá	Brazil Land	484.209
Pantanaís do Nabileque	Corumbá	Fomento Argentino	726.077
Descalvado	São Luiz de Cáceres	Brazil Land, Cattle and Packing Co.	881.053

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da Caixa do ano de 1909 do Arquivo Público de Mato Grosso.

Dentre as atividades econômicas dessas empresas, estava a pecuária, mas que não ficava restrita à criação de gado, porque o comércio também fazia parte da diversidade de funções existentes no complexo de relações desenvolvidas no Estado. As outras funções exercidas eram a de transporte, dono de seringais, representação bancária e comercial de outros centros comerciais maiores.

5.3 Empresas Estrangeiras no Pantanal

Uma das primeiras empresas, a ser instalada em Mato Grosso, foi a Companhia constituída em Antuérpia para explorar a Charqueada Descalvado, a *Compagnie des Produits Cibils*⁹⁷⁹. A exploração da borracha também atraiu capitais belgas, surgindo a *Compagnie de Cauchous du Mato Grosso*, e a Alsuma S.A.⁹⁸⁰

No início do século XX, diversas empresas estrangeiras foram instaladas no Pantanal mato-grossense, visando especificamente, a exploração da atividade pecuária. No quadro a seguir, observamos estas companhias à página 304.

⁹⁷⁸ Idem, p. 101.

⁹⁷⁹ A Fazenda Descalvado de propriedade do uruguaio Jayme Cibils Buchareo, foi vendida para a companhia belga *Compagnie des Produits Cibils*, sendo ele, Jayme Cibils Buchareo, vendedor, foi também o detentor da maior parte das ações.

⁹⁸⁰ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 286.

Para Azevedo Marques (1923), “*inúmeros são os capitais ultimamente empregados por empresas estrangeiras na aquisição de terras apropriadas á criação, alguma das quaes se encontram já em plena florescência. A extensão dessas propriedades e os seus benefícios que garantem a pecuaria prognosticam o desenvolvimento que terá essa industria em futuro proximo*”⁹⁸¹. A área total ocupada pelas empresas até as primeiras décadas do século XX, atingiram uma totalidade de 5.346.848 hectares no estado, sendo destinado à atividade pecuária 94,93% do total, já que, a Cia. Mate Laranjeira dedicou-se à exploração da erva-mate.

A concentração de interesses das empresas estrangeiras na pecuária bovina coincidia com o início da Primeira Guerra Mundial. Tanto a carne como o couro eram essenciais para os países beligerantes, caracterizados pela formação de grandes exércitos a fim de se manter no conflito armado. O couro valorizou-se muito comercialmente pela utilidade desta matéria-prima para a organização de qualquer exército. Naquela época, a maioria dos apetrechos conduzidos por um soldado era feito de couro, como a bota, mochila cartucheira, invólucro para guardar armas, barracas, cinto, sela e arreios de animais.

Mas os investimentos não ficaram restritos à pecuária e ao mate. De acordo com Nascimento (2011), da última década do século XIX até 1913, instalaram-se mais de duas dezenas de empresas ligadas ao capital financeiro para estas atividades econômicas, tais como a exploração da borracha, mineração, ferrovia, charqueada e operações diversas. Assim, com novos investimentos de capital estrangeiro, “*muito provavelmente estimulados pela construção da ferrovia, as terras e o gado vieram a valorizar-se mais*”⁹⁸².

O Governo Imperial concedeu ao Barão de Vila Maria⁹⁸³, no município de Corumbá - e estendeu a concessão à viúva do Barão – permissão para explorar o ferro e outros metais, entre os anos de 1878 a 1882. No mesmo período, houve mais concessões para a exploração de minérios, mas sem obter nenhum resultado. Nenhuma indústria foi instalada e nem estudos para verificar o valor das jazidas.⁹⁸⁴

A mesma atitude foi adotada pelo Governo Republicano que, em 1906, concedeu a exploração de minério de ferro e manganês à *Societé Anonyme d'Ougree Marihaye* e à *Societé*

⁹⁸¹ MARQUES, Azevedo. Mato Grosso: Seus recursos naturais, seu futuro econômico. Rio de Janeiro, 1923, pp. 156.

⁹⁸² NASCIMENTO, Luiz Miguel do. De sal e de sol: introdução ao estudo das charqueadas do antigo Estado de Mato Grosso. Jundiá, 2011, p. 82.

⁹⁸³ Joaquim José Gomes da Silva, fundador de várias fazendas no Pantanal, como Palmeiras com 106.075, Firme com 176.853 hectares. Assim como Piraputangas conhecido também como Engenho Piraputangas.

⁹⁸⁴ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 288.

Anonyme Metallurgique d'Esperance Langdoz para fabricar aço⁹⁸⁵, ambas companhias com capital belga. Diferente do empreendimento do século XIX, esses projetos iniciaram o processo de aproveitamento das jazidas concedidas⁹⁸⁶ e que perduram até os dias atuais com capitais diferentes da fase inicial.

Quadro 5.5: Empresas estrangeiras que adquiriram terras para a criação de gado em Mato Grosso desde 1870 a 1920

Empresas	Países a que pertencem	Os proprietários
<i>Brasil Land, Cattle and Packing Company</i> <u>Local da instalação</u> <u>Área (em hectares)</u> Em São Luiz de Cáceres 884.231 “ Corumbá 763.508 “ Três Lagoas 759.087 “ Campo Grande 146.379 Total: 2.553.205	Estados Unidos	Percival Farquhar
<i>The Brazilian Meat Company</i> Em Três Lagoas 311.010 “ Aquidauana 5.000 Total: 316.010	Estados Unidos	Percival Farquhar
<i>Fomento Argentino Sud-Americano</i> Em Corumbá 726.077	Argentina	Sociedade Anônima
<i>Fazenda Franceza</i> Em Corumbá 172.352 “ Miranda 242.456 Total: 414.808		Não identificado
<i>The Miranda Estancia Company</i> Em Miranda 219.506	Inglaterra	Fundada por ingleses, uma S.A.
<i>Sud-Americaine Belge S.A.</i> Em Corumbá 117.060	Bélgica	
<i>S. A. RIO BRANCO</i> Em Corumbá 549.156	Não identificado	Cia. Anônima Rio Branco
<i>EMPRESA MATTE LARANJEIRA</i> Em Bela Vista 164.590 “ Ponta Porã 106.436 Total: 271.026	Argentina	Thomas Laranjeira
<i>THE AGUA LIMPIA SYNDICATE</i> Em Três Lagoas 180.000	Não identificado	Não identificado

Fonte: MARQUES, Azevedo. Mato Grosso: Seus recursos naturais, seu futuro econômico. Rio de Janeiro, 1923, pp. 156 – 157.

As companhias estrangeiras que se dedicaram à exploração mineral, citadas no quadro acima, eram compostas por capitais ingleses que concentravam 70% dos seus investimentos no

⁹⁸⁵ Estas jazidas pertencem na atualidade à Companhia Vale, mas que até o momento não houve beneficiamento. A Empresa continua exportando somente minério de ferro e manganês.

⁹⁸⁶ Ibidem.

mercado platino. Em Mato Grosso, esses capitais introduziram a lavra mecânica mediante a utilização de dragas nas jazidas, por intermédio das concessões obtidas.⁹⁸⁷ As extensões das terras assinaladas no quadro acima, somam 5.346.848 hectares, pertencentes a estrangeiros.

O interesse do capital financeiro na área de mineração manifestava-se pela extração aurífera. Quem registrou estas atividades foi Lisboa (1909), como podemos constatar no quadro a seguir:

Quadro 5.6: Companhias estrangeiras que se dedicaram à extração mineral de 1900 a 1910

Empresas	Início das Atividades	Região
Coxim Gold Dredging Company	1903 ⁹⁸⁸	Rios Coxim e Jaurú, a região é principalmente diamantífera.
Brumado Gold Dredging Company	1906	Região do Alto Paraguai, entre os Rios Jancoará, Três Barras e Brumado.
Diamantino Gold Dredging Company	1907	Desde os Rios Três Barras na confluência do Brumado até as nascentes.
Cabaçal Gold Dredging Company	1905	Teve a concessão do Rio Cabaçal, afluente do rio Paraguai, situado acima do São Lourenço de Cáceres.
Mato Grosso Gold Dredging Company	1905	Parte dos Rios Coxipó, Quilombo e Roncador.

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados de LISBOA, Miguel Arrojado Ribeiro. Oeste de São Paulo, Sul de Mato Grosso. Rio de Janeiro, 1909, pp. 85 – 87.

O maior exemplo, de grande estabelecimento capitalista que tem sua origem na Bacia do Prata, podemos citar a Fazenda *Descalvados*, fundada pelo uruguaio Jayme Cibils Buchareo que “além da produção de extrato de carne, caldos, língua salgada e couro, que eram exportados, havia uma fábrica de sebos e de sabão, produtos que eram vendidos no mercado da própria província de Mato Grosso.”⁹⁸⁹

A sociedade para atrair capital, num primeiro momento, precisava pagar um preço e a região pantaneira, não foi exceção, a essa prática. Assim, Jayme Cibils Buchareo foi beneficiado com a isenção de impostos para a instalação de indústria para produzir caldo e extrato de carne. Em continuação, apresentamos uma parte da mensagem presidencial à Assembleia Legislativa, em 1886, a fim de atender ao pedido de isenção tributária para beneficiar o proprietário da Fazenda Descalvado:

⁹⁸⁷ REYNALDO. Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Cuiabá, 2004, pp. 79 – 80.

⁹⁸⁸ Em fevereiro de 1907 os trabalhos foram paralisados e a Companhia entrou em liquidação.

⁹⁸⁹ Idem, p. 97

É aqui opportuno fallar de um requerimento que foi-me apresentado no qual Jayme Cibils Buxarêo pede a esta Assembleia isenção dos direitos Provinciais por espaço de quinze annos, para as produções de sua fábrica de extrato de carne, estabelecido no lugar denominado Descalvado, comprometendo-se em compensação não só a conduzir gratuitamente as malas do correio em dez viagens annuaes, pelo menos, feitas em vapores apropriados de Montevideo a Corumbá e d’ahi ao porto de Dourados nesta provincia e vice versa, como também trazer gratuitamente do porto de Assumpção ao de Corumbá vinte e cinco emigrantes por ano. Não há na provincia outro estabelecimento de indústria similar a do peticionário. A concessão pedida não prejudica por isso a terceiro, e na previsão de um caso contrário pode ser feita condicionalmente. É solicitada quando a fábrica acha-se montada, funciona, é conhecida e acreditada no exterior pelos prêmios e medalhas que tem alcançado nas exposições da América do Sul, da América do Norte, da Europa e deve ser protegida pelos poderes públicos no interesse de fomentarem um dos ramos da indústria que tudo indica que a de ser no futuro a principal riqueza e fonte de renda da provincia. Traz a vantagem da comunicação frequente com o Rio de Janeiro e os Portos do Rio da Prata com os quaes a provincia está em relações commerciaes, o que por si recompensa de sobejo, e diretamente o sacrificio que fora o orçamento provincial desistindo de arrecadar uma pequena verba de receita de que não depende seu equilibrio.⁹⁹⁰

Conforme registro de Esselin, (2011), a Charqueada Descalvado utilizava tecnologia de última geração da época e ao receber isenção tributária aumentou ainda mais sua competitividade ao diminuir os custos de produção. Com isso, a produção mato-grossense chegou ao mercado europeu e asiático, e em 1883, exportou 111.600 quilogramas⁹⁹¹. Mas apesar da eficiência produtiva, surgiu um problema local, a peste das cadeiras - endemia equina que afetou seriamente o Pantanal⁹⁹² - que se constituiu em fator determinante na queda da produção da empresa, já que sem os equinos, o manejo bovino ficou comprometido.

5.3.1 Contrabando

A citação, segundo Lúcia Salsa Corrêa (1999): *“o contrabando é crime provocado pelas próprias leis, pois, mais se aumentam os direitos, maior é a vantagem do contrabando; a tentação de o exercer é também tão instantânea quanto maior a facilidade em praticar essa classe de crime,”*⁹⁹³ explica parcialmente os motivos da prática deste ato ilícito em Mato Grosso. Mas existem também outros fatores que complementam essa justificativa apresentada

⁹⁹⁰ Relatório apresentado à Assembleia Legislativa Provincial de Mato Grosso na primeira secção da 26ª. Legislatura no dia 12 de julho de 1886 pelo Presidente da Provincia o Exmo. Senhor Dr. Joaquim Galdino Pimente, 1886, Cuyaba. Manuscrito.

⁹⁹¹ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, pp. 295 – 296.

⁹⁹² Ver Capítulo I.

⁹⁹³ CORRÊA, Lúcia Salsa. História e Fronteira. O Sul de Mato Grosso. Campo Grande, 1999, p. 201.

pela autora. Para isso, deve-se considerar a existência de poucos postos fiscais e também funcionários para fiscalizar toda a extensão da fronteira do estado de Mato Grosso, que tem como vizinhos tanto a Bolívia quanto o Paraguai, já que, a maior parte dela é constituída pela denominada fronteira seca, cuja divisória está demarcada por uma linha imaginária, assinalada por marcos; é de notar que, a maior parte, dessas fronteiras não dispõem de nenhum obstáculo geográfico natural.

O contrabando não se restringe a um setor econômico determinado. Atinge a várias atividades da economia mato-grossense, tais como a pecuária, o comércio e o extrativismo, principalmente, a borracha. Descreve-se a seguir, as peculiaridades de cada um dos setores, no que diz a respeito, às práticas desse comércio ilícito.

O contrabando de gado estava também dentro da pauta comercial, mas além deste produto, incluímos outros como a madeira e a erva-mate⁹⁹⁴ que participavam da comercialização garantida na Bacia do Prata; todos os produtos mencionados eram contrabandeados de forma sistemática, conforme nos informa Corrêa que: *“através desse mecanismo subtraiu-se uma considerável parcela do que deveria reverter em benefício dos cofres provinciais e municipais”*.⁹⁹⁵ Quem promovia esta prática eram, principalmente, os grandes comerciantes de Corumbá.⁹⁹⁶

Em outra queixa do Intendente Municipal de Corumbá, evidencia-se essa prática, pois *“o problema do contrabando permaneceu numa constante nesta região sul de Mato Grosso e implicava seguramente na evasão de rendas estaduais e municipais”*.⁹⁹⁷

A madeira constituía o produto de grande interesse comercial por parte da Argentina, mas os jornais de Corumbá denunciavam movimentos de navios argentinos dedicados a transportar não só as madeiras, mas outros produtos, é o que afirma o seguinte registro, no ano de 1894: *“vapores argentinos que sulcam as águas do majestoso rio Paraná e as do caudaloso Iguassú, ocupam-se quasi que exclusivamente em baldear pinheiros, herba mate e outras produções que impunemente subtraem de nossas fronteiras virgens”*.⁹⁹⁸

⁹⁹⁴ Ambos os produtos também estão inclusos dentro do setor extrativista.

⁹⁹⁵ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). São Paulo, 1980, p. 82.

⁹⁹⁶ Missiva do Presidente da Câmara Municipal de Corumbá ao procurador municipal em 11 de agosto de 1883, in: Livro de Registo de Correspondência Oficial da Câmara Municipal com diversas autoridades locais 1881/1890. Livro N° 168, Folhas 23^a. Arquivo de Corumbá.

⁹⁹⁷ Missiva. Denúncia de um Munícipe anônimo ao Intendente Geral do Município de Corumbá, Dr. Eugênio Antunes da Cunha em 24 de agosto de 1915. Caixa 1915. Arquivo de Corumbá.

⁹⁹⁸ O Corumbaense, 1881, p. 2.

Em face do registro da queixa de outro cidadão anônimo dirigida ao Intendente Municipal de Corumbá, o Presidente do Estado também se queixava da queda da arrecadação do fisco estadual, justificando como um dos motivos dessa queda, o contrabando. Na mensagem à Assembleia Legislativa fica patente esta queixa quando expressa: “*varias causas tem simultaneamente concorrido para que a receita produzida não tenha sido suficiente para cobrir a despesa. As principaes são as seguintes: o contrabando havido na exportação de gado e de seringa, e a hostilidade continua e injusta, movida ao Estado pelas autoridades fiscais do Amazonas*”.⁹⁹⁹

Até sobre a grande empresa ervateira, Mate Laranjeira, havia suspeita de envolvimento com o contrabando de mercadorias para abastecer seu estabelecimento empresarial, mediante o trânsito das carretas da empresa na fronteira com o Paraguai, assim como a consequente sonegação dos tributos do Estado tanto sobre a exportação e importação.¹⁰⁰⁰

5.4 O Comércio de Produtos no Pantanal

Utilizando o rio Paraguai, abriu-se uma série de oportunidades para essa província longínqua da capital do Império. Sobre a distância da capital provincial para com a imperial, o Marechal Floriano Peixoto a externou da seguinte maneira, conforme apontou Carlos Vandoni de Barros (2010): “*No fim do mundo existe um rio e atrás desse rio, um monte; depois desse monte, outro rio; depois desse rio, outro monte; depois desse monte, outro rio e no fim deste rio está Cuiabá*”.¹⁰⁰¹ Em 1857, quando as primeiras lanchas a vapor chegaram a Cuiabá, as viagens para a capital eram feitas em lombos de burro, gastando quase sempre mais de seis meses nos caminhos terrestres por Goiás.

A abertura da navegação proporcionou o restabelecimento das relações comerciais, baseadas na exportação e importação. O comércio foi a alternativa econômica preferencial para Mato Grosso atenuar a situação originada com o final do ciclo da exploração mineral, situação esta levada ao extremo pela Guerra da Tríplice Aliança. Para Borges (2001), “*é inegável que a produção para o mercado externo constituiu a base sobre o qual o conjunto da economia mato-grossense se expande neste período em foco*”.¹⁰⁰²

⁹⁹⁹ Mensagem do Presidente do Estado de Mato Grosso Coronel Antônio Paes de Barros à Assemblêa Legislativa na Segunda Sessão ordinária de sua Sexta Legislatura instalada em 03 de março de 1894. Cuiabá, Typ. Oficial, 1904, p. 14.

¹⁰⁰⁰ CORRÊA, Lúcia Salsa. História e Fronteira. O Sul de Mato Grosso. Campo Grande, 1999, p. 227.

¹⁰⁰¹ BARROS, Carlos Vandoni de. Os Barões de Vila Maria. Campo Grande, 2010, p. 69.

¹⁰⁰² BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930. São Paulo, 2001, p. 43.

Como já mencionado, o curso que segue o rio Paraguai abrange os três países da Bacia do Prata - Paraguai, Argentina e Uruguai - assim como a Bolívia e o próprio Brasil. Dessa forma, o comércio internacional predominou no Pantanal, e até o comércio interno, de certo modo, foi “internacionalizado”, já que, para chegar à capital e outras regiões do país, utilizavam-se das águas internacionais. É preciso recordar que o rio Paraguai nasce no estado de Mato Grosso e desemboca no rio Paraná, nas confluências dos territórios paraguaio e argentino; este último, por sua vez, deságua no rio da Prata, unindo-se ao Oceano Atlântico. Como a comunicação por terra era muito precária, a única alternativa para o estado era a saída pelo rio.

Na expressão de Lúcia Salsa Corrêa (1980) ficou explícita essa ligação com a Bacia do Prata quando afirma:

(...) não restam dúvidas acerca da influência da região do Prata na cidade de Corumbá, ligada a centros muito mais dinâmicos Buenos Aires, Montevideú, Assunção, Rosário e outros) e muito mais próximos que a capital do império. Esses centros platinos constituíram-se praças comerciais por onde penetrou uma marcante influência europeia que se interiorizou através da navegação pelos rios Paraná, Uruguai e Paraguai.¹⁰⁰³

É através da Bacia do Prata, de forma mais específica em Buenos Aires e Montevideú, que o Pantanal estendeu suas relações comerciais com o resto do mundo, já que estas cidades se constituíram no centro nervoso do rio da Prata, vinculado ao capitalismo financeiro internacional. Como já registrado, a região do Prata esteve sob grande influência econômica europeia e, por isso, abriu-se o caminho para o prolongamento intencional da penetração estrangeira em direção a Mato Grosso, devido às suas potencialidades econômicas e riquezas naturais.¹⁰⁰⁴

Mantendo o comércio com os países platinos e europeus, e de maneira mais acentuada com a Inglaterra, a província mato-grossense se inseriu no conjunto do comércio internacional, o que de outra parte, trouxe-lhe acesso às importações provenientes dos mais diversos produtos manufaturados, o que já acontecia em outras regiões do Brasil. Dentro da reestruturação econômica dos países considerados como os mais importantes e ativos dessa época, como já assinalado anteriormente, situavam-se a Inglaterra, França, Alemanha e Estados Unidos que buscavam novos mercados e novas áreas de influência para expandir o seu investimento de capital. Obviamente o objetivo era o de exportar bens manufaturados com alto valor agregado.

¹⁰⁰³ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). São Paulo, 1980, pp. 54 – 55.

¹⁰⁰⁴ Idem, p. 54.

Destarte, Mato Grosso se encaixou perfeitamente nessa característica almejada pelos países centrais.¹⁰⁰⁵

Observamos no gráfico a seguir, que a balança comercial mato-grossense, nas últimas décadas do século XIX, manteve-se deficitária. A explicação inferida é de que a produção para o mercado externo, ainda estava basicamente limitada, porém a indagação que surge é: como uma sociedade se manteve 30 anos deficitária? Mato Grosso não era um país, e portanto, o déficit da sua balança comercial era coberto pelo império. Esses déficits, por exemplo, não significavam compra de bens de capitais para serem canalizados para a industrialização maciça do estado, porque como visto anteriormente, Mato Grosso continuou sendo exportador de matérias-primas, até as primeiras décadas do século seguinte. A compra de bens de capital ficou restrita a algumas usinas e para a montagem da manufatura de Descalvados, ambos setores eram incapazes por si só para transformar a economia mato-grossense.

Diferente do comportamento da balança comercial deficitária das últimas três décadas do século XIX, transformou-se em superávit, nos primeiros quinze anos do século XX, com exceção, nos anos de 1911 e 1912. Vale destacar que vários desses saldos comerciais favoráveis foram acima de 50%, cujo detalhamento poderá ser observado na tabela 5.4. Os produtos que tiveram destaque nesse período foram a borracha, a pecuária já analisada e a erva-mate que será analisada logo a seguir neste item.

Apresentamos a tabela 5.4 e posteriormente, a demonstração gráfica tanto das Exportações e Importações de Mato Grosso, entre 1872 a 1914. Os dados utilizados correspondiam ao Ministério da Fazenda, Diretoria de Estatística Comercial e Comércio Exterior do Brasil de Rio de Janeiro.

¹⁰⁰⁵ REYNALDO, Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Cuiabá, 2004, p. 79.

Tabela 5.4: Exportações e Importações de Mato Grosso desde 1872 a 1914 em mil réis.

Anos	MATO GROSSO			BRASIL	
	EXPORTAÇÕES	IMPORTAÇÕES	SALDO	EXPORTAÇÕES	IMPORTAÇÕES
1872	154:900\$000	1.028:000\$000	(873:100\$000)		
1873	153:039\$000	1.524:341\$000	(1.371:302\$000)		
1874	124:803\$000	962:170\$000	(837:367\$000)		
1875	144:225\$000	1.177:785\$000	(1.033:560\$000)		
1876	120:200\$000	2.744:800\$000	(2.624:600\$000)		
1893	648:568\$000	1.440:064\$000	(791:496\$000)		
1894	933:348\$000	1.648:099\$000	(714:751\$000)		
1895	413:507\$000	1.742:630\$000	(1.329:123\$000)		
1896	481:108\$000	2.316:609\$000	(1.835:501\$000)		
1897	1.125:006\$000	1.922:103\$000	(697:097\$000)		
1901	7.338:904\$000	2.489:163\$000	4.849:741\$000		
1902	7.555:960\$000	2.179:295\$000	5.376:665\$000	735.910:125\$000	471.114:120\$000
1903	7.031:074\$000	2.001:984\$000	5.029:090\$000	742.632:278\$000	486.488:914\$000
1904	7.103:396\$000	2.409:786\$000	4.693:610\$000	776.367:418\$000	512.587:889\$000
1905	6.636:417\$000	2.507:190\$000	4.129:227\$000	685.456:606\$000	454.994:574\$000
1906	5.649:695\$000	2.227:333\$000	3.422:362\$000	799.670:295\$000	499.286:976\$000
1907	7.562:535\$000	3.203:131\$000	4.359:404\$000	860.890:882\$000	644.937:744\$000
1908	8.182:302\$000	3.407:449\$000	4.774:853\$000	705.790:611\$000	567.271:636\$000
1909	11.193:186\$000	8.220:980\$000	2.972:206\$000	1.016.590:270\$000	592.875:927\$000
1910	11.484:740\$000	6.389:519\$000	5.095:221\$000	939.413:449\$000	713.863:143\$000
1911	7.940:969\$000	8.391:810\$000	(450:841\$000)	1.003.924:736\$000	793.716:446\$000
1912	3.606:763\$000	6.714:998\$000	(3.108:235\$000)	1.119.737:180\$000	951.369:558\$000
1913	7.384:502\$000	5.601:000\$000	1.783:502\$000	972.730:516\$000	1.007.495:400\$000
1914	4.135:035\$000	2.281:430\$000	1.853:605\$000	750.979:758\$000	561.853:181\$000

Fonte: Verificar tabela no Apêndice 6 do Anexo.

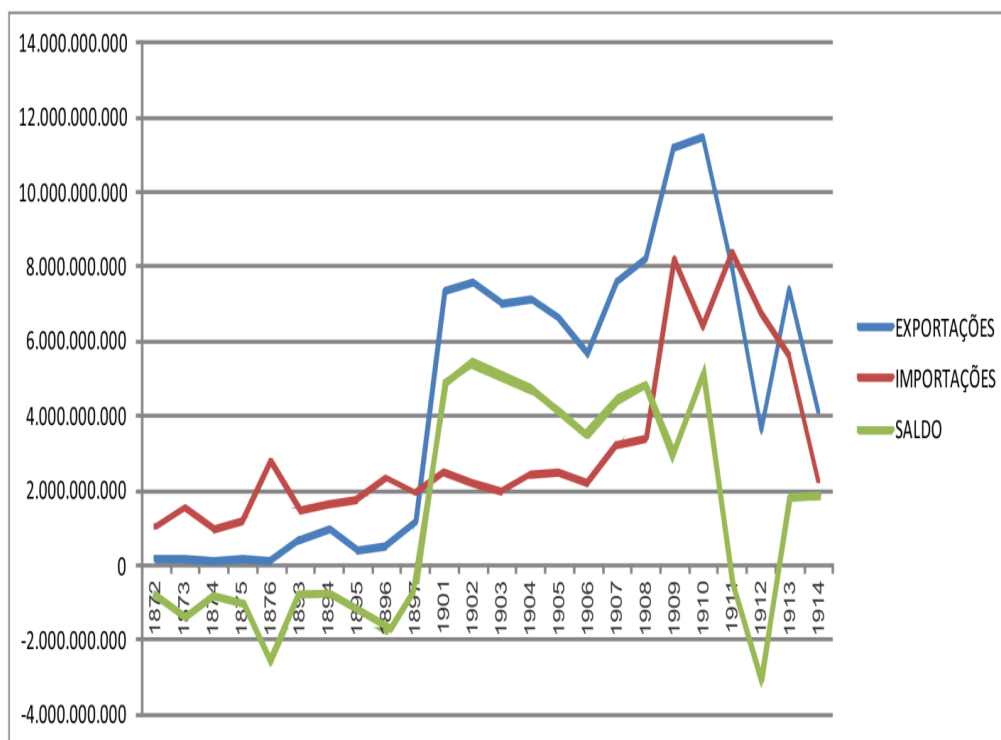


Gráfico 5.1: Exportações e Importações de Mato Grosso desde 1872 a 1914 em mil réis.
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da Tabela 5.4

Há que se lembrar de outra característica de Mato Grosso: seu território faz divisa com dois outros países, e por causa desta peculiaridade, vários produtos entraram ou saíram sem o devido registro, pela prática do contrabando, conforme já foi apresentado. Esse também foi outro fator que influenciou na sua balança comercial, e que não foi registrado. Outra variável que não podemos desconsiderar refere-se ao fluxo comercial com outras províncias do Império. O governo Imperial repassou à província de Mato Grosso pela conta dominada “Movimento de Fundos”¹⁰⁰⁶ desde 1873 a 1887 a importância de 14.374:556\$033.¹⁰⁰⁷

5.4.1 Principais produtos de exportação e importação de Mato Grosso

Podem-se classificar os principais produtos de exportação mato-grossense, no período de 1870 a 1914, em dois agrupamentos expressos, no quadro a seguir:

Produtos extrativistas: Ipecacuanha, borracha e erva mate.

Produtos da Pecuária: Gado em pé, couros, charques, caldo e extrato de carne.

¹⁰⁰⁶ O Movimento de Fundos responde pelo lado da receita pelos recursos recebidos pelo Governo Provincial de Mato Grosso, do Governo Imperial e, pelo da despesa pelos recursos enviados pelo governo provincial de Mato Grosso ao Governo Imperial, após socorridos todos os déficits orçamentários realizados. Borges, 2001, p. 46

¹⁰⁰⁷ BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930. São Paulo, 2001, pp. 46 e 181.

Na erva-mate foi introduzida alguma agregação de valor, assim como, aos produtos oriundos da pecuária. O que se percebe na pauta de exportações mato-grossenses é a ausência de produtos propriamente agrícolas. A esse respeito, Corrêa (1980) afirmou quando se referiu ao principal porto de exportação de Mato Grosso, *“a produção dos gêneros agrícolas no município corumbaense destinou-se tão somente ao abastecimento local, mas ainda assim de forma insuficiente dadas as dificuldades com o transporte para o centro urbano, a falta de incentivos e a concorrência dos gêneros provenientes de outras regiões e do estrangeiro”*¹⁰⁰⁸. Outros produtos que Mato Grosso exportou foram: crina, chifres, fumo, peles, cerdas, farinha de osso, lã, línguas secas e salgadas, pena de garça, sebos. Mas todos estes produtos foram exportados em menor escala.

Os principais produtos importados pelo Mato Grosso estão discriminados no quadro a seguir:

Quadro 5.7: Relação de produtos que Mato Grosso importou de 1870 a 1914

Agrupados	Específicos
- Alimentos - Bebidas - Tecidos - Roupas feitas - Artigos de luxo - Máquinas - Materiais de construção - Armas e munições	Bacalhau, azeites, azeitonas, batata inglesa, cebolas, pimenta, leite condensado, lagostas, peixes em conserva, salames, ostras, presunto, paio, figos, avelãs, amêndoas. Vinhos: acondicionados em garrafões, bordalezas, e garrafas ou a granel em barricas, quartolas, ancoretas ou pipas, cerveja, vermonth, genebra, licores e bebidas refinadas como vinho do porto, absinto, anis, uísque e água mineral.

Fonte: REYNALDO, Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870 – 1940). Cuiabá, 2004, p. 129.

Verifica-se a partir desse quadro que Mato Grosso exportava produtos sem valor agregado e comprava produtos com valor agregado, basicamente, bens de consumo. O local por onde desembarcara a maior parte destes produtos foi o porto de Corumbá. Assim como, foi o local por onde, a maior parte dos produtos mato-grossenses saíram para o exterior. De acordo com Corrêa (1980), foi no porto de Corumbá *“por onde são exportados os subprodutos da pecuária, escoaram-se também produtos das demais regiões mato-grossenses, como a ipeca (poaia), fumo, café açúcar das usinas do norte. E curiosamente, passava também pelo porto corumbaense uma pequena parcela da produção mato-grossense da borracha e erva-mate”*.¹⁰⁰⁹

¹⁰⁰⁸ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). São Paulo, 1980, p. 75.

¹⁰⁰⁹ Ibidem.

Na tabela 5.5 constam as exportações de Mato Grosso de 1901 a 1914, os portos utilizados para este fim foram Porto Murtinho, Nhu-Verá, Corumbá, Bela Vista, Porto Esperança, Cuiabá e Porto Velho, sendo que estes três últimos portos só foram utilizados uma única vez, no ano de 1913; no intervalo de tempo que se fez menção. Nhu-Verá foi exclusivo para erva-mate, pois a Companhia Mate Laranjeira montou um posto de abastecimento para complementar às exportações realizadas por Porto Murtinho. Nhu-Verá, atual município de Coronel Sapucaia, só exportou a partir do ano de 1910, como observamos na tabela acima, período em que a erva-mate ainda tinha relevância, mas que três anos depois sofreu muito com a concorrência argentina.

No gráfico 5.2 serão analisadas as exportações mato-grossenses por portos utilizados para estes fins. Este gráfico foi elaborado a partir da tabela a seguir:

Tabela 5.5: Exportações de Mato Grosso pelos diversos portos de 1900 A 1914 (em mil réis)

Anos	Porto Murtinho	Nhu-Verá	Corumbá	Bela Vista	Porto Esperança	Cuiabá	Porto Velho	Mato Grosso
1900								
1901	4.151:426		3.187:478					7.338:904
1902	3.639:318		3.916:642					7.555:960
1903	3.538:146		3.492:928					7.031:074
1904	3.607:469		3.495:927					7.103:396
1905	2.896:664		3.739:753					6.636:417
1906	2.941:456		2.708:239					5.649:695
1907	3.810:471		3.752:064					7.562:535
1908	3.583:719		4.598:583					8.182:302
1909	2.776:057		8.417:129					11.193:186
1910	1.872:673	785:441	8.822:156	4:470				11.484:740
1911	1.645:936	524:981	5.950:052					7.940:969
1912	1.032:965	339:811	2.233:987					3.606:763
1913	383:223		4.214:794		726:004	277:548	1.782:933	7.384:502
1914	812:373	404:411	2.918:271					4.135:035
Média:	36,14%	2,20%	58,97%	0,003%	0,70%	0,27%	1,72%	

Fonte: Elaboração própria a partir das seguintes fontes:¹⁰¹⁰

¹⁰¹⁰ a) De 1901: Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1902. Rio de Janeiro. 1904, p. 116.

b) De 1902 a 1903: Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1903. Rio de Janeiro. 1905, p. 191.

c) De 1904: Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1903. Rio de Janeiro. 1906, p. 198.

d) De 1905: Ministério da Fazenda. Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1906. Rio de Janeiro. 1907, p. 198.

e) De 1906 e 1907: Ministério da Fazenda. Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1907. Rio de Janeiro. 1909, p. 204.

f) De 1908 a 1909: Ministério da Fazenda. Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1909. Rio de Janeiro. 1911, pp. 13; 36; 231.

Dos dois principais portos de Mato Grosso, situados sobre o rio Paraguai, foram os de Porto Murtinho e de Corumbá, por onde 95,11% dos produtos mato-grossenses registraram sua saída com destino ao exterior, no período de 1901 a 1914. Porto Murtinho expediu 36,4% dos produtos de Mato Grosso, e Corumbá, o principal porto de exportação, movimentou 59% dos produtos totais enviados aos outros países. No gráfico 5.2, os portos de Cuiabá; Porto Esperança e Porto Velho nem aparecem, já que na tabela só foram registrados os dados de 1913.

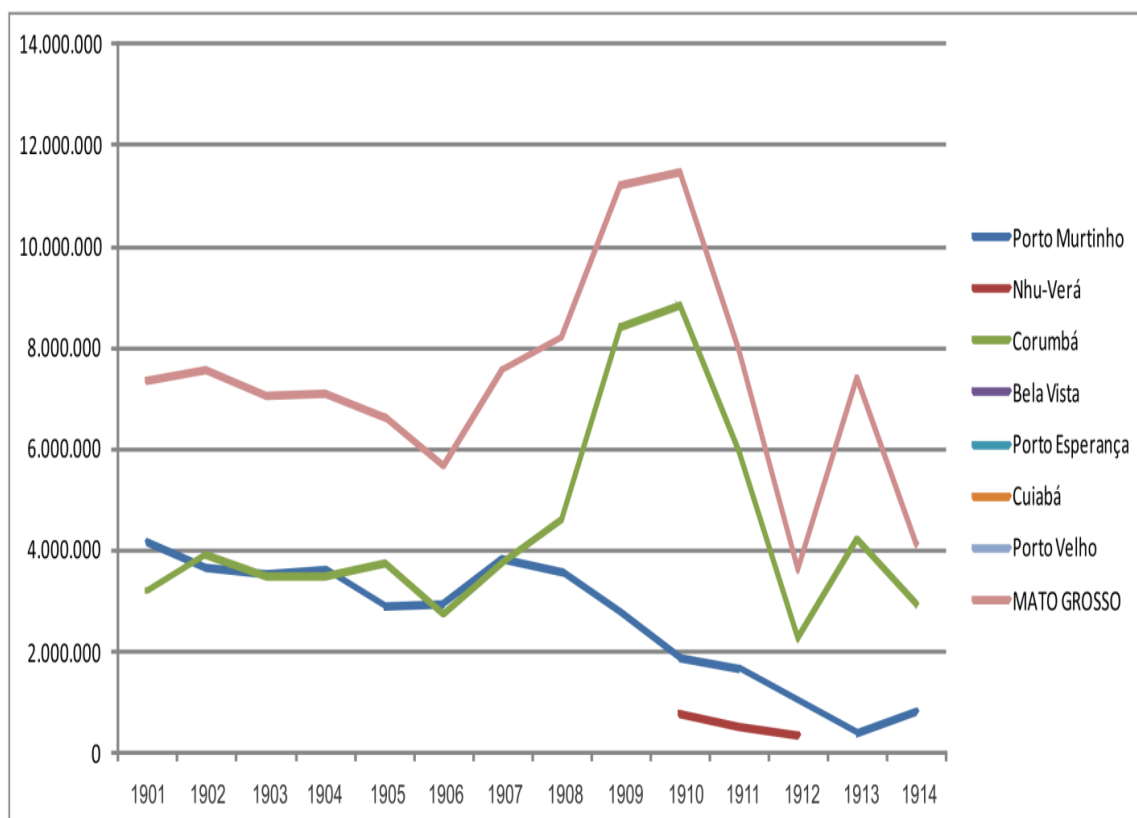


Gráfico 5.2: Exportações de Mato Grosso pelos diversos portos de 1900 A 1914 (em mil réis).
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da tabela 5.5.

Os dois principais produtos de exportação, no período referido, foram a borracha e a erva-mate, sendo esta última exportada preferencialmente pelo Porto Murtinho, e a borracha pelo principal porto de Mato Grosso, Corumbá, embora também tenha registrado sua saída por Murtinho, mas em quantidade bem menor. Não foi encontrado nenhum registro de exportação da erva pelo porto corumbaense. Infere-se que a distância dificultou o transporte para este porto,

g) De 1910 a 1912: Ministério da Fazenda. Directoria de Estatistica Commercial. Commercio Exterior do Brasil. Exportação e Importação. Rio de Janeiro, 1910, 1911 e 1912, p. 66.

h) Dados de 1913 a 1914: Ministério da Fazenda. Directoria de Estatistica Commercial. Commercio Exterior do Brasil de 1910 a 1914. 3º Volume. Rio de Janeiro, pp. 2; 4; 14; 16; 30; 32; 42; 78; 80; 110; 112.

e sua remessa ao exterior não foi viável justamente pelo aumento dos custos para a venda deste produto ao exterior. Conclui-se que, MURTINHO foi o porto da ERVA-MATE e CORUMBÁ o porto da BORRACHA, durante o período enfocado.

Apesar da média de exportação do porto corumbaense ter sido muito superior a de Porto Murtinho, já nos primeiros anos do século XX, Porto Murtinho superou o volume exportado por Corumbá, o que aconteceu nos anos de 1901, 1903, 1904, 1906 e 1907 (auge das exportações ervateiras). Todavia, a diferença nunca foi tão expressiva, a não ser em 1901, quando 56,60% do total de produtos exportados por Mato Grosso tiveram sua saída por Porto Murtinho, enquanto 43,40% por Corumbá, conforme nos mostra a tabela 5.5.

Na tabela 5.6 que apresenta as importações do Estado, notamos que o desempenho de Corumbá foi ainda mais acentuado, se compararmos com o volume de suas exportações. Assim, pelo porto de Corumbá desembarcaram mais de 80% dos produtos vindos do exterior, para serem redistribuídos para todo o Estado; o segundo porto que mais recebeu produtos foi Porto Murtinho, mas comparados com os respectivos volumes totais de exportações, pode-se considerar o movimento de Murtinho foi bem inferior. Somente 6,20% das importações totais do Estado passaram pelas alfândegas de Porto Murtinho. Destaca-se ainda que, o porto de Cuiabá, durante o período referido, foi o destino das importações ao Pantanal, representando 5,16% de suas entradas. Dado quantitativamente insignificante, já que a capital, até então, nunca desempenhou o papel de centro dinâmico da economia mato-grossense, com exceção do período da mineração, no século XVIII.

Assim, do somatório total das exportações e importações, o porto do Corumbá foi o principal porto de entrada e saída de produtos de Mato Grosso, atingindo quase as três quartas partes, especificamente, somou a 72,8% do comércio exterior mato-grossense; o Porto Murtinho assinalou 21,17%, tornando-se o segundo porto mais movimentado entre 1901 a 1914.

Podem ser distinguidos dois períodos totalmente distintos que marcaram o movimento da balança comercial dessa parte do país: o primeiro deu-se, logo após a Guerra da Tríplice Aliança até o ano de 1900, quando Mato Grosso apresentou somente déficit na sua balança comercial; e no segundo, entre 1901 a 1914 (com exceção de um único ano), a balança registrou saldo comercial sempre superavitário. Como poderemos observar na tabela 5.4.

Mas em nenhum momento, o estado¹⁰¹¹ tentou utilizar meios para a modernização da economia tanto da província, na época do Brasil Império e do Estado quando o Brasil já era República, como mudar seus produtos de exportação agregando-lhes, cada vez maior valor. Observando o quadro 5.7 percebe-se que as importações realizadas no Estado eram, em sua maior parte, compostas de bens de consumo não duráveis. Deduz-se que a região do Pantanal cumpriu unicamente seu papel de vender matérias-primas e comprar industrializados, na época, uma especificidade da economia de Mato Grosso, no interior da divisão internacional do trabalho.

Também no que se referia às importações, o porto corumbaense também destacou-se pelo seu destino; já que, por ele foi desembarcada a maior parte dos produtos provenientes do exterior e redistribuídos para todo o estado. Isto pode ser verificado a partir dos dados da tabela 5.6 a seguir. Nesta, observamos que 80,61% dos produtos oriundo do exterior passavam por Corumbá, e o segundo porto de maior expressão nas importações, no período assinalado, com movimento de apenas 6,20%, correspondeu a Porto Murinho.

Tabela 5.6: Importações de Mato Grosso pelos diversos portos de 1900 A 1914 (em mil réis)

Anos	Porto Murinho	Corumbá	Porto Esperança	Cuiabá	Porto Velho	MATO GROSSO
1901						2.489:163
1902	190:992	1.943:004		45:299		2.179:295
1903	163:611	1.802:527		35:846		2.001:984
1904	174:977	2.199:956		34:853		2.409:786
1905	146:607	2.306:659		53:924		2.507:190
1906	140:077	2.070:203		17:053		2.227:333
1907	180:830	2.977:043		45:258		3.203:131
1908	273:970	3.055:388		78:091		3.407:449
1909	248:383	5.534:524		2.438:073		8.220:980
1910	273:340	4.749:542		558:098	808:539	6.389:519
1911	241:793	5.569:586	261:863	255:612	2.062:956	8.391:810
1912	289:083	3.350:281	219:578	181:012	2.675:044	6.714:998
1913	383:000	4.215:000	726:000	277:000		5.601:000
1914	212:970	1.746:836	182:923	138:701		2.281:430
Média:	6,20%	80,61%	2,10%	5,16%	5,93%	100%

Fonte: Elaboração própria a partir dos seguintes dados:¹⁰¹²

¹⁰¹¹ Não podemos desconsiderar que nesse período, foi marcado por dois processos políticos diferentes; o Império e a República.

¹⁰¹² a) De 1901: Serviço de Estatística Commercial. Importação Geral da Republica dos Estados Unidos do Brazil de Janeiro a Dezembro de 1901 por destinos de origem. Rio de Janeiro. 190...?, p. 25.

b) De 1902 a 1903: Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Maritimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1903. Rio de Janeiro. 1905, p. 154.

c) De 1904: Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Maritimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1903. Rio de Janeiro. 1906, p. 160.

d) De 1905: Ministerio da Fazenda. Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Maritimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1906. Rio de Janeiro. 1907, p. 160.

Nesse período, não se registrou nenhum esforço do Estado brasileiro para criar meios voltados à modernização da economia. Muitos países, depois da Primeira Revolução Industrial, iniciaram o seu processo de desenvolvimento, a partir da exploração econômica de um ou dois produtos agrícolas ou de jazidas de ferro ou de ouro; ou também por intermédio do aproveitamento de oportunidades surgidas a partir de produtos agrícolas ou por reservas naturais como no caso da madeira.

No gráfico 5.3, observamos como Corumbá se isolou se compararmos com os outros portos, enquanto destinos de produtos importados para Mato Grosso; assim, deduz-se que a partir de Corumbá, esses produtos eram canalizados para os outros municípios e fazendas que se encontravam no Pantanal.

e) De 1906 e 1907: Ministerio da Fazenda. Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1907. Rio de Janeiro. 1909, p. 166.

f) De 1908 a 1909: Ministerio da Fazenda. Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1909. Rio de Janeiro. 1911, pp. 13; 36; 231.

g) De 1910 a 1912: Ministerio da Fazenda. Directoria de Estatística Commercial. Commercio Exterior do Brasil. Exportação e Importação. Rio de Janeiro, 1910, 1911 e 1912, p. 70.

h) Dados de Importação de 1913: Directoria de Estatística Commercial. Ministerio da Fazenda. Commercio Exterior do Brasil. Importação Exportação. 1º Volume. Anos 1913, 1915, 1916, 1917, 1918. Rio de Janeiro, 1921, p. LIV-LV.

i) Dados de 1913 a 1914: Ministerio da Fazenda. Directoria de Estatística Commercial. Commercio Exterior do Brasil de 1910 a 1914. 3º Volume. Rio de Janeiro, pp. 2; 4; 14; 16; 30; 32; 42; 78; 80; 110; 112.

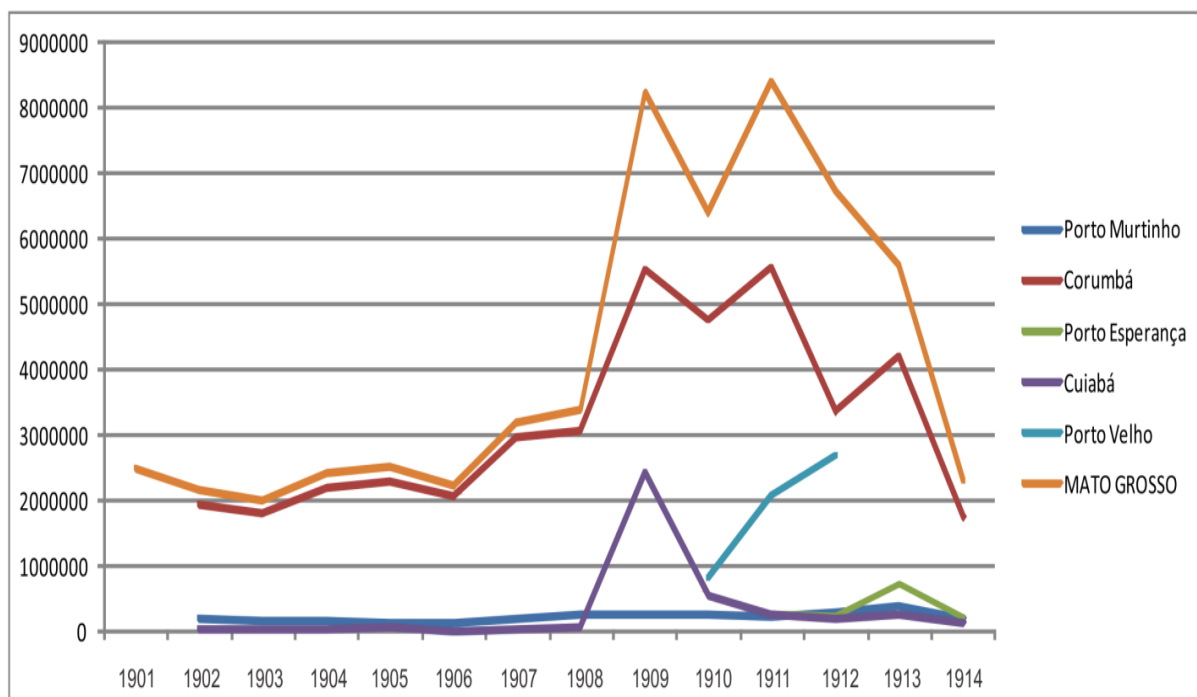


Gráfico 5.3: Importações de Mato Grosso pelos diversos portos de 1900 A 1914 (em mil réis).
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da tabela 5.6.

Sem levarmos em conta a quantidade importada, já que a participação da capital era estatisticamente insignificante, ressalte-se que, em todos os anos, pelos portos de Cuiabá o estado de Mato Grosso recebia produtos do exterior.

5.4.1.1 Produtos Extrativos

Apresentamos, no gráfico a seguir, os principais produtos exportados pelo estado de Mato Grosso, onde claramente sobressaem os produtos extrativistas, sendo dois deles, os que mais incidiram na composição da tabela: a erva-mate e a borracha.

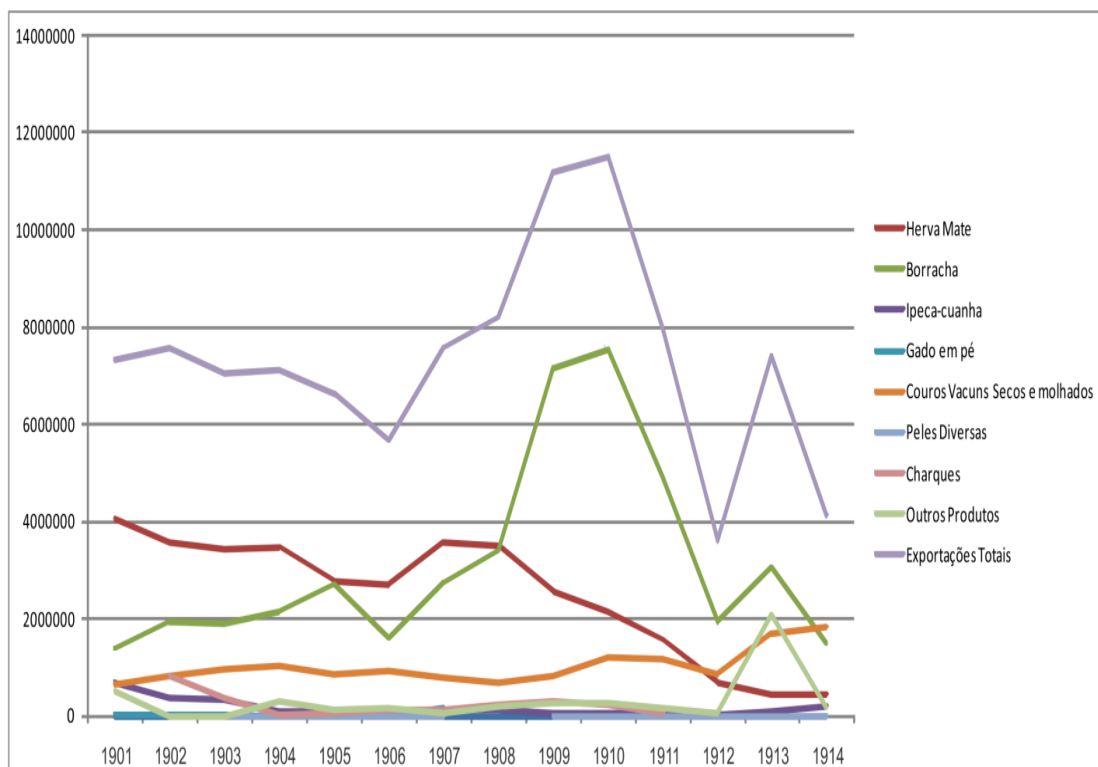


Gráfico 5.4: Principais produtos de exportação de Mato Grosso de 1900 a 1914 (em Mil Reis).
Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da tabela 5.7.

Na tabela 5.7 a seguir, podemos conferir os principais produtos de exportação mato-grossense, nos primeiros anos do século XX.

E verificamos que o principal produto de exportação no período foi a borracha, com 42,68% do total exportado, seguido pela erva mate com 34,02%. Também destacamos os couros vacuns secos e salgados que, nesse intervalo de tempo, representou o terceiro produto de maior exportação com 13,97% das exportações mato-grossenses.

Após a apresentação da tabela em continuação, procederemos a caracterização, de forma detalhada a Ipecacuanha e Erva-mate. Os outros produtos como a Borracha, no Capítulo 4 e a Pecuária e subprodutos, no primeiro capítulo desta tese.

Tabela 5.7 Principais produtos de exportação de Mato Grosso de 1900 A 1914 (em Mil Reis)

Anos	Herva	Borracha	Ipeca- cuanha	Gado em pé	Couros vacuns secos e salgados	Peles diversas	Charques	Outros Produtos	Exportações Totais
1900									
1901	4.074.834	1.391.726	698.396	18.725	652.420			502.803	7.338:904
1902	3.569.813	1.942.591	390.345	21.385	814.718	2.481	814.633	6.00	7.555:960
1903	3.432.619	1.904.734	335.978	15.390	969.261	3.216	369.876	0.00	7.031:074
1904	3.461.203	2.155.294	104.142	6.265	1.033.111	3.170	18.736	321.475	7.103:396
1905	2.780.145	2.708.494	94.831	1.500	858.780	1.200	63.415	128.052	6.636:417
1906	2.705.914	1.600.959	80.860	38.120	921.185	606	139.459	162.592	5.649:695
1907	3.578.420	2.723.977	139.624	153.441	784.834	4.270	123.252	54.717	7.562:535
1908	3.510.492	3.407.898	141.892		693.285	00:00	226.598	199.489	8.182:302
1909	2.562.533	7.160.033	59.656		819.451	4.082	309.265	278.166	11.193:186
1910	2.144.429	7.542.800	64.700		1.224.248	5.399	226.850	276.314	11.484:740
1911	1.572.850	4.895.960	60.989		1.193.159	8.480	53.107	156.424	7.940:969
1912	697.572	1.924.257	46.273	9.900	871.385	1.313		56.063	3.606:763
1913	444.679	3.037.799	114.537		1.704.458	3.027		2.080.002	7.384:502
1914	439.157	1.484.364	208.798		1.827.325	6.219		169.328	4.135:035
Part.%	34,02%	42,68%	2,47%	0,26%	13,98%	0,04%	2,28%	4,27%	100,00%

Fonte: Elaboração própria a partir das seguintes fontes:¹⁰¹³

5.4.1.1.1 Ipecacuanha

É uma planta medicinal que, além desta denominação, também é conhecida como poaia ou ipeca, planta tipicamente brasileira¹⁰¹⁴, da família das rubiáceas, conhecida já pelos indígenas. Esta planta, com os avanços dos conhecimentos farmacêuticos, foi utilizada na

¹⁰¹³ a) De 1901: Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1902. Rio de Janeiro. 1904, pp. 86-86.

b) De 1902 a 1903: Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1903. Rio de Janeiro. 1905, p. 166-167.

c) De 1904: Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1903. Rio de Janeiro. 1906, p. 173.

d) De 1905: Ministerio da Fazenda. Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1906. Rio de Janeiro. 1907, p. 175.

e) De 1906 e 1907: Ministerio da Fazenda. Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1907. Rio de Janeiro. 1909, p. 180.

f) De 1908 a 1909: Ministerio da Fazenda. Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1909. Rio de Janeiro. 1911, pp. 13; 36; 231.

g) De 1910 a 1912: Ministerio da Fazenda. Directoria de Estatística Commercial. Commercio Exterior do Brasil. Exportação e Importação. Rio de Janeiro, 1910, 1911 e 1912, pp. 224; 226; 239 e 247.

h) Dados de 1913 a 1914: Ministerio da Fazenda. Directoria de Estatística Commercial. Commercio Exterior do Brasil de 1910 a 1914. 3º Volume. Rio de Janeiro, pp. 2; 4; 14; 16; 30; 32; 42; 78; 80; 110; 112.

¹⁰¹⁴ Mas que não se localiza somente no território brasileiro, também está na Colômbia e em no território da América Central.

produção de medicamentos de grande eficácia em diversos tratamentos em razão das suas propriedades.¹⁰¹⁵

Sobre seu achado, verificamos em Feliciano Simon, no Album Graphico de Matto Grosso as seguintes constatações:

Assim foi que Marcelino da Silva Prado nas suas explorações no rio Areias ou Affonso, subaffluente do rio Paraguay, onde descobriu diamantes de valor, teve ocasião de notar que alguns de seus garimpeiros, usavam, quando doentes, de um chá preparado com a raiz de um arbusto muito frequente n'aquellas paragens e que tinha propriedades vomitivas. Espirito investigador, tratou logo de colher uma certa quantidade d'aquellas raizes e levou-as á um negociante da então Villa Maria, hoje São Luiz de Cáceres, pedindo-lhe para remeter a amostra para Europa. Estava iniciada a industria extractiva da ipecacuanha.¹⁰¹⁶

Na década de 1820 é que se deu a exploração de Marcelino da Silva Prado, mas no período anterior a esta exploração, quando da estadia de Langsdorff em Mato Grosso, o botânico Riedel já havia informado Luiz d'Alincourt que a ipecacuanha existia em Mato Grosso.¹⁰¹⁷

A ipecacuanha foi localizada, segundo apontamentos de A. Marques (1923) quando descreve que: *“seu habitat comprehende a extensa zona regada pelos rios dos Bugres, Jaurú, Sepotuba, Cabaçal e Paraguay, denominada da matta da Poaia. A extracção do produto, feita sem methodo, tem produzido a devastação de grande parte dessas mattas”*.¹⁰¹⁸ A Comissão Rondon também descobriu “vastos poiaes virgens no Valle do Gy-Paraná”, de acordo com o mesmo autor.

Em 1860, a poaia já apresentava alguma importância econômica na então província. Esta atividade, caracterizada como extrativista, era colhida nas matas ao norte de Vila Maria e na região de Diamantino. Era embalada e remetida aos compradores da Corte. Sobre a poaia comercializada, era recolhido o respectivo imposto, desde 1837; sua exploração deve ter se desenvolvido bastante, porque era o único vegetal comercializado, com fins lucrativos, na província, na data referida.¹⁰¹⁹

¹⁰¹⁵ BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930. São Paulo, 2001, pp. 50 – 51.

¹⁰¹⁶ FELICIANO, Simon. Plantas Medicinaes. Apud AYALA, S. Cardoso; FELICIANO, Simon. Album Graphico do Estado de Matto Grosso. Hamburgo, 1914, p. 259.

¹⁰¹⁷ BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930. São Paulo, 2001, p. 51.

¹⁰¹⁸ MARQUES, Azevedo. Mato Grosso seus recursos naturais seu futuro econômico. Rio de Janeiro, 1923, p. 65.

¹⁰¹⁹ GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. Mato Grosso (1850 – 1889) uma província na fronteira do Império. Dissertação. Campinas, 2001, p. 36.

Quanto à forma de exploração da poaia, havia a preocupação sobre os procedimentos a serem adotados, que se resumiam em: arrancar as raízes das plantas e na sequência colocar-se fogo nas matas.¹⁰²⁰ Também referindo-se ao método da colheita, Costa (1968) assevera que é dispendiosa e devastadora e nem “*podia deixar de sê-lo porque as raízes constituem a matéria-prima*”; como a planta cresce espontaneamente na natureza, os seus espécimes eram encontrados não de maneira uniforme: pois são abundantes, tornando a colheita fácil e rendosa, ora escassos, exigindo longas caminhadas, muito trabalho e pouco rendimento.¹⁰²¹

O autor citado anteriormente, que também é médico, descreve as propriedades medicinais da ipecacuanha com as seguintes palavras:

Vegeta à sombra da copa fechada das grandes florestas. É a raiz que contém o princípio ativo – ementina – poderoso medicamento no combate à disenteria amebiana. O seu valor como anti-disentérico, está muito diminuído, após o progresso verificado na farmácia química, por ter inventado ou descoberto outros fármacos dotados de efeitos semelhantes. Era outrora, um grande negócio, do qual o Estado auferia bons lucros.¹⁰²²

Uma das características mercadológicas da ipeca, da mesma forma que os de outros produtos extrativistas, é que são tomadores de preço no mercado internacional. Agregado a isso, a demanda deste produto é elástica, pois podem ser substituídos facilmente. A ipecacuanha sempre esteve presente na pauta de exportações do século XIX, e das primeiras décadas do século XX, mas seu papel não foi relevante para a economia mato-grossense se compararmos com a erva-mate, borracha e pecuária. “*Seu preço era ditado pelo mercado internacional e variava conforme a demanda do produto no mercado, os principais compradores são as indústrias de medicamentos da Europa e dos Estados Unidos*”.¹⁰²³

Na assertiva de Garcia (2009), quando ocorre um excesso de oferta de um produto, com a conseqüente queda dos preços, surge por parte dos produtores a tentativa de estabelecer alguma forma de controle sobre a oferta, tal como foi estabelecido pelo Acordo de Taubaté, com a participação do Estado de São Paulo visando a defender os preços do café, ou como os da União Comercial de Belém para a borracha. Da mesma maneira, “*em 1888 os comerciantes*

¹⁰²⁰ BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930. São Paulo, 2001, pp. 51 – 52.

¹⁰²¹ COSTA, Clóvis Corrêa da. Mato Grosso e suas possibilidades econômicas. Goiânia, 1968, p. 54.

¹⁰²² Idem, pp. 53 – 54.

¹⁰²³ TARGAS, Zulmária Izabel de Melo Souza. As casas importadoras e exportadoras de Corumbá. IV Conferência Internacional de História Econômica & Encontro de Pós-Graduação em História Econômica. São Paulo, 2013. p. 14.

da poaia de Cáceres começaram a discutir a formação de um Sindicato de Ipecacuanha, para estabelecer o monopólio de venda da poaia, que permitisse a melhoria dos seus preços”.¹⁰²⁴

Apesar de não ter o mesmo peso dentro dos produtos que Mato Grosso exportava, sua importância era reconhecida. O Relatório do Barão de Maracaju, 1880 explicitou: “a ipecacuanha já constitui um verdadeiro ramo da industria, e tem dado bons resultados sendo exportado para a Europa”.¹⁰²⁵

Mesmo após a abertura da navegação do rio Paraguai, após a guerra e com as oscilações dos seus preços no mercado internacional, as exportações acompanhavam este comportamento do mercado. Com a crise da borracha, em 1914, foi que este produto extrativista ganhou uma força maior,¹⁰²⁶ dentre os produtos que o Mato Grosso exportava.¹⁰²⁷

Tabela 5.8: Exportações da ipecacuanha do estado de Mato Grosso de 1901 a 1914 (em mil reis)

Ano	Exportações	Exportações Totais do MT	Participação nas Exportações totais matogrossense
1901	698:396\$000	7.338:904\$000	9,52%
1902	390:345\$000	7.555:960\$000	5,17%
1903	335:978\$000	7.031:074\$000	4,78%
1904	104:142\$000	7.103:396\$000	1,47%
1905	94:831\$000	6.636:417\$000	1,43%
1906	80:860\$000	5.649:695\$000	1,43%
1907	139:624\$000	7.562:535\$000	1,82%
1908	141:892\$000	8.182:302\$000	1,73%
1909	59:656\$000	11.193:186\$000	0,53%
1910	64:700\$000	11.484:740\$000	0,56%
1911	60:989\$000	7.940:969\$000	0,77%
1912	46:273\$000	3.606:763\$000	1,28%
1913	114:537\$000	7.384:502\$000	1,55%
1914	208:798\$000	4.135:035\$000	5,05%
Total:	2.541:021\$000	102.805:478\$000	2,47%

Fonte: Elaborada a partir dos dados da tabela 5.7.

Como já foi mencionado, a participação da ipecacuanha dentro da pauta de exportações, no período referido, foi ínfima, ganhando força de 1915 em diante. A média de exportações

¹⁰²⁴ GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. Territórios e Negócios na “Era dos Impérios”: Os belgas na fronteira oeste do Brasil. Brasília, 2009, p. 64.

¹⁰²⁵ Relatório com que o Exmo. Sr. General barão de Maracaju, Presidente da Província de Mato Grosso, abriu a 1ª. Sessão da 23ª. Legislatura da respectiva Assemblêa, no dia 1º. de Outubro do corrente anno, Cuyabá, 1880, p. 29.

¹⁰²⁶ De 1915 a 1920 foram exportados por um total de 2.748:856\$200, média muito superior à dos seis anos anteriores que correspondem à delimitação temporal estabelecida para esta tese.

¹⁰²⁷ BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930. São Paulo, 2001, p. 52.

chegou somente a 2,47% do total das exportações mato-grossenses de 1901 a 1914, sendo seu melhor ano em 1901, quando chegou a 9,52% das exportações totais, e o porto por onde a maior parte foi exportada, correspondeu a Corumbá. Sua menor participação ocorreu nos anos de 1909 e 1910 com 0,53 e 0,56% respectivamente, mesmos anos em que outro produto extrativista, a borracha, se converteu no principal componente de exportação do estado de Mato Grosso.

5.4.1.1.2 Erva-mate

O nome científico da erva-mate é *Ilex Paraguariensis* ou *Ilex Paraguaiensis*, e seu uso já era uma prática conhecida pelos nativos, constatada pelos conquistadores quando chegaram ao novo mundo. Também esses passaram a consumir, e seu uso perdura até o presente. Autores como Serejo (1986), destacaram suas propriedades medicinais. Conforme Helio Serejo, a erva-mate:

Possuía inegavelmente, inúmeras propriedades, tais como: descanso total para os músculos, atenuadora de fome, rica em alcalóides, diurética, levantadora das forças alquebradas e (...) até poder afrodisíaco (...) Contendo a erva-mate cálcio, magnésio, sódio, potássio e partículas de ferro, é fácil de se compreender o valor nutritivo do chimarrão, hoje de uso quase que generalizado na América do Sul.¹⁰²⁸

Sobre a mesma questão, Laércio Cardoso de Jesus (2004), observa que a erva-mate era usada como estimulante¹⁰²⁹, fonte de alimento e cura para várias doenças; os índios já a utilizavam quando os europeus chegaram à América.¹⁰³⁰

Outro autor que descreveu suas propriedades foi Virgílio Corrêa Filho (1957), quando afirma:

A exemplo dos seus patrícios, que aprenderam com os montanhese andinos o uso da coca, eficaz para atenuar a fome e afastar o cansaço, também aos conquistadores do vale platino se deparou desconhecido vegetal, de semelhante qualidade. Era mais dádiva da flora sul-americana, rica em alcalóides, do que se valeriam os invasores. Nas paisagens assenhoreadas pelos guaranis, do Paraguai ao Uruguai, medrava preciosa espécie arbórea,

¹⁰²⁸ SEREJO, Hélio. Ciclo da erva-mate em Mato Grosso do Sul 1883 – 1947. Campo Grande, 1986, pp. 30 – 31.

¹⁰²⁹ Também declaro que sou consumidor do tereré, bebida gelada preparada a base da erva-mate. Além de aplacar a sede, por um período curto de tempo “mata a fome”, mas não se constitui numa fonte de alimento. Provoca um efeito estimulante diante de uma fadiga. Já o chimarrão tem o efeito diurético após ingestão. Tomar o tereré como o chimarrão envolve uma série de relações que refletem vários aspectos como de dominação, respeito, amizade, confiança entre outros. Cada sociedade tem sua idiossincrasia e a cerimônia de tomar uma destas bebidas reflete isso. Cheios de detalhe como quem deve ser primeiro a tomar? Em que momento parar? Quem deve servir? Qual a quantidade de erva a ser colocada na “guampa”? A colocação da “bombilha”, dentre outros detalhes. Ver no ANEXO 3, LA FILOSOFÍA DEL TERERÉ.

¹⁰³⁰ JESUS, Laércio Cardoso de. Erva-mate: O outro lado. A presença dos produtores independentes no antigo sul de Mato Grosso 1870 – 1970. Dissertação. Dourados, 2004, p. 23.

cujas folhas forneciam o elemento restaurador de suas forças, além de lhes dissimular a carência de nutrição.¹⁰³¹

Para atestar as propriedades da erva-mate, o mesmo autor mencionado anteriormente, coloca resumidamente o resultado de duas consultas realizadas a especialistas. Para o Médico E. Monin (apud Correia Filho, 1957):

- O mate é a verdadeira bebida dos climas debilitantes, as suas propriedades tônicas e excitantes permitem que se suporte em jejum prolongado;

- O mate engana a fome do índio e do americano do sul e substitui os alimentos vegetais nessas populações, que vivem só de carne e desconhecem o pão;

- Esta substância não só remedeia as insuficiências de um mau regime alimentar, como suprime o cansaço, excitando a energia moral;

- O seu poder digestivo e laxante, sudorífico e diurético estimula a nutrição entorpecida e acelera as funções do organismo;

- O mate é um alimento “poupante” que modera as fermentações nutritivas e entrava o movimento desassimilador, e equilibra o vigor orgânico.

E de maneira similar o Dr. Doublet (apud Correia Filho, 1957) atesta:

- O mate excita o sistema nervoso, domina e regula o esforço que preside a toda a atividade intelectual e muscular;

- Reunido a uma alimentação insuficiente, ele restabelece o equilíbrio desviando a desnutrição dos tecidos, a autofagia;

- Permite, durante um jejum prolongado, um trabalho muscular igual ao que se faria sem estar privado de alimentos, mantém a energia física e moral, fazendo suportar o cansaço¹⁰³².

Os autores citados precedentemente coincidiram, no que se refere, às propriedades da erva-mate; como na região pantaneira a base da alimentação era a carne bovina, a utilização da erva-mate cumpria uma função de equilíbrio alimentar. “*Nesta zona, não se come outra cousa, carne assada, carne cozida, carne em guisado ou cortada em pequenos pedaços; sempre carne, e as mais das vezes, de vaca ou de boi*”¹⁰³³, assim se referia, sobre o excesso da carne na alimentação do pantaneiro.

¹⁰³¹ CORRÊA FILHO, Virgílio. Ervais do Brasil e Ervateiros. Rio de Janeiro, 1957, p. 1.

¹⁰³² Idem, p. 45.

¹⁰³³ Idem, p. 80.

Uma peculiaridade do consumo tanto do mate (ou chimarrão) como do tereré são os laços estabelecidos de relação humana, envolvendo o simples ato de tomar ambas as bebidas. Gradativamente, essas relações foram assumindo até rituais específicos, tanto na “roda de tereré”, como no caso do mate, consumidos nas proximidades do fogo, onde se aquecia a chaleira que fornecia água quente. Também nos apetrechos utilizados para o mate-chimarrão¹⁰³⁴ registra-se a distinção de classes. Corrêa Filho (1957) o distingue assim:

Adaptado a tôdas as condições sociais, tanto o mate anima o convívio de quem dispõem de abundantes haveres, como alegra os menos providos de recursos. Enquanto os primeiros se utilizam de cabaças decorativas cintadas de prata e não raro de ouro, acompanhadas de bombilhas de igual estilo, aos outros bastava uma cuia comum, e o canudo de metal mais barato que termina em cabeça perfurada, para servir de coador, que retenha a erva, quando o infuso é aspirado pela outra extremidade, levada à bôca. Na casa do rico, porém, como igualmente nos galpões, o mate irmana os circunstantes, como se filiassem à mesma família.¹⁰³⁵

Após a passagem pelo calor do fogo e extraída a umidade, a erva passava para o cancheamento,¹⁰³⁶ para depois, ser fragmentada sobre couro seco de boi, aos golpes de facões de madeira, que lhe reduziam as folhas a tamanhos irregulares e partiam os talos e os ramos em partes diminutas¹⁰³⁷. Concluída esta fase, e já em condições de serem ensacadas em volumes de 50 quilos, aproximadamente, estavam em condições de serem transportados aos engenhos para receberem um beneficiamento mais aprimorado.

Conforme os produtos finais, seus mercados também foram diferentes, assim temos “*qualidade fina de Montevidéu, qualidade fina de Buenos Aires*”. *Distinguem-se pelo grau de trituração e pelo maior ou menor porcentagem de fragmentos de talos. Já os produtos destinados ao Chile descartava totalmente os pauzinhos da erva, após o seu cancheamento.*¹⁰³⁸

¹⁰³⁴ Nesta parte a referência é específica ao chimarrão conforme Corrêa Filho, op. cit. p. 79. O nome de mate é propriamente o da pequena cuia em que se serve a bebida, mas dá-se também ao próprio líquido, ou à porção que a cabaça contém; assim, diz-se que se tomaram dois ou três mates, quando se tem esvaziado a cuia “duas ou três vezes”. Quanto à planta que fornece esta bebida, chama-se erva de mate ou simplesmente erva. Explicava o processo de prepará-la: “A cuia pode conter cerca de um copo d’água; enche-se de erva até à metade, e, por cima põe-se a água quente. Quando a erva é de boa qualidade, pode-se pôr até dez ou doze vezes a água quente ao mate, sem renovar a erva. Conhece-se que esta perdeu sua fôrça e que é necessário mudá-la, quando, pondo-se-lhe a água, não se forma mais escuma na superfície”.

¹⁰³⁵ Idem, p. 79.

¹⁰³⁶ Este processo consistia na trituração da erva-mate até torná-la mais fina.

¹⁰³⁷ CORRÊA FILHO, Virgílio. *Ervais do Brasil e Ervateiros*. Rio de Janeiro, 1957, pp. 32 – 33.

¹⁰³⁸ Idem, p. 33.

O processo de manufatura final é minuciosamente descrito por Corrêa Filho (1957), após o cancheamento das folhas das ervas, que não se restringem especificamente às folhas, mas acompanhado com minúsculos galhos e que aparecem no produto final. Assim:

A principiãr pela secagem final, em cilindros metálicos, dotados de movimentos de rotação, inclinados recebiam pela bôca superior, a carga, que as pás internas revolviãr de contínuo, para submetê-las a calor uniforme, evitando contato assaz prolongado de qualquer partícula com as paredes aquecidas externamente. A saída do secador, fazia-se mister apartar os elementos da mistura no separador, manejados por hábeis operários e apropriado a recolher, de um lado, folhas despedaçadas e do outro, os pedacinhos de madeira, que não raro atingiam 15 e 25% do peso total.¹⁰³⁹

No fim do processo de produção, após a colheita e “a poda” da erva, em que deixam sem nenhuma folha ao tronco, era questionada neste particular; ao invés do facão, por que não se utilizava outra ferramenta que auxiliasse no corte mais seletivo, sem danificar os galhos maiores que eram descartados totalmente na manufatura. A recuperação das plantações se modificaria permitindo uma colheita em menor tempo e assim propiciaria o aumento da produtividade, desde que a operação do corte fosse praticada com menos rudeza. A resposta ao questionamento para aquele momento seria que *“alterar o processo de colheita, não só porque o mesmo é rápido e mais barato, mas ainda por estar ligado à operação de sapecamento¹⁰⁴⁰ manual, pois só os ramos grossos e longos permitem ao operador encarregado do sapeco passar as folhas sobre as chamas sem ser atingido pelo fogo”*.¹⁰⁴¹

A mão de obra para essas tarefas tão específicas que se realizam em toda a fase de operação da erva-mate, desde a “poda” até seu transporte, já como produto acabado, requer um trabalhador especializado, porque a maioria do processo não se delimita a um simples mecanismo. O corte deve ser específico, mesmo reconhecendo a sua rudeza, a queima mais ainda, porque deve atingir certo grau específico, que só um especialista reconhece o ponto ideal que deve atingir, da mesma forma na fase seguinte, a do sapecamento.

Neste aspecto, vários autores apontaram que a solução para levar adiante esta atividade ervateira no sul de Mato Grosso partiu da decisão de utilizar a mão de obra paraguaia, porque a atividade ervateira já estava arraigada a essa cultura, *“o saber fazer dos paraguaios se*

¹⁰³⁹ Ibidem.

¹⁰⁴⁰ O sapecamento deve ser feito logo depois da colheita. A ramagem podada é amontoada nas proximidades do parapeito, ficando assim mais à mão dos operadores. O encarregado dêsse serviço apanha um feixe de ramos com as mãos, em seguida expõe o mesmo à ação das labaredas num movimento rápido, tendo o cuidado de abrir o feixo e virar os ramos para que o sapeco se realize com uniformidade. Quando as fôlhas não mais crepitam, a operação é dada por terminada. (CORRÊA FILHO: 1957, p. 36).

¹⁰⁴¹ CORRÊA FILHO, Virgílio. Ervais do Brasil e Ervateiros. Rio de Janeiro, 1957, p. 35.

*mostrou indispensável e insubstituível, prova cabal da tradição de que a tradição cultural dos paraguaios revelava o seu conhecimento e sua prática como ervateiros”.*¹⁰⁴²

Para Gilmar Arruda, apud Laércio Cardoso de Jesus (2004), a imigração da mão de obra paraguaia se deveu à falta de alternativas de renda no seu país. Nos ervais, houve tentativas de incorporação da mão de obra de outros estados, mas constatou-se inviável, devido à falta de adaptação ao tipo de trabalho existente.¹⁰⁴³ Estes trabalhadores se recusaram devido, às precárias condições oferecidas no local de trabalho.

A violência acompanhou a captação dos trabalhadores paraguaios, pois vários deles eram prisioneiros no Paraguai, e foram trazidos à força para os ervais de Mato Grosso. De acordo com Serejo (1986), *“eram transportados amarrados ou sob vigia e guarda policial, formada entre os bandidos de melhor comportamento e merecedores de confiança, entre os tiranos membros da administração”.*¹⁰⁴⁴

Os trabalhadores ervateiros que se dirigiam voluntariamente aos ervais foram poucos. Foram necessários seduzi-los com promessas, ou forjar uma dívida para depois quitá-las. Estes trabalhadores foram procurados, tanto na Argentina, mas principalmente no Paraguai, nos locais em que já existia a tradição ervateira. *“Era preciso buscá-los no Paraguai, na Argentina oferecendo-lhes um adiantamento em dinheiro, por muitos denominado de antecipo. Isto se fazia através de um sistema de contratação, regionalmente conhecido como conchavo, sendo realizados por pessoas indicadas especialmente para esse fim conhecidas como conchavadores”.*¹⁰⁴⁵

Conforme Umberto Puiggari (1933), a Mate Laranjeira comissionava certos indivíduos para arrebanharem trabalhadores no Paraguai, recebendo um pagamento de cem mil reis por cada trabalhador¹⁰⁴⁶. E para Serejo (1986), estes trabalhadores eram conchavados¹⁰⁴⁷ em

¹⁰⁴² JESUS, Laércio Cardoso de. Erva-mate: O outro lado. A presença dos produtores independentes no antigo sul de Mato Grosso 1870 – 1970. Dissertação. Dourados, 2004, p. 45.

¹⁰⁴³ ARRUDA, Gilmar. Ciclo da erva-mate em Mato Grosso, apud JESUS, Laércio Cardoso de. Erva-mate: O outro lado. A presença dos produtores independentes no antigo sul de Mato Grosso 1870 – 1970. Dissertação. Dourados, 2004, p. 45.

¹⁰⁴⁴ SEREJO, Hélio. Ciclo da erva-mate em Mato Grosso do Sul 1883 – 1947. Campo Grande, 1986, p. 46.

¹⁰⁴⁵ CENTENO, Carla Villamaina. A educação do trabalhador nos ervais de Mato Grosso (1870 – 1930): crítica da historiografia regional, de suas concepções de história, trabalho e cultura. Campo Grande, 2000, p. pp. 92 – 93.

¹⁰⁴⁶ PUIGGARI, Umberto. Nas fronteiras de Mato Grosso: terra abandonada. São Paulo, 1933, p. 25.

¹⁰⁴⁷ Outra autora que descreve o processo de conchavo é Carla Villamaina Centeno. Segundo ela: “existem duas maneiras de se realizar o conchavo: a) pela sedução do trabalhador com promessas de enriquecimento, como adiantamento do pagamento; b) pelo estratagema de forjar uma dívida para depois quitá-la, tornando-se credor do mesmo”. CENTENO, Carla Villamaina. A educação do trabalhador nos ervais de Mato Grosso (1870 – 1930): crítica da historiografia regional, de suas concepções de história, trabalho e cultura. Campo Grande, 2000, p. p. 93.

algumas povoações da Argentina, em locais de tradição ervateira, e no Paraguai, nas povoações de Concepción, San Pedro, Villa Encarnación, Capilla Horqueta, Villa Rica, San Miguel, Caazapá, Caaguazú e Pedro Juan Caballero, todas estas localidades de tradicional cultura ervateira¹⁰⁴⁸.

Pode-se inferir que, naquela época, praticava-se entre os países a livre mobilidade de fatores de produção, e neste caso específica livre circulação da mão de obra. Não encontramos registros dos trâmites de imigrações legais; processo obrigatório a ser realizado para que o imigrante ingressasse em outro país. Uma das pré-condições da livre concorrência, é a livre mobilidade dos fatores, e essa existia por exemplo, no que se refere ao capital e trabalho, então prática comum na fronteira Brasil-Paraguai, especificamente no que tange à produção de mate. Como aponta Lúcia Salsa Corrêa (1999), os trabalhadores contratados pela “Mate Laranjeira” no Paraguai deveriam exercer seu trabalho naquele país, mas na verdade, cruzavam a fronteira e trabalhavam em outro país. A autora cita um recorte de jornal de Assunção, datado em 1897:

La Matte-Laranjeira elabora sus yerbas en territorio brasileño; pero contrata en el Juzgado de Paz de Villa Concepción peones paraguayos, como si estos tuvieran que trabajar en territorio paraguayo. Estos peones son obligados por la autoridad judicial de Villa Concepción a cumplir con sus patrones en territorio brasileño. Es esto un lío judicial, vergonzoso y detestable. He pues, ahí tres circunstancias que favorecen a la Matte: a) No paga derecho de exlingaje¹⁰⁴⁹; b) Tampoco paga derecho de tránsito, de peaje ni de pontazgo¹⁰⁵⁰ e c) Contrata en Villa Concepción peones esclavos para yerbales brasileños. Todo por razones de estado. Con tales ventajas claro que la Matte podía hacer en la plaza de Buenos Aires la rebaja que hizo, en daño de los intereses de La Industrial (empresa industrial paraguaya).¹⁰⁵¹

Apesar da defesa realizada pelo jornal sobre os interesses da empresa concorrente da Mate Laranjeira, os questionamentos sobre a contratação da mão de obra só se justificariam numa sociedade em que a legalidade era uma questão secundária. No seguinte registro da mesma autora, encontramos referência de um jornal argentino, em que denomina em seu editorial, a essa modalidade de trabalhadores de “esclavos blancos”:

¹⁰⁴⁸ SEREJO, Hélio. Ciclo da erva-mate em Mato Grosso do Sul 1883 – 1947. Campo Grande, 1986, p. 94.

¹⁰⁴⁹ *Eslingaje* ou *exlingaje* é o direito que se paga nos portos e alfândegas pelas mercadorias que ficam armazenadas nos depósitos aduaneiros ou o que são despachados diretamente.

¹⁰⁵⁰ O direito de *pontazgo* foi um tributo cujas origens encontram-se na Idade Média em toda Europa e pelo qual aquelas pessoas que atravessam uma ponte pagavam uma quantia, na forma em que na atualidade se conhece como tarifa ou pedágio, em função do lugar de sua residência pelos seus bens que transportavam na passagem.

¹⁰⁵¹ Jornal La democracia. Asunción, Julio 19 de 1897 apud CORRÊA, Lúcia Salsa. História e Fronteira. O Sul de Mato Grosso 1870 – 1920. Campo Grande, 1999, pp. 219 – 220.

No vamos a decir una novedad, sino a renovar viejas propagandas de la prensa nacional y de la paraguaya; porque el mal que ha ocuparnos es común a los países, respecto a la forma inhumana en todo apuesta a la más elementares nociones de libertad individual, como son contratados los peones que se emplean en el trabajo de los bosques, particularmente, en los yerbales. Hombre que a ellos ingresa, es un esclavo, cuya liberación no depende del esfuerzo individual ni del fallo de los jueces, y cuya vida es un martirio perpétuo, desde el instante en que firma el contrato hasta la muerte llega a redimirle. El trabajo de los yerbales es duro, debe ser realizado en pleno desierto, luchando con todas las inclemencias de la naturaleza, sin el menor halago fuera del mísero salario, sin médicos para los casos de enfermedad, sin amigos y sin familia; quien apremiado por la miseria, acepta ese modo de vivir o de morir, si hemos hablar en puridad debe empezar por hacer abandono de sus padres, de su mujer y de sus hijos. En el Paraguay son conocidas estas crueldades, esa esclavitud de los hombres blancos, particularmente explotada en la inmensa zona yerbatera de Matto-Grosso y también se las conoce en nuestros territorios del Norte y en la Provincia de Corrientes. Hombre que se va, no vuelve, si alguno regresa, puede decirse que se ha operado un milagro, y se vendrá enfermo, inutilizado para el trabajo, embrutecido por la soledad y el alcohol.¹⁰⁵²

Os regimes adotados na atividade ervateira, ou seja, a escravidão, semiescravidão, endividamento, não foram uma invenção ou uma forma inovadora para aumentar sua produtividade e posterior lucratividade da erva-mate. Esta prática foi comum tanto nas diversas atividades, desde o Brasil Colônia e em diferentes regiões, na medida em que se tornavam um centro dinâmico. Assim ocorreu no engenho do açúcar, nas fazendas de café, nos seringais do norte durante a produção de borracha, mesmo nos pantanais mato-grossenses com os peões boiadeiros ou camaradas. Esta prática prolongou-se em algumas dessas atividades, mesmo após a abolição da escravatura.

Em Mato Grosso, especificamente na região do Pantanal, os índios sofreram uma re-colonização pelos fazendeiros. No sul de Mato Grosso, na região ervateira, as terras foram desapropriadas pelo estado, a única alternativa dos pequenos proprietários despossuídos é passar a compor o exército de mão de obra disponível e não de pequenos produtores. Essas terras devolutas eram cedidas pelo estado ao monopólio privado, surgindo assim a Mate Laranjeira para explorar os ervais do sul de Mato Grosso.

Os imigrantes, sobretudo do Rio Grande do Sul, após a *“Revolução Federalista cavara trágico fôssio entre os combatentes das lutas renhidas. Inúmeros os que não se conformaram com a derrota, e preferiram exilar-se a submeter-se ao mando inclemente dos triunfadores. E*

¹⁰⁵² Jornal La Prensa. Buenos Aires. s/d. apud CORRÊA, Lúcia Salsa. História e Fronteira. O Sul de Mato Grosso 1870 – 1920. Campo Grande, 1999, p. 220.

*Mato Grosso, de preferência, afigurou-se-lhes a era da Promissão*¹⁰⁵³”. Mesmo com todo o esforço para produzirem independentemente, não puderam concorrer com a força do monopólio da Cia. Mate Laranjeira, evidenciadas pelas lutas travadas entre os posseiros gaúchos e a Cia. para controlar as terras na fronteira.¹⁰⁵⁴

Thomaz Laranjeira solicitou a concessão das terras onde se encontrava o mate, e conseguiu mediante o Decreto Imperial Nº 8.799, delimitar a sua localização entre o marco do rincão de Júlio e as cabeceiras do Rio Iguatemi¹⁰⁵⁵; constituiu através de uma empresa, à qual deu seu próprio nome: Empresa Mate Laranjeira.¹⁰⁵⁶

Entendemos que uma análise mais detalhada da Cia. Mate Laranjeira não é o objetivo proposto por esta tese, visto que, isso demandaria uma pesquisa específica a respeito, por se tratar de uma empresa que obteve uma concessão inicial de 10.000 hectares,¹⁰⁵⁷ em 1882, e passou a ocupar em 1915 uma área que corresponde a 1.880.000 hectares.¹⁰⁵⁸ Nesse período de 33 anos, a Cia. atingiu um crescimento da sua propriedade (concessão) de 18.800%, uma média 569,7% ao ano, o que significa que a empresa incorporou por ano, mais de 56.970 hectares de terra, aproximadamente seis vezes mais do que a concessão inicial.

Os dados acima evidenciam o poderio que a Mate Laranjeira gozava na época¹⁰⁵⁹, principalmente, pelas iniciativas dos sócios que em diversos momentos desfrutavam de grande poder, tanto nas esferas estaduais como federais fortalecendo os alicerces de sua exploração econômica. Essa empresa também era um eficiente cabo eleitoral, não importando os efeitos

¹⁰⁵³ CORRÊA FILHO, Virgílio. *Ervais do Brasil e Ervateiros*. Rio de Janeiro, 1957, p. 50.

¹⁰⁵⁴ CENTENO, Carla Villamaina. *A educação do trabalhador nos ervais de Mato Grosso (1870 – 1930): crítica da historiografia regional, de suas concepções de história, trabalho e cultura*. Campo Grande, 2000, p. p. 116.

¹⁰⁵⁵ Relatório apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de Mato Grosso na Primeira Sessão da 26ª. Legislatura no dia 12 e julho de 1886 pelo Presidente da Província o Exmo. Sr. Dr. Joaquim Galdino Pimentel, Typografia da “Situação”, Cuyabá, p. 38.

¹⁰⁵⁶ BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. *Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930*. São Paulo, 2001, p. 55.

¹⁰⁵⁷ A concessão correspondia a uma área de 10.000 hectares e foi editada pelo decreto nº. 8799, de 9 de dezembro de 1882, expressa assim: “É concedida a Thomaz Laranjeira permissão por 10 annos para colher mate nos hervaes existentes nos limites da Província de Matto Grosso com a Republica do Paraguay, no perímetro comprehendido pelos morros do Rincão e as cabeceiras do Iguatemy, entre os rios Amambay e Verde, e pela linha que desses pontos for levada para o interior, na extensão de 40 kilometros”. Decreto Nº. 8799, de 9 de dezembro de 1882. Legislação sobre o mate de 1833 a 1935. p. 13 do Instituto nacional do mate apud JESUS, Laércio Cardoso de. *Erva-mate: O outro lado. A presença dos produtores independentes no antigo sul de Mato Grosso 1870 – 1970*. Dissertação. Dourados, 2004, p. 30.

¹⁰⁵⁸ O dispositivo contido no Artigo 31 da Lei Nº 725 de 24 de setembro de 1915, pretendia extinguir o monopólio exercido na exploração da erva-mate em Mato Grosso, que não foi efetivado na prática: a área da empresa fixada em 1.440.000 hectares, ascendeu, na época a 1.880.000 hectares (BORGES: 2001, p. 59).

¹⁰⁵⁹ Mais especificamente durante a última década do século XIX e primeiras duas décadas do XX.

dessa influência.¹⁰⁶⁰ Hélio Serejo (1986) demonstra a eficiência da empresa como poderoso cabo eleitoral:

A empresa Mate Laranjeira tinha, nesse campo, uma máquina bem montada e como comerciava, desta ou daquela forma, com uma legião imensa de sulinos, fazendeiros, comerciantes, ervateiros proprietários de ervais, vendedores de custo, pequenos industriais e agricultores não lhe foi difícil formar um eleitorado obediente e disciplinado. Um eleitorado da mais alta valia, que cumpria cegamente ordens, não traindo nunca. Passou a dominadora organização industrial ervateira a indicar governador, vice, deputado estadual, deputado federal e senador. Removia e demitia funcionários, nomeava autoridades, determinava acertos, punha por terras com apenas algumas linhas ‘descabidas’ pretensões de adversários ferrenhos, elegia prefeitos com espantosa facilidade.¹⁰⁶¹

Quanto ao transporte da produção da Mate Laranjeira, esse foi um dos pontos convergentes, já que o principal mercado era a Bacia do Prata, e o principal porto de transporte estava muito distante dos ervais, em torno de 360 quilômetros. Isto acarretava um aumento nos custos de produção para a empresa, devido à manutenção de centenas de carretas, oficinas, pessoal e imensa tropa de bois utilizados para as viagens. Por isso, a empresa procurou um lugar mais ao sul, em Guaíra, sobre o rio Paraná para facilitar a exportação.

Mas o principal porto de transporte do mate foi construído na Fazenda Três Barras, mais tarde Porto Murtinho, da seguinte maneira, segundo esclarece Hélio Serejo:

O mate acondicionado em sacos (bolsas) era transportado em carretas por trajetos ultrapassando 60 léguas, mas os veículos primitivos não podiam vencer o trecho alagadiço, onde mesmo na seca, permanecem corixos, valos, no terreno inconsistente, formando, embora diminuto o trânsito, sumidouros e atoleiros de perigosa travessia. Era pelo Porto Murtinho que se fazia toda a exportação de ‘Mate Laranjeira’, e a companhia assegurava em seu proveito direto, a conservação da longa estrada carreteira que do Patrimônio Caiuás, rumava Cabeceira do Apa, pelo divisor Dourados, Santa Maria, descia a Serra da Limeira e, buscando o apartador das águas do Apa e do Miranda, cruzava por Margarida – forte Estância da Empresa e se destinava à ferrovia São Roque – Porto Murtinho.¹⁰⁶²

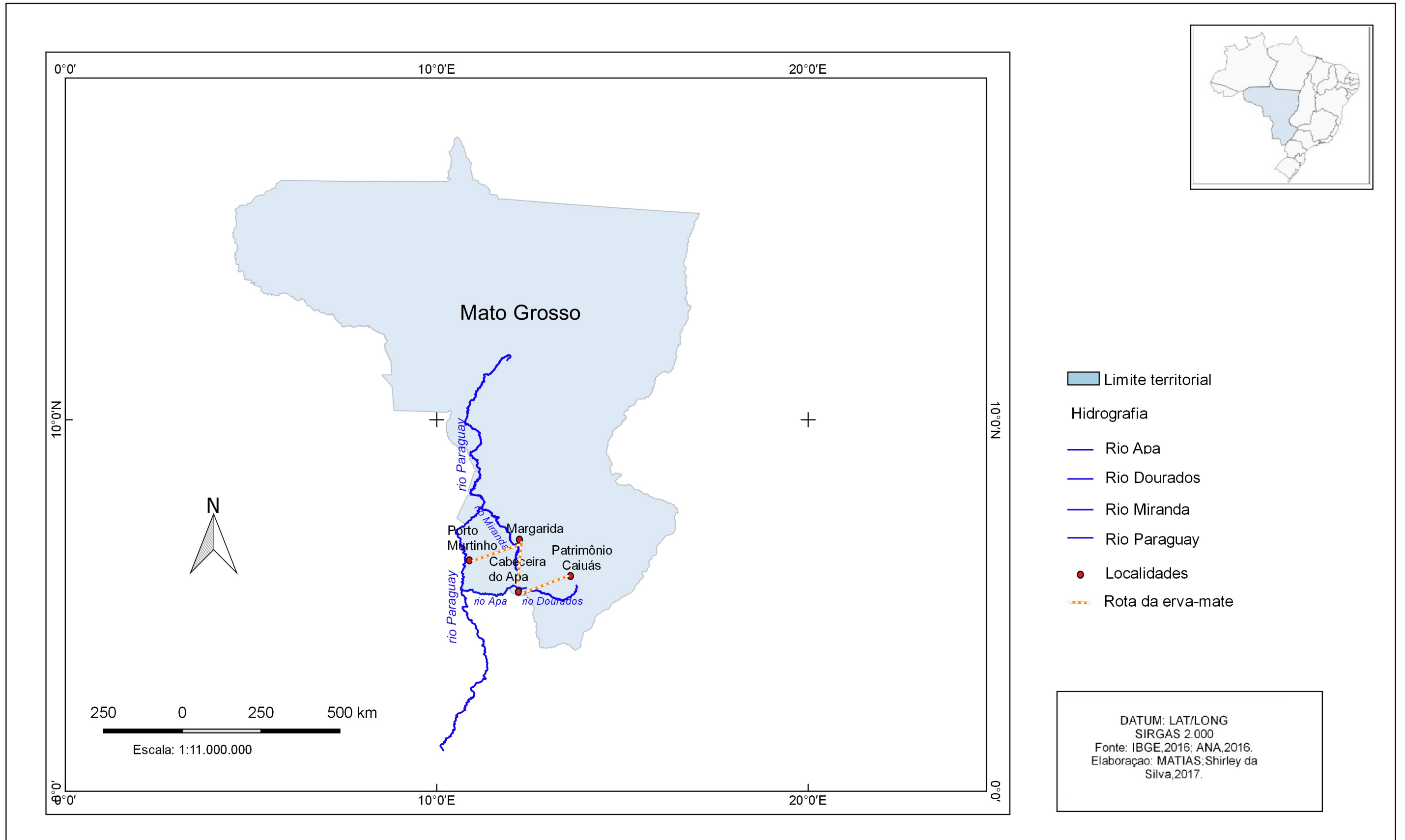
No Mapa 3, apresenta-se estes caminhos percorridos para se atingir Porto Murtinho, de onde serão exportados aos mercados consumidores.

¹⁰⁶⁰ JESUS, Laércio Cardoso de. Erva-mate: O outro lado. A presença dos produtores independentes no antigo sul de Mato Grosso 1870 – 1970. Dissertação. Dourados, 2004, p. 53.

¹⁰⁶¹ SEREJO, Hélio. Ciclo da erva-mate em Mato Grosso do Sul 1883 – 1947. Campo Grande, 1986, p. 37.

¹⁰⁶² Idem, p. 33.

MAPA 3: CAMINHO PERCORRIDO PELA ERVA-MATE ATÉ CHEGAR AO PORTO DE EMBARQUE



Nesta tabela, apresentamos o montante das exportações mato-grossenses da erva-mate, em relação ao Brasil, nos primeiros quatorze anos do século XX.

Tabela 5.9: Exportações da Erva-Mate do estado de Mato Grosso de 1901 a 1914 (em Mil Reis)

ANO	Exportações da Erva-Mate (a)	Export. Totais de Mato Grosso (a)	Participação da Erva-Mate nas Exp. Totais de MT em % (b)	Exportações da Erva-Mate de Brasil (b)	Participação da Erva-Mate Exp. do Brasil em %
1901	4.074.834	7.338.904	55,52	19.733.000	20,65
1902	3.569.813	7.555.960	47,24	21.930.000	16,28
1903	3.432.619	7.031.074	48,82	13.595.000	25,25
1904	3.461.203	7.103.396	48,72	19.255.000	17,98
1905	2.780.145	6.636.417	41,89	18.738.000	14,84
1906	2.705.914	5.649.695	47,95	27.932.000	9,69
1907	3.578.420	7.562.535	47,32	25.619.000	12,81
1908	3.510.492	8.182.302	42,90	26.378.000	13,31
1909	2.562.533	11.193.186	22,89	26.460.000	9,68
1910	2.144.429	11.484.740	18,67	29.017.000	7,39
1911	1.572.850	7.940.969	19,81	29.785.000	5,28
1912	697.572	3.606.763	19,34	31.539.000	2,21
1913	444.679	7.384.502	6,02	35.576.000	1,25
1914	439.157	4.135.035	10,62	27.361.000	1,61
	34.974.660	102.805.478	34,02		

Fonte: (a) Para a elaboração das exportações de Mato Grosso da Erva-mate foram utilizados os dados da Tabela 5.7.

(b) Exportações brasileiras da Erva-mate de 1901 a 1914: BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930. São Paulo, 2001, p. 61.

O gráfico seguinte, contém dados das exportações de mate em relação às exportações totais de Mato Grosso e também sua participação nas exportações totais da erva-mate do Brasil. Este gráfico foi elaborado a partir dos dados da tabela 5.7. A referência específica às exportações refere-se às remessas deste produto, cujo mercado alvo foi o mercado exterior.

Diante dos dados apresentados na tabela 5.7 como da representação gráfica abaixo, verificou-se que a erva-mate juntamente com a borracha foram os dois principais produtos de exportação de Mato Grosso. A média de exportação da borracha de 1901 a 1914 foi superior ao do mate. Este produto chegou a representar 34,20% de média do volume global das exportações de Mato Grosso; somando-se estes dois produtos estão concentradas as três quartas partes, ou seja, com 74,96% do total.

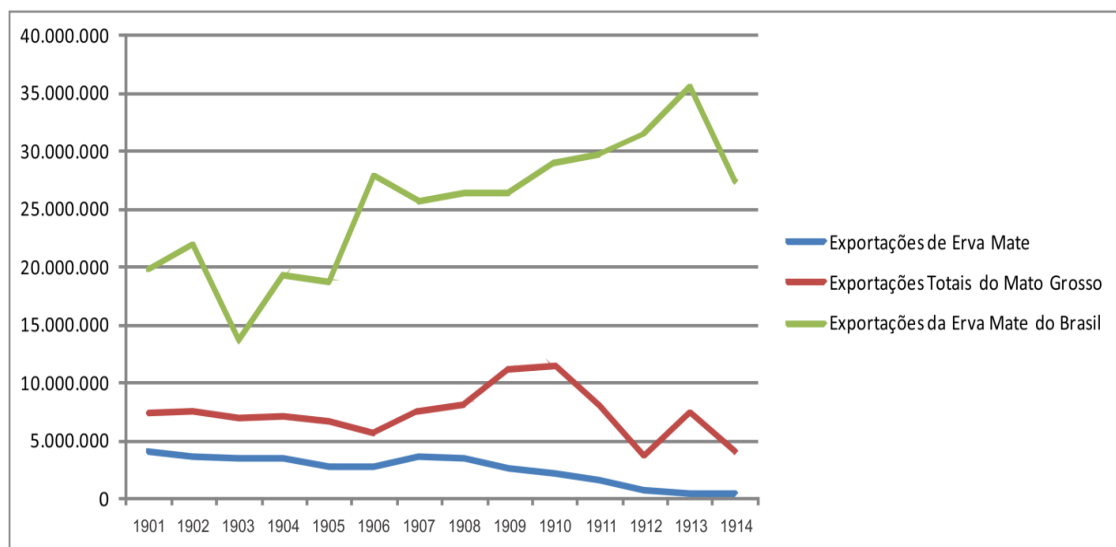


Gráfico 5.5: Exportações da Erva-Mate do estado de Mato Grosso de 1901 a 1914 (em Mil Reis)

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados da tabela 5.7.

Já afirmamos que a borracha foi o principal produto de exportação do estado no período mencionado, conforme nos demonstraram os dados estatísticos, vistos no capítulo anterior, mas se levarmos em conta, a participação da borracha mato-grossense dentro das exportações totais do país, observamos que ela foi insignificante, conforme a tabela da tabela 5.10; a média geral do período chegou somente a 1,37% das vendas totais do país ao exterior. Já a média da erva-mate exportada por Mato Grosso chegou a 11,38% das exportações totais, da erva-mate por parte do Brasil. Mato Grosso foi um dos principais exportadores, perdendo, principalmente, para o estado do Paraná, o maior exportador do país.

A partir dos dados da tabela 5.7, constatamos que a erva-mate foi o principal produto de exportação, no intervalo de 1901 a 1908; somente a partir dos anos seguintes, foi que perdeu esse lugar para a borracha. O principal mercado consumidor do mate mato-grossense foi Argentina, que também passou a produzir o produto, e como consequência, houve diminuição das suas importações da erva-mate mato-grossense.

Tabela 5.10: Exportações da Borracha do Estado de Mato Grosso de 1901 A 1914 (Em Mil Réis)

Ano	Exportação da Borracha	Exportações Totais do Mato Grosso	Participação nas export. de MT.	Exportações do Brasil (*)	Participação de MT na exp. do Brasil
1901	1.391:726\$000	7.338:904\$000	18,96%	182.566:000\$	0,76%
1902	1.942:591\$000	7.555:960\$000	25,71%	147.719:000\$	1,31%
1903	1.904:734\$000	7.031:074\$000	27,09%	196.217:000\$	0,56%
1904	2.155:294\$000	7.103:396\$000	30,34%	221.105:000\$	0,97%
1905	2.708:494\$000	6.636:417\$000	40,81%	226.184:000\$	1,20%
1906	1.600:959\$000	5.649:695\$000	28,34%	210.285:000\$	0,76%
1907	2.723:977\$000	7.562:535\$000	36,02%	217.504:000\$	1,25%
1908	3.407:898\$000	8.182:302\$000	41,65%	188.358:000\$	1,81%
1909	7.160:033\$000	11.193:186\$000	63,97%	301.940:000\$	2,37%
1910	7.542:800\$000	11.484:740\$000	65,68%	376.942:000\$	2,00%
1911	4.895:960\$000	7.940:969\$000	61,65%	226.395:000\$	2,16%
1912	1.924:257\$000	3.606:763\$000	53,35%	241.425:000\$	0,80%
1913	3.037:799\$000	7.384:502\$000	41,14%	155.631:000\$	1,95%
1914	1.484:364\$000	4.135:035\$000	35,90%	113.598:000\$	1,31%
Média:			40,76%		1,37%

Fonte: Para a elaboração das exportações de Mato Grosso da borracha foram utilizadas as mesmas fontes que constam na tabela 4.12 do Capítulo 4, p. 247.

- Exportações brasileiras da borracha de 1901 a 1914 correspondem a BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930. São Paulo, 2001, pp. 72 – 73.

(*) Foram omitidos os últimos três zeros da quantia total na coluna das exportações da borracha do Brasil.

5.5 O Papel de Entreposto de Corumbá

Diversos autores concordam sobre o papel exercido por Corumbá como principal entreposto comercial de Mato Grosso, sobre esta função exercida, Rubens de Mendonça (1973), assinala a seguir:

Corumbá foi sem dúvida o ponto comercial mais importante do Estado. Luiz de Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres na sua grande visão de administrador fundou aquela Vila que seria o mais importante porto fluvial de Mato Grosso. A invasão paraguaia reduziu Corumbá à penúria, porém reaberta

a navegação do rio Paraguai e amparada pela Lei do Visconde do Rio Branco¹⁰⁶³, dentro de pouco a praça se reabilitou comercialmente.¹⁰⁶⁵

A retomada da utilização da via fluvial, como já foi mencionado, propiciou uma relevância comercial ao porto mato-grossense de Corumbá, que tornou-se o ponto de desembarque e descarga dos vapores de todos os calados. *“Era Corumbá o entreposto das manufaturas que se distribuíam para o consumo de outras povoações – Miranda, Cáceres, Cuiabá – e de produtos que das respectivas áreas se encaminhavam para a exportação”*.¹⁰⁶⁶

Quando a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil chegou ao Porto Esperança, em 1914, Corumbá já era o principal entreposto comercial do estado. Assim, Valmir Batista Corrêa (1985), assinala que os navios de calado médio procedentes de Buenos Aires, Montevidéu e Assunção aportavam nessa cidade. As mercadorias, transportadas abarrotavam os armazéns de suas casas comerciais para seguirem em barcos de pequeno calado para norte e para o interior do estado. Por Corumbá, transitavam necessariamente, a maior parte da produção regional que tinha como destino os portos internacionais.¹⁰⁶⁷

A livre navegação, para Domingo Sávio da Cunha Garcia (2009) também estimulou um movimento crescente de capital mercantil para Mato Grosso. O povoado que tinha o nome de Albuquerque foi transferido para um novo local mudando de nome, e passando a se chamar Corumbá; logo a seguir passou a ser um porto alfandegado, tornando-se rapidamente, num entreposto comercial da província, proporcionando a ligação tanto com outras regiões da província, assim como, com a capital do Império, Rio de Janeiro, como também com outros portos no exterior¹⁰⁶⁸. Corumbá se converteu no centro da navegação fluvial para os portos de Cáceres, Cuiabá e Porto Murtinho e no exterior com Montevidéu, Buenos Aires e Assunção.¹⁰⁶⁹

A partir da resumida cronologia das últimas décadas do século XIX, se poderá acompanhar o processo de formação e consolidação do entreposto de Corumbá da seguinte forma:

¹⁰⁶³

¹⁰⁶⁴ Em 1856, assinou com o Paraguai o tratado que abriu à navegação do Rio Paraguai que beneficiou à província de Mato Grosso, com isso, retardou o início da guerra.

¹⁰⁶⁵ MENDONÇA, Rúbens de. História do Comércio de Mato Grosso. Campinas, 1973, p. 52.

¹⁰⁶⁶ BERTRAN, Paulo. Uma introdução à História Econômica do Centro-Oeste do Brasil. Brasília, 1988, p. 62.

¹⁰⁶⁷ CORRÊA, Valmir Batista; CORRÊA, Lúcia Salsa e ALVES, Gilberto Luiz. Casario do Porto de Corumbá. Campo Grande, 1985, p.71.

¹⁰⁶⁸ GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. Territórios e Negócios na “Era dos Impérios”: Os belgas na fronteira oeste do Brasil. Brasília, 2009, p. 52.

¹⁰⁶⁹ MENDONÇA, Rúbens de. História do Comércio de Mato Grosso. Campinas, 1973, p. 39.

- 1850: entre os anos de 1857 e 1858 foi criada a Mesa de Rendas de Corumbá, durante o governo do Presidente da Província Joaquim Raymundo de Lamare que também desenvolveu a urbanização da localidade.¹⁰⁷⁰

- 1860: entre os anos de 1864 – 1868 todas as atividades foram suspensas devido à Guerra da Tríplice Aliança, ocupação do entreposto pelo invasor.

- 1869: desde o momento em que as forças invasoras deixaram Corumbá, o governo Imperial apoiou o desenvolvimento comercial, baixando para isso o Decreto Nº 4.338, isentando de tributos todos os gêneros de importação e exportação comercializados em Corumbá, por um período de dois anos, e liberando o porto corumbaense para a entrada de todas as embarcações de qualquer origem. A concessão foi dilatada até 1879, portanto, por 10 anos.¹⁰⁷¹

- 1871: foi restaurado o município de Corumbá, e dois anos depois seus limites foram demarcados, criando-se a Comarca Santa Cruz de Corumbá.

- 1872: reinstalação da alfândega, para suprir as necessidades de armazenagem e arrecadação de impostos de importação e exportação; a partir de então, tornou-se o entreposto de todo o fluxo comercial em grande escala que demandava a capital provincial, e demais regiões da província. Nesse mesmo ano, iniciaram-se as obras do Arsenal da Marinha em Ladário, localidade muito próxima à vila de Corumbá, bem como instalada a Câmara Municipal de Corumbá.¹⁰⁷²

- Fim do século XIX: “o porto de Corumbá apresentava-se, nesse quadro, como alternativa viável e indispensável para o desenvolvimento mato-grossense. Dessa maneira, na virada do século XIX para o século XX, Corumbá já representava um importante entreposto comercial do estado, local em que se instalaram as instituições financeiras, os armazéns, e as casas comerciais”.¹⁰⁷³

A indagação que surge é: Por que a escolha deste entreposto recaiu sobre a cidade de Corumbá?

Para Zulmária Izabel de Melo Souza Targas (2012),

¹⁰⁷⁰ CORRÊA, Valmir Batista; CORRÊA, Lúcia Salsa e ALVES, Gilberto Luiz. Casario do Porto de Corumbá. Campo Grande, 1985, p. 30.

¹⁰⁷¹ POVOAS, Lenine de Campos. História Geral de Mato Grosso: dos primórdios à queda do Império. Cuiabá, 1995, p. 314, v. I.

¹⁰⁷² CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). São Paulo, 1980, p. 60.

¹⁰⁷³ SILVA, Maria do Carmo Brasil Gomes de. Rio Paraguai – o “mar interno” brasileiro: uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais. São Paulo: 1999, p. 217.

O porto de Corumbá era o principal eixo comercial do estado de Mato Grosso, pois a navegação internacional ali se concentrava, assim sendo, as casas comerciais localizavam-se em um ponto estratégico, do qual sabiam tirar grande proveito. Essas empresas estavam ligadas comercialmente às principais cidades e vilas do estado de Mato Grosso (inclusive a capital Cuiabá) e as cidades de Rio Grande, Porto Alegre, Pernambuco, Rio de Janeiro; também possuíam ligações comerciais com cidades da região platina como Buenos Aires, Assunção, Montevideu, Rosário, e Santa Fé. Essas ligações expandiam-se além – mar, negociando com empresas localizadas nas cidades de Hamburgo, Lisboa, Cidade do Porto, Málaga, Londres, Paris, Gênova e Nova Iorque.¹⁰⁷⁴

A afirmação provoca outra pergunta: por que a navegação internacional ali se encerrava e não em Cuiabá, por exemplo, por ser a capital provincial?.

A propósito, um ano antes da guerra da Tríplice Aliança, conforme Esselin (2011), o Tenente paraguaio Andrés Herrero visitou Mato Grosso sobre pretexto de “estreitar relações comerciais entre Brasil e Paraguai”, anotou tudo que pudesse observar de interesse militar. Passou pelo Forte Coimbra, Albuquerque, subiu os rios São Lourenço e Cuiabá, e só não foi até a capital porque era estação da seca, e as águas baixas não permitiam o tráfego de navios de *alto calado*.¹⁰⁷⁵ Uma convergência de fatores, já que a limitação hidráulica corroborava a escolha de Corumbá como o entreposto de todo Mato Grosso; a esse motivo agrega-se as medidas político/econômicas que fortaleceram este papel exercido por Corumbá.

O auge do entreposto comercial de Corumbá foi alcançado nas duas primeiras décadas do século XX, enquanto “*escoadouro natural de todo o centro, região que contribui para a arrecadação pública,*”¹⁰⁷⁶ repercutindo diretamente em todo o Estado. Nas tabelas 5.5 e 5.6, já apresentadas neste capítulo, que se referem às estatísticas das exportações e importações, ficou evidente que Corumbá despontava como o principal porto de embarque e desembarque de produtos, como já assinalado.

Assim, quando a referência diz respeito às importações, Corumbá representou 80,61% do total importado por Mato Grosso, no período referido, de 1900 a 1914. E no que se refere às exportações, pelos portos corumbaenses saíram 58,97% das vendas mato-grossenses, no mesmo intervalo de tempo, segundo as tabelas 5.5 e 5.6.

¹⁰⁷⁴ TARGAS, Zulmária Izabel de Melo Souza. Casas comerciais importadoras/exportadoras de Corumbá (1904 – 1915). Dissertação. Dourados, 2012, pp. 218 – 219.

¹⁰⁷⁵ ESSELIN, Paulo Marcos. A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal sul-mato-grossense (1830 – 1910). Dourados, 2011, p. 48.

¹⁰⁷⁶ MARQUES, Azevedo. Mato Grosso seus recursos naturais seu futuro econômico. Rio de Janeiro, 1923, p. 170.

5.6 O Arrefecimento de Corumbá como Entreposto Comercial?

Na reocupação da planície pantaneira pelo Brasil, logo após a Guerra da Tríplice Aliança, deparou-se a província com o aparecimento da epizootia, denominada ‘peste das cadeiras’ e que afetou o rebanho de cavalos, prejudicando muito a venda de gado em pé para Minas Gerais, atividade importante e fator gerador de riqueza para a província. Assim, Mato Grosso ficou seriamente comprometido, afetando tanto o manejo das fazendas como a retirada do gado para sua comercialização, uma vez que, só podia ser realizada com o auxílio dos cavalos. Com isso, *“o gado embraveção, espalhou-se, perdeu-se; boas fortunas extinguiu-se e prosseguindo a mesma causa subsistem os mesmos efeitos”*.¹⁰⁷⁷

Os outros dois principais produtos componentes da pauta de exportações do estado eram a erva-mate e a borracha, de acordo com a tabela 5.7., na página 321. Ambos os produtos entraram em crise por fatores semelhantes, visto que, eram extrativistas e tinham a demanda elástica no mercado externo. Como visto, o que destruiu a produção da borracha mato-grossense foram os seringais asiáticos, e o da erva-mate, a concorrência com a produção argentina.

Na tabela a seguir, os índices nos mostram o comportamento dos dois produtos que juntos significaram no período de 1901 a 1914 as três quartas partes das exportações mato-grossenses. No caso da borracha, a base escolhida antecede ao seu auge, 1906 – 1910, daí, o dado de crescimento registrado aparecer muito acentuado, no valor de 122% acima do índice anterior, e depois uma queda brusca, no intervalo de 1910 a 1914, se comparada com o período de 1906 a 1910, porém ainda acima da base escolhida, isto é, 12,27%.

Tabela 5.11: Índice de crescimento da borracha e erva-mate no período de 1901 a 1914 (considerando 1901 – 1905 = 100)

Período	Borracha	Índice	Erva-mate	Índice
1901 – 1905	10.102:839\$	100,00	17.318:614\$	100,00
1906 – 1910	22.435:667\$	222,07	14.501:788\$	83,74
1911 - 1914	11.342:314\$	112,27	3.154:258\$	18,21

Fonte: Elaboração própria a partir dos dados fornecidos tabela 5.7.

O grande problema que Mato Grosso enfrentou foi o de não se preocupar, em nenhum momento, em manufaturar seus produtos; atuou assim com a borracha, erva-mate e pecuária. Com isso, sua produção e comercialização sempre dependeram das diversas conjunturas, não

¹⁰⁷⁷ Relatório do Exmo. Sr. Francisco José Cardoso Junior, Presidente da província de Mato Grosso, abriu a Assembleia Provincial, 1872. Cuyabá. APMT. Manuscrito.

garantindo uma autonomia produtiva que apresentasse solidez estrutural como a industrialização. A economia mato-grossense ficou à mercê do dinamismo das economias nacional e internacional, a respeito Corrêa (1980), assevera:

(...) o setor da produção dessa região de fronteira depende pra seu escoamento da ampla malha fluvial da Bacia do Prata, permaneceu nesse período subordinado à esfera da circulação e distribuição de mercadorias, principalmente como um reflexo dos contornos que assumia a economia internacional. Entretanto, para Mato Grosso essa atividade comercial não assentou as bases de uma economia que estimulasse um desenvolvimento autônomo mas, pelo contrário, acentuou a sua condição de dependência dos centros abastecedores e gênero e dos mercados que absorviam suas exportações.¹⁰⁷⁸

O comércio de exportação e importação de Mato Grosso realizado, principalmente por Corumbá¹⁰⁷⁹, transmitiu os traços marcantes da sua evolução urbana. Com a **decadência**¹⁰⁸⁰ do comércio, “*Corumbá passou a experimentar reveses em desenvolvimento numa intensidade tal, que nenhuma outra cidade mato-grossense sentiu de forma tão aguda. Pelo próprio fato de ter exercido, de forma quase pura, a função de entreposto comercial do estado, função que lhe foi subtraída por Campo Grande, assim que se ligou por rodovia a Cuiabá, o desaparecimento da casa comercial dos portos implicou o seu sensível processo de decadência material*”.¹⁰⁸¹

Sobre a afirmação de tais autores que atribuíram um comportamento pífio do comércio pelo principal porto mato-grossense, destacamos que as estatísticas oficiais, após a delimitação temporal desta tese, 1870 – 1914, continuaram mostrando Corumbá como principal porto, tanto de entrada de produtos importados como saída de produtos destinados a exportação. Nos dados a serem apresentados nas tabelas 5.12 e 5.13 avançamos a pesquisa vinte e cinco anos acima de 1914, com o intuito de verificar a “decadência” de Corumbá.

O centro urbano que cresceu sob o impulso do movimento fluvial e mercantil e que aumentou, significativamente o número de casas comerciais, tendo como símbolo o denominado *Casario do Porto*, com a “decadência” essa referência foi progressivamente abandonada. O que ocorreu foi o fechamento das casas comerciais e o esvaziamento dos prédios

¹⁰⁷⁸ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). São Paulo, 1980, p. 72.

¹⁰⁷⁹ Verificar tabelas 5.5 e 5.6 deste capítulo, pp. 314 e 317.

¹⁰⁸⁰ Grifo nosso.

¹⁰⁸¹ CORRÊA, Valmir Batista; CORRÊA, Lúcia Salsa e ALVES, Gilberto Luiz. Casario do Porto de Corumbá. Campo Grande, 1985, p. 81.

construídos no porto.¹⁰⁸² Mais uma vez, esta *decadência* não foi percebida especificamente na atividade comercial, pois Corumbá seguiu ocupando o lugar de principal porto mato-grossense.

No curto prazo, o conflito bélico denominado I Guerra Mundial afetou Corumbá, tendo em vista que, a Europa era o destino de vários produtos mato-grossenses, assim atingiu seriamente tanto a navegação fluvial quanto, por consequência, a atividade comercial, como já mencionado.

As bases sobre as quais se consolidou a atividade comercial em Corumbá, e suas características de quase exclusiva dependência da navegação fluvial para os contatos com o exterior, tornaram este núcleo urbano suscetível a situações de crises periódicas. No momento em que ocorreu uma profunda mudança na conjuntura internacional com o conflito mundial de 1914/1918, e ocorreu igualmente uma mudança substancial na região meridional de Mato Grosso com a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, mudou também radicalmente o destino comercial da cidade de Corumbá.¹⁰⁸³

O argumento da autora, mencionado no parágrafo acima, demonstrou uma análise consistente. Mas, a partir do momento em que recorreremos às estatísticas, a linha de análise não se sustenta.

Entrou em cena outra variável explicativa do arrefecimento de Corumbá na sua função de principal entreposto comercial, a chegada do trem que, como já assinalado, mudou a relação econômica do Mato Grosso com o Rio da Prata, e do qual Corumbá era o principal elo. Tal ferrovia provocou uma considerável mudança geopolítica e, em consequência, econômica do estado, pois o trem redirecionou a relação econômica e a partir daí Mato Grosso se volta para grande parte do Brasil.

Desse modo, a sociedade corumbaense reagiu à chegada da Estrada de Ferro, e por intermédio da Associação Comercial, que considerava a navegação pelo rio Paraguai como peça fundamental para o desenvolvimento do comércio. Conforme Gravata (1914), Feliciano Simon, possuidor de uma casa comercial em Corumbá, defendeu a opinião no “Álbum Graphico de Matto-Grosso” de que deveria ser mantida a navegação como opção, já que poderia manter o estado na vanguarda, conforme se lê abaixo:

As grandes arterias commerciaes futuras de Mato Grosso serão inevitavelmente constituídas, na quase totalidade de sua enorme kilometragem, por meia dúzia de notáveis systemas fluviaes que convergem para o Amazonas e o Prata. As estradas de ferro, no seu vasto território, nunca

¹⁰⁸² Idem, pp. 81 – 82.

¹⁰⁸³ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). São Paulo, 1980, p. 88.

serão grandes troncos commerciaes de primeira ordem, antes poderosos auxiliares do trafego d'essas artérias.¹⁰⁸⁴

Em continuidade, o nosso autor prognosticava, por exemplo, uma repartição de forças: dividia o sistema hidrográfico em duas zonas geográficas que denominou de ‘Setentrional’ - ou ‘Amazônica’ - com os rios Araguaia, Tocantins, Xingu, Arinos, Tapajoz, Guaporé, Mamoré e Madeira e o ‘Meridional’ - ou ‘Platino’ - com os rios Paraguai e Paraná. *“Estes dous grandes theoremas, principaes bases do futuro desenvolvimento do nosso colosso central, à proporção que forem praticamente demonstrados, irão collocando Matto-Grosso, fatalmente, na vanguarda da maioria dos Estados irmãos”*.¹⁰⁸⁵

E a água exerceu um papel preponderante porque Corumbá continuou ocupando seu papel de principal entreposto comercial mato-grossense, como podemos observar, na tabela 5.11.

No entanto, a tabela 5.11 nos mostra o papel preponderante ainda do porto corumbaense, comparados com os outros após 1914. Constatamos assim, entre 1916 – 1920, que pelo porto corumbaense, Mato Grosso exportou 67,39% do total das exportações para avançar nos três anos seguintes aos quatro quintos do total das vendas mato-grossenses ao exterior. Houve um decréscimo substancial de 1923 e 1928 com apenas 18,43% e, na segunda metade da década de 30, não houve mais registros de exportações por Corumbá.

Neste momento da inexistência de registro, outros portos de Mato Grosso apareceram como porto de embarque. Porto Esperança, que até aquele momento era o ponto final da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, sobressaiu-se ao apresentar uma estatística expressiva de 77,78% das exportações de 1923 e 1928 diante da inexpressiva participação corumbaense nesse período.

Tabela 5.12: Exportações do Mato Grosso de 1916 e 1940 em Contos de Réis

	1916 - 1920	1921 - 1923	1927 - 1928	1936 - 1939
Ponta Porã				379
Porto Murtinho	5.194	2.028	1.751	5.393
Porto Esperança	2.097	1.633	35.932	6.308
Corumbá	15.070	13.866	8.512	
Cuyabá				27.746
Guayará Mirim				787
TOTAL:	22.361	17.527	46.195	40.613
Participação de Corumbá em %	67,39%	79,11%	18,43%	

Fonte: Elaboração própria a partir das seguintes fontes de dados:¹⁰⁸⁶

¹⁰⁸⁵ Ibidem.

¹⁰⁸⁶ Exportações de 1916 e 1920: DIRECTORIA DE ESTATISTICA COMMERCIAL. Ministério da Fazenda Comercio Exterior do Brasil. Resumo por Mercadorias de 1916, 1917, 1918, 1919 e 1920. Rio de Janeiro, 1920, p. 11.

E no momento em que não foi encontrado registro estatístico de saída de mercadorias por Corumbá, três portos destacaram-se: sendo que, pela capital mato-grossense, Cuiabá, foi o principal porto de escoamento com 68,32% das exportações. Seguido de Porto Esperança com 15,53% e no mesmo período, 1936 – 1939, Porto Murtinho exportou 13,28% dos produtos de Mato Grosso. Esta queda de participação do porto corumbaense como ponto final de partida das vendas ao exterior, nos levaria também a embarcar na análise de que houve um arrefecimento de Corumbá no seu papel de principal entreposto comercial. Mas, para confirmar tal queda precisaríamos observar o volume das importações, o que faremos em continuação.

E na tabela a seguir 5.12, ao que se refere às importações, percebe-se que em nenhum período o porto de Corumbá deixou de receber produtos do exterior para serem distribuídos para o resto do território mato-grossense, diferentemente do que aconteceu com as exportações, já que nas fontes oficiais de estatística não foram encontrados registros do período que corresponde de 1936 a 1939.

Tabela 5.13: Importações do Mato Grosso de 1916 e 1940 em Contos de Réis

	1916 - 1920	1921 - 1923	1927 - 1928	1936 - 1939
Ponta Porã				280
Porto Murtinho	947	744	620	11.031
Porto Esperança	865	530	2.580	3.634
Corumbá	4.827	7.770	8.495	23.057
Cuyabá	199	188	84	67
Guayará-Mirim			456	455
Bella Vista	73	173	9	
TOTAL:	6.911	9.405	12.244	38.524
Participação de Corumbá em %	69,85%	82,61%	69,38%	59,85%

Fonte: Elaboração própria a partir das seguintes fontes de dados:¹⁰⁸⁷

Exportações de 1921 e 1923: DIRECTORIA DE ESTATISTICA COMMERCIAL. Ministério da Fazenda Comercio Exterior do Brasil. Resumo por Mercadorias de 1919, 1920, 1922, 1922 e 1923. Rio de Janeiro, 1924, p. 11.

Exportações de 1927 e 1928: Retrospecto Commercial do "Jornal do Commercio". Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio de Rodrigues & C., 1930, p. 306.

Exportações de 1936 e 1939: Jornal do Commercio 1939. Retrospecto Commercial do "Jornal do Commercio". Volume LXVI. Jornal do Commercio Rodrigues & Cia. Rio de Janeiro, 1940, p. 269.

¹⁰⁸⁶ GRAVATA, Antonio Gonçalves. Conveniencia do Estudo da Viação de Matto-Grosso. apud AYALA, S. Cardoso; SIMON, Feliciano. Álbum Graphico do Estado de Matto-Grosso. Hamburgo, 1914, p. 126.

¹⁰⁸⁷ Importações de 1916 e 1920: DIRECTORIA DE ESTATISTICA COMMERCIAL. Ministério da Fazenda Comercio Exterior do Brasil. Resumo por Mercadorias de 1916, 1917, 1918, 1919 e 1920. Rio de Janeiro, 1920, p. 9.

Importações de 1921 e 1923: DIRECTORIA DE ESTATISTICA COMMERCIAL. Ministério da Fazenda Comercio Exterior do Brasil. Resumo por Mercadorias de 1919, 1920, 1921, 1922 e 1923. Rio de Janeiro, 1924, p. 7.

Reparamos nessa tabela que o porto corumbaense foi responsável por uma intensa atividade, já que, o período compreendido de 1916 a 1939, as importações exibiu uma média de 70,42% das importações totais de Mato Grosso, o que nos conduz a apontar do ponto de vista comercial que, logo após 1914, e durante vinte e cinco anos depois, não se caracterizou **decadência**, ou **enfraquecimento** e nem **arrefecimento**¹⁰⁸⁸ de Corumbá.

CONCLUSÃO

O fim da grande guerra fortaleceu antigas oligarquias estabelecidas em Cuiabá, assim como grupos econômicos do Sul da província, e esses dois grupos atuaram no abastecimento e na reconstrução da região devastada pela guerra. Assim, o pós-guerra favoreceu o surgimento de novas lideranças no estado, enfraquecendo gradativamente as lideranças ligadas ao norte, e a seus principais representantes desse setor, que foram progressivamente perdendo espaço, sobretudo os que estavam ligados às casas comerciais e à atividade extrativista do norte.¹⁰⁸⁹

O crescimento do sul do estado favoreceu, inicialmente a Corumbá, mas a partir da segunda década do século XX, Campo Grande foi favorecida, substituindo gradativamente o posto de centro econômico que cabia a Corumbá. Desse modo, para enfrentar a situação, Corumbá teve de desenvolver outras atividades que, posteriormente, proporcionaram a instalação de indústrias de mineração, manganês, ferro-gusa e cimento¹⁰⁹⁰. O que não significou o fim do comércio pelo porto corumbaense.

No período de predomínio do comércio em Corumbá foi estabelecida relação estreita entre o grupo mercantil e o poder político local, e obviamente, com o arrefecimento econômico desse grupo, a influência foi pulverizada. Esta situação levou o referido grupo a adquirir sua força tanto na economia como na política local. A burguesia mercantil cedeu espaço a novas composições baseadas também nas relações econômicas que surgiram no município¹⁰⁹¹.

Importações de 1927 e 1928: Retrospecto Commercial do "Jornal do Commercio". Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio de Rodrigues & C., 1930, p. 305.

Importações de 1936 e 1939: Jornal do Commercio 1939. Retrospecto Commercial do "Jornal do Commercio". Volume LXVI. Jornal do Commercio Rodrigues & Cia. Rio de Janeiro, 1940, p. 263.

1116 Grifo nosso.

¹⁰⁹⁰ MAMIGONIAN, Armen. Inserção de Mato Grosso ao mercado nacional e a gênese de Corumbá. Revista do departamento de Geociência da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). Florianópolis, 1986, pp. 40 – 41.

¹⁰⁹¹ CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1970 – 1920). São Paulo, 1980, p. 103.

Ao longo desta pesquisa, constatou-se que a estruturação da economia mato-grossense foi baseada na concentração da propriedade territorial e da riqueza.¹⁰⁹²

O tipo de acumulação de capital adotado em Mato Grosso, em nenhum momento, foi um fator que poderia ter propiciado um desenvolvimento local, já que a função dele num sistema mais amplo estaria pré-definida. Relembrando lições de Fernand Braudel, a determinação do sistema pode ser percebida dentro do espaço geográfico em que as diversas economias se encontram. E, a propósito, o mesmo autor (2009), delimitou três espaços, cada uma com sua função específica, conforme sua citação:

O centro, o ‘coração’, reúne o que há de mais avançado e de mais diversificado. O anel seguinte só tem uma parte dessas vantagens, embora participe delas, é a zona dos ‘brilhantes secundários’. A imensa periferia, com os seus povoamentos pouco densos, é pelo contrário, o arcaísmo, o atraso, a exploração fácil por parte dos outros. Essa geografia discriminatória ainda hoje logra e explica a história geral do mundo, se bem que esta, ocasionalmente, também crie por si mesma o logro com a sua convivência.¹⁰⁹³

De fato, o autor não realizou nenhuma visita técnica ao estado de Mato Grosso para descrever a periferia, a sua convicção brotou de sua análise do sistema capitalista, cuja característica é semelhante para qualquer processo de desenvolvimento, em qualquer espaço. Já Borges (2001) descreve a região com características que vivenciou e aponta sobre a acumulação de capital da seguinte maneira:

(...) identifica-se que a acumulação de capital deve ter sido dirigida, em parte, à preservação do monopólio da terra (via legal ou com combate aos invasores: violência), já que a terra era a fase da atividade produtiva na área (contendo recursos naturais EXTRATIVOS, ou, no caso da pecuária, permitindo a expansão das fazendas numa base meramente extensionista). O capital comercial, enquanto tal, também deve ter sido acrescido com os lucros acumulados pelo comércio mato-grossense.¹⁰⁹⁴

Mas além destas características, um dos maiores problemas de Corumbá foi a relação de dependência do entreposto comercial com o mercado externo, relação econômica esta que inviabilizou a formação de um mercado interno e impediu o seu desenvolvimento autônomo.

¹⁰⁹² BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930. São Paulo, 2001, pp. 152 – 153.

¹⁰⁹³ BRAUDEL, Fernand. Civilização material, economia e capitalismo século XV – XVIII. V. 3. O tempo do mundo. São Paulo, 2009, p. 29

¹⁰⁹⁴ BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930. São Paulo, 2001, p. 153.

Conclusão

Após o epílogo deste trabalho, julgo necessário verter algumas considerações de forma conclusiva para demonstrar qual foi o papel de Corumbá como entreposto comercial do Mato Grosso.

Após o término da Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, o quadro era desolador na única cidade invadida do Brasil, Corumbá. Como resultante teve-se a desarticulação da produção agrícola; destruição esta que chegou às aldeias indígenas de Miranda e Albuquerque, aldeias que se desempenhavam na produção de gêneros alimentícios para consumo e troca; produziam milho, algodão, cana, mandioca e alguns produtos artesanais como chapéus, redes de dormir, balaios, cerâmicas e tecidos que eram absorvidos pela pequena população urbana e dos vilarejos próximos

Mas quando o processo de paz foi restabelecido, Mato Grosso começou a receber correntes migratórias oriundas do Rio Grande do Sul e Minas Gerais para dedicarem-se à colheita da erva-mate que começava a ganhar impulso. E com o crescimento populacional da Província de São Paulo houve um aumento no consumo da carne e para abastecer este mercado, abrindo a oportunidade para os produtores matogrossenses conduzirem seus rebanhos, por caminhos longos e morosos, para aquela província, atividade essa que contribuiu para o aumento populacional de Corumbá, logo após o fim da contenda bélica.

A partir do início do repovoamento, as demandas foram surgindo, destaque-se aqui as vias de transportes que sempre foram os gargalos não só de Corumbá, mas todo Mato Grosso. Na época do comércio fluvial, após a Guerra da Tríplice Aliança, como já mencionado, Cuiabá “cedeu” sua posição de núcleo comercial para Corumbá, fortalecendo o comércio e ampliando os serviços oferecidos pelas casas comerciais mato-grossenses.

Como já assinalado, Corumbá por estar distante da capital tanto na época do Império como da República dependeu muito das vias de comunicação; no início, o rio Paraguai foi o principal meio. Tinha algumas dificuldades porque a navegabilidade ficava dificultada durante o período da seca, além disso, suportando somente navios de meio calado. Mas o caminho das águas manteve Corumbá ligada à capital do país assim como ao resto do mundo. O rio Paraguai que nem sempre teve o caminho livre para Corumbá, após a guerra conquistou a libertação definitiva para uso do rio, que nasce no Brasil mas que, num espaço de tempo, entre 1864 – 1870, não pôde utilizá-lo livremente.

Assim, Corumbá se tornou o principal porto, já que transformou-se em parada obrigatória para os vapores que realizavam o transporte de passageiros e mercadorias rio abaixo

até Assunção. Estes eram dotados de calados entre 8 e 9 pés, já as embarcações que navegavam rio acima, de Corumbá até Cuiabá, possuíam fundo chato e calavam no máximo um metro de água. Mas, para Corumbá se teve acesso pelos rios Taquari, Coxim, Negro, Miranda, São Lourenço meios estes que lhe possibilitaram a ser o Porto de trânsito e praça comercial da maior parte do Mato Grosso

Desse modo, Corumbá foi o maior beneficiário da abertura da livre navegação do rio Paraguai, e isto lhe proporcionou a função de principal entreposto comercial da região do Mato Grosso. A maior parte dos autores consultados para a elaboração desta tese se restringiram em apontar estas afirmações lançando mão de justificativas geográficas, conjunturais, mas não foi encontrado um amparo estatístico que avalizasse, em volumes de exportações e importações por exemplo, essas assertivas. Nesta pesquisa, esta foi uma das contribuições que oferecemos a partir da pesquisa e sistematização de fontes oficiais.

O fluxo comercial que Corumbá realizava com o exterior, através da via fluvial, envolvendo o Rio Paraguai e seus afluentes foram, portanto, fundamentais para alimentar o dinamismo comercial, uma situação um pouco diferente nos dias atuais. Embora o transporte fluvial ainda desempenhe seu papel considerável nos dias de hoje, no entanto, não tem o mesmo peso de cem anos atrás.

O comércio entre o Império Brasileiro e a Argentina realizado tradicionalmente pelo porto de Buenos Aires ganhou novas dimensões na medida em que a utilização dos rios platinos foram crescentes, isto possibilitou não somente a integração com a Província de Rio Grande do Sul, mas passou a incluir, de forma mais intensiva, o comércio do Prata à região de todo o Mato Grosso, assim ampliando os mercados para os produtos tropicais. Para o Mato Grosso foram canalizados, não só os produtos tropicais do Brasil e Argentina, mas também teve acesso a grande variedade de produtos tanto europeu como norte-americano.

No século XX, com a chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, como visto, houve um deslocamento do centro comercial de Corumbá para Campo Grande e, desse modo o estado de Mato Grosso passou a contar com outro meio de transporte, o trem.

A partir de estatísticas sobre o comércio, percebe-se, claramente, que o trem não matou o rio e nem determinou o “fim de Corumbá”. Até a década de 1940, continuou sendo o principal porto de escoamento de produtos matogrossenses. E a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, nesse período, não foi fator preponderante para a decadência de Corumbá, do ponto de vista comercial. O que deve ser reconhecido e enfatizado é que a estrada de ferro abriu outra opção geopolítica ao Mato Grosso, pois sua articulação com o restante do país passou a ser por terra e não mais restrita à Bacia do Prata, pelo caminho das águas.

Para a história econômica, o surgimento de um novo produto, uma nova forma de transporte, ou o delineamento de uma nova conjuntura, esses fatores têm a capacidade de transformar essa sociedade. No nosso modo de ver, a ferrovia teve sua relevância por constituir-se em mais uma opção de transporte ao Mato Grosso, que até então, dependia do caminho das águas, e também abriu novas possibilidades na outra ponta da ferrovia, desde São Paulo.

O dinamismo do setor de transportes, às vezes, é fator determinante nas atividades de outros setores, ou como diria, o economista francês Jean Batiste Say: “a oferta cria sua própria demanda”, afirmação conhecida no *mainstream* econômico como a Lei de Say. Não estamos afirmando que os meios de transportes são as soluções para todos os problemas econômicos, mas é a partir deles que surgem as devidas articulações.

Ao particularizar a pesquisa sobre a borracha, procurei mostrar que Corumbá foi inserida neste contexto por ser, na época, a cidade com melhor infraestrutura portuária e logística para escoamento deste produto produzido no Norte da província. Como já mencionado, a maioria dos seringais era ligada por rios de pouca vazante, e que muito piorava a navegação na época de seca. Então, a borracha era transportada no lombo de animais até o porto navegável por canoas e batelões, de qualquer rio por onde pudessem ser conduzidas aos portos de São Luiz de Cáceres e Santo Antônio do Rio Madeira, de onde era remetida para Corumbá, Manaus ou Belém e daí enviada para o mercado europeu.

Sobre a borracha e erva-mate, assinalamos que no período escolhido para a análise destes produtos, ambos extrativistas, formaram o principal centro dinâmico das exportações matogrossenses. O primeiro, foi exportado na sua maior parte pelo porto de Corumbá. Já a erva-mate utilizou muito mais, os cais de Porto Murtinho para serem embarcados ao exterior. E ambos os produtos sofreram com a concorrência estrangeira, a borracha asiática que relegou à brasileira a um lugar de insignificância. Enquanto à erva-mate, Argentina diminuiu muito a demanda do mate matogrossense.

No entanto, tanto a borracha como a erva-mate sofreram as consequências do que hoje se denomina de biopirataria. A Inglaterra levou as sementes para serem transplantadas na Ásia, e em três décadas já começaram a produzir e em menos de 50 anos dominaram completamente a oferta da borracha no mercado mundial. Por sua vez, recordamos que Argentina praticou a mesma estratégia e também diminuiu o consumo da erva-mate produzida em Mato Grosso.

Para finalizar, apontamos, a nosso ver, a característica marcante do comércio matogrossense, no período escolhido, residiu na desigualdade de trocas surgidas a partir do tipo de produtos primários que exportavam, ao mesmo tempo que importavam manufaturados. Mas esta situação não difere muito do que aconteceu com o país como um todo, e com toda a

América espanhola também não foi diferente, esse desarranjo constituiu-se em circunstância do modo de se praticar a colonização de novos territórios conquistados a partir de uma determinada época. A colonização ibérica teve como característica esta relação de dependência com a metrópole.

Aliado a isso, o Mato Grosso apresentou as seguintes especificidades, todas relacionadas à produção e comercialização:

- **Contrabando:** em todas as atividades elencadas nesta tese este fenômeno fez-se presente. Dentre uma das circunstâncias aduzimos que a peculiaridade da localização geográfica do Mato Grosso corroborou para esta prática ilícita; pois em várias partes da sua delimitação territorial com outros países bastava a cruzar o rio ou atravessar a rua para estar em outros países, com leis e regras específicas que diferiam do sistema jurídico e das práticas de comércio do Brasil. Com isso, a efetiva fiscalização ficou ainda mais comprometida.

- **Relação de trabalho frágil:** em alguns casos foram considerados de semiescavidão tanto na erva-mate como na pecuária. Com esta fragilidade, a economia do Estado não logrou criar um mercado interno consumidor estável, que contribuísse para o fortalecimento econômico independente, e autônomo de modo a não permanecer refém das crises inerentes ao sistema econômico imperante.

- **Monopólio:** nesse caso foi setorial, pois o monopólio não gerava benefícios à economia como um todo, pelo poder causado a partir da distorção dos preços; tampouco ao consumidor, que já sofria uma relação de trabalho que não lhe beneficiava. Para corroborar com esta estrutura de mercado, baseada na concorrência imperfeita, esse mesmo vendedor setorial (monopólio) era também o comprador dos produtos dos pequenos produtores, situação esta considerada como monopsônio, ou monopólio bilateral. Com isso, ocorria o estrangulamento do poder de compra para os produtores menores, e por sua vez, que o consumidor potencial poderia desfrutar.

- **Distância dos centros consumidores:** é outra característica que comprometeu em muito a competitividade da economia matogrossense, tanto para vender como para comprar, em virtude do encarecimento dos fretes. Mesmo com a abertura da nevegação pelo rio Paraguai, Mato Grosso continuava muito distante dos principais centros consumidores do país, mantendo uma relação econômica sofrível pela falta de infraestrutura viária. Situação parcialmente melhorada com a implantação da Estrada de Ferro que chegou ao Pantanal. A perda de competitividade também se deveu ao aumento dos custos de produção no estado, em razão do alto custo do frete.

- Exploração de recursos naturais: os produtos do estado colocados no mercado provinham de sua fonte no extrativismo, e na pecuária. Todos estes produtos eram vendidos, alguns sem nenhum valor agregado, outros com baixíssimo nível de manufaturação, o que propiciava desigualdade nas trocas comerciais. Embora a balança comercial tenha sido, em sua maior parte, superavitária, o Estado importou poucos bens de capital de modo a alterar sua estrutura produtiva, pois foram importados, em maior volume, bens de consumo não-duráveis e vários deles poderiam ser produzidos internamente, como já foi anteriormente assinalado.

- Evolução das inovações técnicas: como a economia tinha sua base produtiva baseada em produtos extrativistas, não se registrou nenhuma inovação técnica que pudesse contribuir para uma maior autonomia, e principalmente, para melhorar a produtividade, de maneira a compensar algumas desvantagens naturais características do Estado, como, por exemplo, a longa distância que o separava dos centros consumidores.

Apesar de todas estas dificuldades apontadas no período estipulado para esta pesquisa, Corumbá conseguiu situar-se como principal entreposto comercial de Mato Grosso, e sustentar uma forte articulação, tanto na esfera regional, como nacional, e com o exterior. Os dados quantitativos levantados ao longo dessa tese permitem comprovar esse desempenho exercido por Corumbá e seu porto.

REFERÊNCIAS

DOCUMENTOS, JORNAIS E REVISTAS

- ACTA Nº 19, Sessão *ordinaria* da Diretoria realizada a 21 de Março de 1915. Cx. 1910 – 1915. Arquivo da Associação Comercial de Corumbá. Corumbá/MS.
- ACTA Nº 20, Sessão *ordinaria* da Diretoria realizada a 23 de Maio de 1915. Cx. 1910 – 1915. Arquivo da Associação Comercial de Corumbá. Corumbá/MS.
- ACTA Nº 21, Sessão *ordinaria* da Diretoria realizada a 14 de Julho de 1915. Cx. 1910 – 1915. Arquivo da Associação Comercial de Corumbá. Corumbá/MS.
- ACTA Nº 35, Sessão *ordinaria* da Diretoria realizada em 06 de Agosto de 1918. Cx. 1916 – 1920. Arquivo da Associação Comercial de Corumbá. Corumbá/MS.
- ACTA Nº 39, Sessão *extraordinaria* da Diretoria realizada em 14 de Maio de 1919. Cx. 1916 – 1920. Arquivo da Associação Comercial de Corumbá. Corumbá/MS.
- ACTA Nº 40, Sessão de *Assembleia* Geral realizada em 14 de Outubro de 1919. Cx. 1916 – 1920. Arquivo da Associação Comercial de Corumbá. Corumbá/MS.
- ALMEIDA SERRA, Ricardo Franco. Extratcto da descrição geographica da Província de Mato Grosso em 1797. 2ª. ed. Revista Trimensal de Historia e Geographia do Instituto Histórico e Geographico Brasileiro. Rio de Janeiro, 1865.
- BRASIL. Ministério da Agricultura e Comércio. Relatório apresentado ao Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil pelo Dr. Pedro de Toledo. Ministro de Estado da Agricultura e Comércio no ano de 1913, 92º da independência e 25ª da República. Vol. I. Rio de Janeiro, 1913.
- CIDADE, Francisco de Paula. Aspectos Geo-humanos de Mato Grosso: Corumbá. Revista Brasileira de Geografia. Abril/Junho. Rio de Janeiro, Ano V, Nº 2, 1943.
- DELEGACIA FISCAL DO ESTADO DE MATTO-GROSSO em Manáos. Relatório correspondente ao exercício de 1915 Apresentado a Sua Excelência o Sr. General Dr. Caetano Manoel de Faria e Albuquerque Presidente do Estado de Matto-Grosso por Leopoldo de Mattos. Manáos, 1916.
- DIRECTORIA DE ESTATISTICA COMMERCIAL. Ministério da Fazenda. Commercio Exterior do Brasil. Resumo por Mercadorias de 1916, 1917, 1918, 1919 e 1920. Rio de Janeiro, 1920.
- DIRECTORIA DE ESTATISTICA COMMERCIAL. Ministério da Fazenda. Commercio Exterior do Brasil. Resumo por Mercadorias de 1919, 1920, 1921, 1922 e 1923. Rio de Janeiro, 1924.
- Discurso recitado pelo Exm. Presidente da Provincia de Matto-Grosso, Ricardo José Gomes Jardim, na abertura da sessão ordinaria da Assembléa Legislativa Provincial, em o 1o de março de 1845. Cuiabá, Typ. Provincial.
- DOCUMENTOS relativos ao Convenio fiscal provisório firmado com o GOVERNO DO AMAZONAS em 24 de maio de 1917 para cobrança das taxas de exportação sobre a borracha proveniente do Rio Aripuanã. Elaborada pelo Delegado Fiscal Conrado Erichsen Filho, Cuiabá, APMT, 1917.

FILHO, Generoso Ponce. Por Mato Grosso!. Discurso pronunciado em 15 de agosto de 1928, no Centro Matto-grossense, por ocasião da posse da sua directoria. Rio de Janeiro: Typ. Leuzinger, 1928.

FREIRE, Zefirino Pimentel Moreira. Memória Militar sobre o rio Paraguai na Província de Mato Grosso. Jornal do Comércio. Rio de Janeiro, 1845. Fl. 3, p. 108.

Inspetoria Comercial de Mato Grosso. Livro Nº 02. Atos Constitutivos, Ofícios, Procurações, Pedidos. 29 de Agosto de 1912 à 12 de Junho de 1917. Cuiabá: JUCEMAT.

Inspetoria Comercial de Mato Grosso. Registro de 1913 à 1914. 25 de Janeiro de 1913 à 09 de Julho de 1914. Cuiabá: JUCEMAT.

Inspetoria Comercial de Mato Grosso. Registro de Escrituras e Contratos. Julho de 1914 à Setembro de 1919. Cuiabá: JUCEMAT.

Inspetoria Comercial de Mato Grosso. Registro de Escrituras e Publicações. 20 de Marco de 1899 à 04 de Novembro de 1904. Cuiabá: JUCEMAT.

Inspetoria Comercial de Mato Grosso. Registro de Escrituras, Contratos Comerciais e Outros Documentos. 15 de Julho de 1910 à 08 de Janeiro de 1913. Cuiabá: JUCEMAT.

Inspetoria Comercial de Mato Grosso. Registro Nº 001 à 426. Livro 01. Cuiabá: JUCEMAT.

Jornal A Gazeta Liberal, 1888.

Jornal do Commercio 1929. Retrospecto Commercial do "Jornal do Commercio". Rio de Janeiro: Typ. Do Jornal do Commercio de Rodrigues & C., 1930.

Jornal do Commercio 1939. Retrospecto Commercial do "Jornal do Commercio". Volume LXVI. Jornal do Commercio Rodrigues & Cia. Rio de Janeiro, 1940.

Jornal O Corumbaense, 1880.

Jornal O Iniciador, 1879.

Jornal O Liberal, Corumbá, 12 de Novembro de 1874.

Livro de Actas da Câmara Municipal de Corumbá. n. 188, 1907 – 1909. Arquivo Corumbá.

Livro de Lançamento dos Termos de Contrato da Província de Mato Grosso: 1874 – 1907. Cuiabá, APMT.

MAMIGONIAN, Armen. Inserção de Mato Grosso ao mercado nacional e a gênese de Corumbá. Florianópolis: Revista do Departamento de Geociências da Universidade Federal de Santa Catarina (UFSC). GEOSUL - N9 1 - 19 sern. 1986, 1986.

Mato Grosso do Sul obteve sua emancipação de Mato Grosso mediante a Lei Complementar Nº 31 do dia 11 de outubro de 1977 na presidência do General Ernesto Geisel e o Estado Rondônia pela Lei Complementar Nº 41 de 22 de dezembro de 1981 quando o Brasil era presidido pelo General João Batista de Oliveira Figueiredo.

MENSAGEM dirigida à Assembléa Legislativa ao installar-se a 3ª. Sessão Ordinária da 11ª. Legislatura, em 7 de setembro de 1920, por Dom Francisco de Aquino Corrêa. Presidente do Estado de Matto-Grosso, Cuyabá, Typografia Official, 1920.

MENSAGEM dirigida pelo Exmo. Sr. General Dr. Caetano Manoel de Faria e Albuquerque. Presidente do Estado de Matto-Grosso à Assembléa Legislativa ao installar-se a 2ª. Sessão Ordinária da 10ª. Legislatura, em 15 de maio de 1916.

MENSAGEM dirigida pelo Exmo. Sr. Dr. Joaquim A. da Costa Marques. Presidente do Estado á Assembléa Legislativa ao installar-se a 2ª. sessão ordinária da 9ª. Legislatura em 13 de Maio de 1913.

Mesa de Rendas de Porto Murtinho. Escrituração da Receita e Despesa do Estado; 1912.

Mesa de Rendas de Porto Murtinho. Escrituração da Receita e Despesa das Rendas Estaduais. 1914 – 1915.

Mesa de Rendas de Porto Murtinho. Escrituração de Despachos de Exportação; 1913.

Meza de Rendas Estadoaes de Corumbá de 1912. Registro de Exportações do Estado. 1º. Livro. Cx. 09. L. 02. De 27/03/1912 a 21/08/1912.

Meza de Rendas Estadoaes de Corumbá de 1912. Registro de Exportações do Estado. 1º. Livro. Cx. 09. L. 05. De 06/09/1912 a 04/10/1912.

Meza de Rendas Estadoaes de Corumbá de 1912. Registro de Exportações do Estado. 1º. Livro. Cx. 10. L. 03. De 07/05/1913 a 10/09/1913.

Ministerio da Fazenda. Directoria de Estatistica Commercial. Commercio Exterior do Brasil. Exportação e Importação. Rio de Janeiro.

Ministerio da Fazenda. Directoria de Estatistica Commercial. Commercio Exterior do Brasil de 1910 a 1914. 3º Volume. Rio de Janeiro.

Ministerio da Fazenda. Estatistica Commercial. Importação e Exportação. Movimento Maritimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1909. Rio de Janeiro.

Ministerio da Fazenda. Serviço de Estatistica Commercial. Importação e Exportação. Movimento Maritimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1906. Rio de Janeiro.

Ministerio da Fazenda. Serviço de Estatistica Commercial. Importação e Exportação. Movimento Maritimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1907. Rio de Janeiro.

Missiva. Denúncia de um Munícipe anônimo ao Intendente Geral do Município de Corumbá, Dr. Eugênio Antunes da Cunha em 24 de agosto de 1915. Caixa 1915. Arquivo de Corumbá.

Missiva do Presidente da Câmara Municipal de Corumbá ao procurador municipal em 11 de agosto de 1883, in: Livro de Registo de Correspondência Official da Câmara Municipal com diversas autoridades locais 1881/1890. Livro N° 168, Folhas 23ª. Arquivo de Corumbá.

Registros de Despachos de Exportação de 1913. 1º Livro. Cx. 10, L. 03, p. 15. Arquivo Público de Mato Grosso.

Relatorio Apresentado a Assembleia Legislativa do Mato Grosso pelo Exm. Sr. Tenente Coronel Francisco José Cardoso Junior, no dia 20 d'agosto de 1871. Cuiabá, Typ. de Souza Neves & Comp.a [n.d.].

Relatorio apresentado á Assembléa Legislativa Provincial de Matto-Grosso pelo exm.o conselheiro Herculano Ferreira Penna em 3 de maio de 1862. Cuiabá, Typ. do Matto-Grosso, 1864.

Relatório apresentado pelo Exmo. Snr. Dr. Joaquim Augusto da Costa Marques, Presidente do Estado de Mato Grosso pelo Desembargador Antonio Trigo de Loureiro e pelo Coronel Alexandre Magno Addor Delegado de Matto-Grosso à Primeira Exposição da Borracha

realizado Rio de Janeiro de 12 a 31 de Outubro de 1913. Cuiabá, Arquivo Público de Mato Gross (APMT), 1913.

Relatório com que o Exm. Snr. Dr. João José Pedrosa, presidente da Província de Matto-Grosso, abriu a 1ª. sessão da 22a legislatura da respectiva Assembléa no dia 1º de novembro. Cuyabá, Typ. do Liberal, 1878. s/p.

Relatório da Delegacia Fiscal do Estado de Matto-Grosso em Manãos. Relatório correspondente ao exercício de 1915, apresentado a S. Excia. Snr. General Dr. Caetano Manoel de Farias e Albuquerque, Presidente do Estado de Matto-Grosso por Leopoldo de Mattos. Manãos, 1916.

Relatório da Secretaria da Polícia da Província de Mato Grosso em Cuyabá em 13 de abril de 1877.

Relatório do Excelentíssimo Sr. Vice-Presidente Dr. José Joaquim Ramos Ferreira apresentou à Assembléa Legislativa Provincial de Mato Grosso na 2ª. Sessão da 26ª. Legislatura. Cuyabá. Set. de 1887.

Relatório que o Exmo. Sr. Gral. Barão de Maracaju apresentou à Assembléa Legislativa Provincial de Mato Grosso. 1a. Sessão da 23a. Legislatura. 1º de outubro de 1880.

Rendas Federais de Porto Murtinho. Escrituração de Registro de Despachos de Exportação dos produtos estaduais; 1914.

Requerimentos Eleitorais, Propostas e Petições dirigidos à Camara Municipal de Corumbá, Cx. 1895 – 1908. Arquivo de Corumbá.

Revista Terra e Gente, Rio de Janeiro, v. 1, n. 1, p. 90 – 91, jan. 1956.

RONDON, Cândido Mariano da S. MISSÃO RONDON, Relatório dos trabalhos realizados de 1900 – 1906 pela Comissão de Linhas Telegráficas do Estado de Mato Grosso. Publicação nº 69 – 70 do Conselho Nacional de Proteção aos Índios. Ministério da Agricultura. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional.

Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1902. Rio de Janeiro. 1904.

Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1903. Rio de Janeiro. 1905.

Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1903. Rio de Janeiro.

SILVA, Moacir M. F. Geografia dos Transportes no Brasil. Rio de Janeiro: Revista Brasileira de Geografia, IBGE. v.01, nº02, 1939.

SOARES, J. A. Pereira. Fabricação de charque. Revista Brasil Oeste. São Paulo, n 40. p. 17. 1959.

The India Rubber World, 1, out de 1902, p. 15. Vol 27. October, 1902, Nº 1. New York: Henry C. Pearson Editor.

VALVERDE, Orlando. Fundamentos geográficos do planejamento rural do município de Corumbá, Rio de Janeiro: Revista Brasileira de Geografia, 1972.

VINHAES, Ernesto. Feras do Pantanal. Aventuras de um repórter em Mato Grosso. Rio de Janeiro. Jornal a Noite, 1936.

REFÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

- ALEIXO, Lucia Helena Gaeta. Mato Grosso: trabalho escravo e trabalho livre (1850 – 1888), Comunicação & Mercado/UNIGRAN - Dourados - MS, vol. 01, n. 02 – edição especial, p. 65-78, nov 2012.
- ALENCAR, Eliana Moraes de Almeida. Livro de Registro do Tratado de Santo Idefonso: Contribuições para o Estudo Filológico. Diamantino/MT: SECITEC. Unidade de Ensino de Diamantino, s/d.
- ALVES, Gilberto Luiz. A Casa Comercial e o Capital financeiro em Mato Grosso 1870 – 1929. Campo Grande: Uniderp, 2005.
- ANDRADE, Arlindo de. Erros da Federação. São Paulo: s/ed, 1934.
- ARAÚJO, Carlos Roberto Vieira. História do Pensamento Econômico: Uma abordagem introdutória. São Pulo: Atlas, 1995.
- ARBEX JR. José; OLIC, Nelson Bacic. Rumo ao Centro Oeste, o Brasil em regiões. 2ª. ed. São Paulo: Moderna, 1996.
- ARÓSTEGUI, Julio. A pesquisa histórica. Teoria e método. Tradução: Andréa Dore. Revisão Técnica: José Jobson Andrade Arruda. Bauru/SP: EDUSC, 2006.
- ARRUDA, Gilmar. Ciclo da erva-mate em Mato Grosso, apud JESUS, Laércio Cardoso de. Erva-mate: O outro lado. A presença dos produtores independentes no antigo sul de Mato Grosso 1870 – 1970. Dissertação. Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). Dourados, 2004.
- ARRUDA, José Jobson de Andrade. Historiografia luso-brasileira contemporânea. Bauru: EDUSC, 1999.
- ARRUDA, José Jobson de Andrade. O Brasil no comércio colonial. São Paulo: Ática, 1980.
- ARRUDA, José Jobson de Andrade. O Elo Perdido: a economia brasileira entre 1780 a 1830. Disponível em: www.cmu.unicamp.br/seer/index.php/resgate/article/download/.../102. Acesso em 02 fev 2012.
- AYALA, Synesio Cardoso; SIMON, Feliciano. *Álbum Graphico do Estado de Mato Grosso* (EE. UU. do Brazil). Hamburgo/Alemanha: s. e., 1914.
- AZEVEDO, Fernando de. *Um trem corre para o oeste. Estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional*. São Paulo: Livraria Martins, 1950.
- BÁEZ, Cecilio. Historia Colonial del Paraguay y Río de la Plata. Asunción: Carlos Shauman, 1991.
- BÁEZ. Renato. Corumbá e outros encantos. São Paulo: K.M.K. Artes Gráficas e Editora Ltda., 1996.
- BARBOSA, Rodrigues. As Heveas ou Seringueiras. Rio de Janeiro: s.e., 1900.
- BARROS, Carlos Vandoni de. Os Barões de Vila Maria. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul (IHGMS), 2010.
- BARROS, Iolanda M. Pierin de. Dom Aquino: Política, Violência e Conciliação. Curitiba: Renascer, 1996.
- BERTHOLI, Anderson. O Lugar da Pecuária na formação sócio-espacial sul-mato-grossense. Dissertação. Florianópolis: Universidade Federal de Santa Catarina, 2006.

- BERTRAN, Paulo. Uma introdução à História Econômica do Centro-Oeste do Brasil. Brasília: Editores, CODEPLAN de Brasília e de Goiânia a Universidade Católica de Goiás, 1988.
- BONJUGA, Cláudio; PORTELA, Fernando. Fronteiras: viagem ao Brasil desconhecido. São Paulo: Editora Alfa-Ômega de Comunicação e Artes, 1978.
- BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. Do Extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso 1870 a 1930. 3ª. ed. São Paulo: Scortecci, 2001.
- BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. *Esperando o trem: Sonhos de esperança de Cuiabá*. São Paulo: Scortecci, 2005.
- BOSSI, Bartolomé. Viage Pintoresco por los ríos Paraná, Paraguay, San Lorenzo, Cuiabá y el Arino tributario del grande Amazonas. Paris: Livraria Parisiense – DUPRAY DE LA MAHÉRIE, 1863.
- BRANDÃO, Jesus da Silva. História da Navegação de Mato Grosso. Cuiabá: Editora Livro Mato-grossense, 1991.
- BRASIL, Maria do Carmo. Rio Paraguay. O “Mar Interno” Brasileiro. Campo Grande: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), 2014.
- BRASIL. Ministério dos Transportes. Disponível em: http://www.zonu.com/brazil_maps/Paraguai_Basin_Waterways_Map_Brazil.htm Acesso em 20 jul 2015.
- BRAUDEL, Fernand. Civilização Material, Economia e Capitalismo Séculos XV – XVIII. São Paulo: Martins Fontes, 1998.
- BRAUDEL, Fernand. O Mediterrâneo e o mundo mediterrânico na época de Felipe II. Lisboa: Martins Fontes, 1983, v. I.
- BRAZIL, Maria do Carmo. Rio Paraguay. El mejor del mundo: Reflexões sobre o papel histórico e geoestratégico dos caminhos fluviais. Estudos Históricos. CDHRPyB – Año VI - Julio 2014 - Nº 12 – Uruguay.
- BRAZIL, Maria do Carmo; DANIEL, Omar. Sobre a Rota das Monções. Navegação fluvial e sociedade sob o olhar de Sérgio Buarque de Holanda. RIHGB, Rio de Janeiro, a.169 (438): 209 – 226, janeiro/março. 2008.
- CABRAL, Octaviano. Historia de uma região: Mato Grosso, fronteira Brasil-Bolívia e Rondônia. Rio de Janeiro: Himalaya, 1963.
- CAMPESTRINI, Hildebrando et all. Enciclopédia das águas de Mato Grosso do Sul. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul – IHGMS, 2014.
- CARDOSO, I. Ramón. La Antigua Provincia del Guairá y la Villa Rica del Espíritu Santo. Buenos Aires: Librería y Casa Editora, 1988.
- CARDOZO, Efrain. Apuntes de Historia Cultural del Paraguay. Bibliotecas de Estudios Paraguayos. Asunción: Litocolor, 1990.
- CARUSO, Laura Gabriela. Del Lockaut al Apoyo Estatal: La Pataronal marítima argentina, sus centros y prácticas, 1890 a 1920. Buenos Aires: Universidad Nacional de San Martín, 2014.
- CARVALHO, Diego Francisco de. Trabalho e Conflito na Noroeste do Brasil. A greve dos ferroviários de 1914. Dissertação. São Paulo: Universidade de São Paulo, 2009.

- CARVALHO, Luiz de Sá. Rumando para o Oceano Pacífico. Tese apresentada em Comemoração do 40º aniversário e fundação da Escola de Comércio Alares Penteado, São Paulo, 1942.
- CASTELNAU, Francis. Expedição às regiões centrais da América do Sul. Tomo II. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1949.
- CASTRO, Alceste de. Corumbá de antigamente. s. n. t.
- CASTRO, Ana Célia. As Empresas estrangeiras no Brasil 1860 – 1913. Dissertação. Campinas: Unicamp, 1976.
- CASTRO, Maria Inês Malta. O Preço do Progresso. A Construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1905 – 1914). Dissertação. Campinas: Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP, 1993.
- CENTENO, Carla Villamaina. A educação do trabalhador nos ervais de Mato Grosso (1870 – 1930): crítica da historiografia regional, de suas concepções de história, trabalho e cultura. Dissertação. Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS). Campo Grande, 2000.
- CHAMORRO, Júlio César Dias. A Modernização da Hidrovia do Paraguai e as Transformações no Espaço Regional: O caso da microrregião do baixo Pantanal. Dissertação. Dourados. Universidade Federal a Grande Dourados (UFGD), 2009.
- CHAVES, Julio César. Descubrimiento y conquista del Río de la Plata y el Paraguay. Asunción: Ediciones Nizza. Vol. 1, 1968.
- CICLO DA ERVA MATE em Mato Grosso do Sul: 1883 – 1947. Campo Grande: Instituto Euvaldo Lodi, 1986.
- COMMERCIAL Almanach Matto-Grossense. São Paulo: C. de Mello & Cia. Meli BCBM-FR/MT, 1916.
- CORRÊA FILHO, Virgílio. A propósito do boi pantaneiro. Rio de Janeiro: Paulo Pongetti, 1926.
- CORRÊA FILHO, Virgílio. As fazendas de gado no Pantanal Matogrossense. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, 1955.
- CORREA FILHO, Virgílio. As Raias de Matto Grosso. São Paulo: Secções de Obras D`Estado de São Paulo: 1924. Vol. I.
- CORRÊA FILHO, Virgílio. Ervais do Brasil e Ervateiros. Rio de Janeiro: Serviço de Informação Agrícola, 1957.
- CORRÊA FILHO, Virgílio. História de Mato Grosso. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1969.
- FILHO, Virgílio Corrêa. Pantanaís Matogrossenses (Devassamento e Ocupação). Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), 1946.
- CORRÊA, Iran Carlos Stalliviere. Os 515 Anos do Tratado de Tordesilhas. Porto Alegre: UFRGS (Universidade Federal de Rio Grande do Sul), 2009.
- CORRÊA, Lúcia Salsa. A fronteira na história regional: o sul de Mato Grosso (1870 – 1920). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP (Universidade de São Paulo), Departamento de História, 1997. (Tese de Doutorado).

- CORRÊA, Lúcia Salsa. Corumbá, um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso (1870 – 1920). Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, USP (Universidade de São Paulo), Departamento de História, 1976. (Dissertação de Mestrado).
- CORREA, Lúcia Salsa. História e Fronteira. O Sul de Mato Grosso 1870 – 1920. Campo Grande: Universidade Católica Dom Bosco (UCDB), 1999.
- CORRÊA, Valmir Batista. Coronéis e bandidos em Mato Grosso (1889 – 1943). Campo Grande/MS: UFMS (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul), 1995.
- CORRÊA, Valmir Batista. Corumbá, Terra de Lutas e de Sonhos. Brasília: Senado Federal, 2006.
- CORRÊA, Valmir Batista. Mato Grosso, Estudos regionais. Campo Grande/MS: UFMS (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul), 1980.
- CORRÊA, Valmir Batista; CORRÊA, Lúcia Salsa & ALVES, Gilberto Luiz. Casario do Porto de Corumbá. Campo Grande: Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul, 1985.
- CORRÊA, Valmir Batista; CORRÊA, Lúcia Salsa. Charqueadas: uma alternativa na economia pecuária do sul de Mato Grosso (1880 – 1930/40). Albuquerque: Revista de História, Campo Grande/MS. v. 2, n. 3, p. 43 – 67, jan/jun. 2010.
- CORTESÃO, Jaime (org.). Alexandre Gusmão e o Tratado de Madrid. Rio de Janeiro: Biblioteca Nacional. Vol. 1, 1951.
- CORTESÃO, Jaime. Rapôso Tavares e a formação territorial do Brasil. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura / Serviço de documentação, 1950.
- COSTA, Clóvis Corrêa da. Mato Grosso e suas possibilidades econômicas. Goiânia: Cinco de março, 1968.
- COSTA, Francisco Félix Pereira. História da guerra do Brasil contra as repúblicas do Uruguai e Paraguai. Rio de Janeiro: Livraria de A. G. Guimarães, 1870.
- COSTA MARQUES, Joaquim Augusto. Agricultura *in* AYALA, S. Cardoso & SIMON, Feliciano. Alhum Graphico do Estado de Matto Grosso de Mato Grosso. Corumbá, 1914.
- COSTA, Paulino Lopes da. Alguns aspectos que originaram a economia do pantanal do município de Corumbá. Corumbá: s.e. 1978.
- CUNHA, Euclides da. À Margem da História. 5ª. ed. Porto: Lello & Irmãos, 1945.
- D'ALINCOURT, Luiz. Memória sobre a viagem do Porto de Santos à cidade de Cuiabá. 2ª. ed. São Paulo: Livraria Martins Editora S. A., 1976.
- DORATIOTO, Francisco. Maldita Guerra: Nova história da Guerra do Paraguai. 2. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.
- ESSELIN, Paulo Marcos. A Gênese de Corumbá, Confluência das frentes Espanhola e Portuguesa em Mato Grosso 1536 – 1778. Campo Grande/MS: UFMS (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul), 2000.
- FEIJÓ, Ricardo. História do Pensamento Econômico: de Lao tse a Robert Lucas. São Paulo: Atlas, 2001.
- FEITOSA, Orange Matos; SAES, Alexandre Macchione. O Plano de Defesa da Borracha: entre o desenvolvimentismo e a negligência política ao norte do Brasil, 1900 – 1915. América Latina en la Historia Económica. Vol. 20, Nº 3. México sep/dic., 2013.

- FERREIRA, Manoel Rodrigues. *A Ferrovia do Diabo*. São Paulo: Melhoramentos Editora, 2008.
- FERREIRA, Mário Clemente. O Mapa das Cortes e o Tratado de Madrid a cartografia: a Serviço da Diplomacia. *Belo Horizonte: Varia Historia*, Vol. 23, Nº 37: p. 51-69, Jan/Jun 2007.
- FIGUEIREDO, Aline. *A propósito do Boi*. Cuiabá: UFMT (Universidade Federal de Mato Grosso), 1994.
- FIGUEIREDO, Lima. *A Noroeste do Brasil e a Brasil – Bolívia*. São Paulo: Livraria José Olympio Editora, 1950.
- FILHO, Alcides Goularti e QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo (Organizadores). *Transportes e Formação Regional: Contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados/MS. UFGD (Universidade Federal da Grande Dourados), 2011.
- FILHO, Edvard Elias Souza. *As Barragens na Bacia do rio Paraguai e a Possível Influência Sobre a Descarga Fluvial e o Transporte de Sedimentos*. Maringá, *Boletim geográfico*, 31, n. 1, p. 117-133, jan. – abr., 2013.
- FILHO, Generoso Ponce. *Generoso Ponce, Um Chefe*. Rio de Janeiro: Pongetti, 1952.
- FILHO, Synesio Sampaio Goes. *Navegantes, Bandeirantes. Diplomatas: Um ensaio sobre a formação das fronteiras do Brasil*. São Paulo: Martins Fontes, 2001.
- FLORENCE, Hércules. *Viagem Fluvial do Tietê ao Amazonas de 1825 a 1829*. 2ª. ed. São Paulo: Edições Melhoramentos, 1948.
- FONSECA, Cássio. *A Economia da Borracha: Aspectos Internacionais e Defesa da Produção Brasileira*. Rio de Janeiro: Comissão Executiva de Defesa da Borracha. Ministério da Fazenda, 1950.
- FONSECA, João Severiano. *Viagens ao redor do Brasil*. Rio de Janeiro: Typ de Pinheiro, 1880. 2 v.
- FURTADO, Celso. *Formação Econômica do Brasil*. 19. ed. São Paulo: Nacional, 1984.
- GADELHA, Regina Maria de Aquino Fonseca. *As missões jesuíticas do Itatim: um estudo das estruturas sócio-econômicas coloniais do Paraguai. (séc. XVI e XVII)*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.
- GALVÃO, Caline. *Primeira agência do Banco do Brasil no Centro-Oeste completa 100 anos em Corumbá*. Disponível em: <http://www.diarionline.com.br/?s=galeria&id=1499#> Acesso em 06 jan 2017.
- GALVÃO, Dora da Silva Pereira. *A expansão geopolítica para a região noroeste do Brasil até a década de 1940*. Dissertação de Mestrado apresentado ao Curso de Estudos Brasileiros da universidade de Mackenzie. São Paulo, 1995.
- GARCIA, Domingo Sávio da Cunha. *Territórios e Negócios na “Era dos Impérios”: Os belgas na fronteira oeste do Brasil*. Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.
- GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. *MATO GROSSO (1850-1889). Uma Província na Fronteira do Império*. Dissertação. Campinas: Universidade Estadual de Campinas - UNICAMP, 2001.
- GAULD, Charles Anderson. Farquhar. *O último Titã. Um empreendedor americano na América Latina*. São Paulo: Cultura, 2006.

- GOIRIS, Fabio Aníbal Jara. Descubriendo la frontera: Historia, Sociedad y Política de Pedro Juan Caballero. Ponta Grossa: INPAG (Indústria Pontagrossente de Artes Gráficas), 1999.
- GONZÁLEZ, Natalicio. Proceso y formación de la cultura paraguaya. 2. ed. Asunción: Guaranda, 1948.
- GRAVATA, Antonio Gonçalves. Conveniencia do Estudo da Viação de Matto-Grosso. apud AYALA, S. Cardoso; SIMON, Feliciano. Álbum Graphico do Estado de Matto-Grosso. Hamburgo, 1914.
- GREMAUD, Amaury Patrick; SAES, Flávio Azevedo Marques de; JÚNIOR, Rudinei Toneto. Formação Econômica do Brasil. São Paulo: Atlas, 1997.
- GUZMÁN, Alonso Riquelme de. Riquer – Riquel – Riquelme. Anuário de la Academia Paraguaya de Historia. Asunción, 2000/2001, V. XL – XLI.
- HOBBSAWM, Eric. *Sobre história*. Tradução de Cid Knipel Moreira. São Paulo: Companhia das letras, 1998, pp. 110-118.
- HOLANDA, Sérgio Buarque de. Monções. 2ª. ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.
- IBGE (Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística). Censo Agropecuário das Cidades. Dados de 2006. Rio de Janeiro.
- ISABELE, Arséne. Viagem ao Rio da Prata e ao Rio Grande do Sul. Brasília: Senado Federal, 2006.
- ITO, Claudemira Azevedo. Corumbá, o espaço da cidade através dos tempos. Campo Grande: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), 2000.
- ITO, Claudemira Azevedo. Corumbá: A Formação e o Crescimento da Cidade. Dissertação. São Paulo: FFLCH – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo, 1992.
- JAPIASSÚ, Hilton; MARCONDES, Danilo. Dicionário Básico de Filosofia. Rio de Janeiro: Zahar, 2001.
- JESUS, Laércio Cardoso de. Erva-mate: O outro lado. A presença dos produtores independentes no antigo sul de Mato Grosso 1870 – 1970. Dissertação. Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD). Dourados, 2004.
- JÚNIOR, Caio Prado. História Econômica do Brasil. São Paulo: Licença Editorial para o Círculo do Livro por Cortesia da Editora Brasiliense S.A., s/d.
- JÚNIOR, Caio Prado. Teoria marxista do conhecimento e método dialético materialista. Disponível em: <http://www.ebooksbrasil.org/adobeebook/caio.pdf> . Acesso em: 14 nov 2011.
- KEYNES, John Marnard. *Teoria Geral do Emprego, da moeda e dos Juros*. São Paulo: Abril Cultural, 1983.
- KROEBER, Clifton B. La Navegación de los ríos en la historia argentina 1794 – 1860. Buenos Aires: Paidós S.A.I.C.F., 1967.
- LAINO, Domingo. Paraguai – fronteiras e penetração brasileira. São Paulo: Global, 1979.
- LAMOUNIER, Maria Lúcia. “Ferrovias, agricultura de exportação e mão-de-obra no Brasil no século XIX”. IN: História Econômica & História de Empresas, São Paulo: HUCITEC; ABPHE, III, 1, 2000.
- LEAL, Victor Nunes. Coronelismo, Enxada e Voto. O município e o regime representativo no Brasil. 7ª. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 2012.

- LEITÃO J., Humberto; LOPES, Vicente. A partir do Dicionário da Linguagem de Marinha Antiga e Actual. s. l. 1963.
- LEITE, Eudes Fernando. Marchas na história, comitivas e peões boiadeiros no Pantanal. Campo Grande: Universidade Federal de Mato Grosso do Sul (UFMS), 2003.
- LENHARO, Alcir. Crise e mudança na frente oeste de colonização (O comércio colonial de Mato Grosso no contexto da mineração). Cuiabá: Imprensa Universitária da UFMT (Universidade Federal de Mato Grosso), 1982.
- LEOTTI, Odegar. Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso - IHGMT: relações de poder, escrita, política, cientificidade e a invenção do mato-grossense moderno 1895 a 1934. Tese. Assis (UNESP), São Paulo, 2013.
- LEVERGER, Augusto (Barão de Melgaço). Vias de Comunicação de Mato Grosso. Cuyabá: Publicação Oficial, 1905.
- LIMA, Astúrio Monteiro. Mato Grosso de outros tempos: pioneiros e heróis. São Paulo: Editora Soma, 1978.
- LISBOA, Miguel Arrojado Ribeiro. Oeste de São Paulo Sul de Mato Grosso: Geologia, Indústria mineral, Vegetação, Solo Agrícola, Indústria Pecuária. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1909.
- MACEDO, Luciano Duarte de Assis. A Situação do Desenvolvimento Econômico em Alto Taquari e Alto Araguaia após a chegada da Ferrovia. Dissertação. Cuiabá: Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), 2011.
- MACHADO, Paulo Coelho. Parceria pecuária. Seus Contratos e Modalidades, inclusive o FICA de Mato Grosso. Campo Grande: Saraiva, 1972.
- MACIEL, José de Barros. A pecuária nos Pantanaís de Mato Grosso. Tese apresentada ao 3º Congresso de Agricultura e Pecuária. São Paulo, 1922.
- MAGALHÃES, Luis Alfredo Marques. Rio Paraguay Da Gaíba ao Apa. Campo Grande: Alvorada, 2008.
- MAIA, Jorge. Invasão de Mato Grosso. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1964.
- MANCHESTER, Alan Krebs. *British preeminence in Brazil its rise and decline*. Chapel Hill: The University of North Carolina Press, 1933.
- MARIN, Jérri Roberto; VASCONCELOS, Cláudio Alves de. História, Região e Identidades (org.). Campo Grande/MS: UFMS (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul), 2003.
- MARQUES, Azevedo. Mato Grosso seus recursos naturais seu futuro econômico. Rio de Janeiro: Papelaria Americana, 1923.
- MARTINELLO, Pedro. A “Batalha da borracha” na segunda guerra mundial e suas consequências para o vale amazônico. Tese de Doutorado apresentado ao Programa de Pós-Graduação em História Econômica da FFLCH/USP. São Paulo: Universidade de São Paulo, 1985.
- MARTIN, Sylvio Saint. Estrada de Ferro Noroeste do Brazil in AYALA, Synesio Cardoso & SIMON, Feliciano. Alhum Graphico de Mato Grosso. Hamburgo, 1914.
- MARTINS, Demosthenes. História de Mato Grosso. São Paulo: Editora V. Bicego, [19. .]

- MAZZA, Maria Cristina Medeiros et al. Etnobiologia e conservação do bovino pantaneiro. Corumbá: Empresa Brasileira de Pesquisa Agropecuária – EMBRAPA – Centro de Pesquisa Agropecuária do Pantanal (CPAP), 1991.
- MEDRANO, Lília Inês Zanotti de. A livre navegação dos rios Paraná e Uruguai: uma análise do comércio entre o Império Brasileiro e a Argentina (1852 – 1889). Tese. São Paulo, Universidade de São Paulo, 1989.
- MEIER, Gerald M., BALDWIN, Robert. Desenvolvimento Econômico. São Paulo: Mestre Jou, 1968.
- MELO, Raul Silveira de. *Corumbá, Albuquerque e Ladário*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1966.
- MELO, Raul Silveira de. História do Forte Coimbra. Vol. II. Rio de Janeiro: Imprensa do Exército, 1959.
- MELO, Raul Silveira de. História do Forte Coimbra: 1º, 2º, 3º, 4º e 5º períodos (1500 – 1718). Rio de Janeiro: Imprensa do Exército, 1958.
- MENDONÇA, Estevão de. A Indústria Pastoril e Pecuária in AYALA, Synesio Cardoso & SIMON, Feliciano. Alhum Graphico de Mato Grosso. Hamburgo, 1914.
- MENDONÇA, Rubens de. História do Comércio de Mato Grosso. Goiânia: Rio Bonito, 1973.
- MORENO, Fulgencio R. La ciudad de la Asunción. 3ª. ed. Asunción: Gráfica Comuneros, 1985.
- MOURA, Carlos Francisco. A contribuição naval à formação territorial do extremo oeste (Mato Grosso, Rondônia e Mato Grosso do Sul). Rio de Janeiro: s/ed, 1986.
- MOURA, Carlos Francisco. A Expedição Langsdorff em Mato Grosso. Cuiabá: Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), Núcleo de Documentação e Informação Histórica Regional, 1984.
- MOUTINHO, Joaquim Ferreira. Notícia sobre a Província de Matto Grosso, seguida d'um roteiro de viagem da sua capital a São Paulo. São Paulo: Typ. Henrique Schroeder. 1896.
- NASCIMENTO, Luis Miguel do. De Sal e de Sol. Introdução ao estudo das charqueadas no antigo Mato Grosso. Jundiá: Paco Editorial, 2011.
- NETO, José de Barros. A criação empírica de bovinos no Pantanal da Nhecolândia. São Paulo: Resenha Tributária, 1979.
- NETO, Paschoal Manfredi. O Trem da Morte – O Imaginário do Progresso na Noroeste (1905 – 1930). Dissertação. São Paulo: Universidade de São Paulo (USP), 1995.
- NEVES, Correia Das. História da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Bauru: Tip. Brasil, 1958.
- NIJS, Ferdinand. Viagem a Mato Grosso. Bruxelas, Etudes Coloniales, n. 8, Ano 6. 1901 (Tradução de João Mariano de Oliveira) Cuiabá, Xerox, 1992.
- NIVEAU, Maurice. História dos fatos econômicos contemporâneos. São Paulo: Difel, 1969.
- NORMANO, João Frederico. Evolução Econômica do Brasil. Brasília: Editora Nacional, 1975.
- NOVAIS, Fernando. O Brasil nos quadros do antigo sistema colonial. Brasil em perspectiva. 8ª. ed. São Paulo: Difel, 1971

OLIVEIRA, Roberto Cardoso de. Do índio ao bugre: o progresso de assimilação dos Terêna. Rio de Janeiro: Museu Nacional, 1976.

OLIVEIRA, Tito Carlos Machado de. Tipologia das relações fronteiriças: elementos para o debate teórico-práticos *in* Território sem fronteiras: estudos sobre fronteiras. Campo Grande: UFMS (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul), 2005.

OLIVEIRA, Vítor Neto de. Estrada Móvel, Fronteiras Incertas: Os trabalhadores do Rio Paraguai (1917 – 1926). Campo Grande/MS: UFMS (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul), 2005.

OLIVEIRA, Vítor Wagner de. Entre o Prata e o Mato Grosso: uma viagem pelo mundo do trabalho marítimo de 1910 a 1930. Buenos Aires, Montevideu, Assunção e Corumbá. Tese de Doutorado. Campinas: Universidade Estadual de Campinas – UNICAMP, 2006.

ORTIZ, Ricardo. Historia Econômica de la Argentina. 4ª. ed. Buenos Aires: Plus Ultra Ediciones, 1974.

PAIVA, Ana Mesquita Martins de; SOUZA, Maria Cecília Guerreiro de e GEREMIAS, Nylza Valadão Freitas. Antônio Rolim de Moura – Correspondências. Vol. I. Cuiabá: UFMT (Universidade Federal de Mato Grosso), 1982.

PASOS, Ignacio de. Diario de una Navegación y reconocimiento del Río Paraguay desde la Asunción hasta los presidios portugueses de Coimbra y Albuquerque. Buenos Aires: Biblioteca Virtual Universal, 2003.

PHILIP, André. História dos factos económicos e sociais de 1880 aos nossos dias. Lisboa: Herder, 1965.

POMER, León. A guerra do Paraguai: a grande tragédia rio-platense. São Paulo: Global, 1980.

POMER, León. La Guerra del Paraguay. ¡Gran Negocio! Buenos Aires: Ediciones Caldén, 1968.

POMER, León. La Guerra del Paraguay. Buenos Aires: Leviatán, 2008.

POTT, E. B.; CATTO, J. B. BRUM, P. A. R. Períodos críticos de alimentação para bovinos em pastagens nativas no Pantanal Mato-grossense. Brasília; v. 24 p. 1427 – 1432, 1989.

POVOAS, Lenine de Campos. História Geral de Mato Grosso: dos primórdios à queda do Império. Cuiabá: s/ed 1995. Vol. I.

PÓVOAS, Lenine Campos. Influências do Rio da Prata em Mato Grosso. São Paulo: Resenha Tributária, 1982.

PROENÇA, Augusto César. Corumbá de todas as graças. Campo Grande/MS: Editora Rui Barbosa, s/d.

PROENÇA, M. Cavalcanti. No termo de Cuiabá. Rio de Janeiro: Ministério da Educação e Cultura, Instituto Nacional do Livro, 1958.

PUIGGARI, Umberto. Nas fronteiras de Mato Grosso: terra abandonada. São Paulo: Mayena, 1933.

PUIGGROS, Rodolfo. Historia Econômica del Rio de la Plata. 2ª. ed. Buenos Aires: Ediciones Siglo Veinte, 1948.

QUARLERI, L. Rebelión y guerra entre las fronteras del Plata: guaraníes, jesuitas e imperios coloniales. Buenos Aires: Fondo de Cultura Económica de Argentina, 2009.

- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. As curvas do trem e os meandros do poder: o nascimento da estrada de ferro Noroeste do Brasil (1904 – 1908). Campo Grande/MS: UFMS (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul), 1997.
- QUEIROZ, Paulo Roberto Cimo. Uma Ferrovia entre dois Mundos: A Estrada de Ferro Noroeste do Brasil na primeira metade o século 20. Campo Grande/MS: Co-edição da UFMS (Universidade Federal de Mato Grosso do Sul) e EDUSC, 2004.
- QUIROGA, José. Descripción del Río Paraguay desde la boca del Xaurú hasta la confluencia del Paraná. Buenos Aires: Bilbioteca Virtual Universal, 2003.
- RAMOS, Jorge Abelardo. Las Masas y las Lanzas. 2ª. ed. Buenos Aires: Senado de la Nación Argentina, 2006.
- REGO, José Márcio; MARQUES, Rosa Maria (Organizadores). Formação Econômica do Brasil. São Paulo: Saraiva, 2003.
- REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Impacto Amazônico na Civilização Brasileira. Rio de Janeiro: Paralelo, 1972.
- REIS, Arthur Cezar Ferreira. O Seringal e o seringueiro. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura, Serviço de Informação Agrícola, 1953.
- REYNALDO, Ney Iared. Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870- 1940). Cuiabá: EDUFMT (Editora da Universidade Federal de Mato Grosso), 2004.
- REZENDE, Cyro de Barros. História Econômica Geral. São Paulo: Contexto, 1999.
- RIBEIRO, Renato Alves. Taboco 150 anos: balaio de recordações. Campo Grande: s/ed. 1994.
- RICARDO, Cassiano. Marcha para o Oeste: a influência da “Bandeira” na formação social e política do Brasil. 4. ed. Rio de Janeiro: José Olympio, 1970.
- RONDON, J. Lucídio N. Tipos e aspectos do Pantanal. São Paulo: Nobel, 1972.
- SANDRONI, Paulo. Novo Dicionário de Economia. 2ª. ed. São Paulo: Best Seller, 1994.
- SANTOS, Roberto Araujo de Oliveira. História Econômica da Amazônia (1800 – 1920). São Paulo: T. A. Queiroz, 1980.
- SCHMIDEL, Ulrich. Viaje al Río de la Plata. Buenos Aires: Biblioteca Virtual Universal, 2003.
- SCHUMPETER, Joseph Alois. Capitalismo, Socialismo e Democracia. Rio de Janeiro: Fundo de Cultura, 1961.
- SENA, Divino Marcos de. Livres e pobres no centro da América do Sul, um estudo sobre os camaradas (1808 – 1850). Dissertação. Universidade federal da Grande Dourados (UFGD). Dourados, 2013.
- SEREJO, Hélio. Ciclo da erva-mate em Mato Grosso do Sul 1883 – 1947. Campo Grande: Instituto Euvaldo Lodi, 1986.
- SGANZERLA, Frei Alfredo. *A história do frei Mariano de Bagnaia*. Campo Grande: Fucmt, 1992.
- SILVA, Edil Pedroso da. O Cotidiano dos viajantes nos caminhos fluviais de Mato Grosso 1870 – 1930. Dissertação. Cuiabá: Universidade Federal de Mato Grosso (UFMT), 2002.

- SILVA, Maria do Carmo Brazil Gomes da. Rio Paraguai: O “mar interno” brasileiro – uma contribuição para o estudo dos caminhos fluviais. Tese. Universidade de São Paulo (USP). São Paulo, 1999.
- SIMONSEN, Roberto C. História Econômica do Brasil (1500 – 1820). 3. ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1957.
- SOARES, José Carlos de Macedo. A borracha. Paris: L. Chauny et L. Quinsac, 1927.
- SODRÉ, Nelson Werneck. Formação histórica do Brasil. São Paulo: Brasiliense, 1973.
- SODRÉ, Nelson Werneck. Oeste: Ensaio sobre a grande propriedade pastoril. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1941.
- SODRÉ, Nelson Werneck. Oeste: Ensaio sobre a grande propriedade pastoril. Rio de Janeiro: Livraria José Olympio, 1941.
- SOUZA, Antônio Fernandes de. Antonio Paes de Barros (Totó Paes) e a política de Mato Grosso. s.n.t, 1958.
- SOUZA, Célia Alves de; ANDRADE, Leila Navis Paiva da Silva; SOUZA, Juberto Babilônia de. Bacia Hidrográfica do Jauru e seus afluentes. Goiânia. V. 10, n. 18, 2014.
- SOUZA, João Carlos de. Sertão Cosmopolita: Tensões da modernidade de Corumbá. São Paulo: Alameda, 2008.
- SOUZA, Lécio Gomes de. Bacia do Paraguai. Geografia e História. Tomo I. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul (IHGMS), 2012.
- SOUZA, Lécio Gomes de. *História de Corumbá*. s. n. t.
- SOUZA, Lécio Gomes de. *História de uma região: Pantanal e Corumbá*. São Paulo: Resenha Tributária, 1973.
- STEINEN, Karl von den. O Brasil Central – Expedições em 1984 para a exploração do Rio Xingu. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1942.
- STOLS, Eddy. Brasil se defende da Europa: suas relações com a Bélgica (1830 – 1914). Boletim de Estudios Latino americanos y del Caribe. Amsterdã, nº 18, p. 57-73, jun. 1975.
- SUSNIK, B. El rol de los indígenas en la formación y en la vivencia del Paraguay. Asunción: I P E N (Instituto Paraguayo de Estudios Nacionales), 1983.
- TARGAS, Zulmária Izabel de Melo Souza. Casas comerciais importadoras/exportadoras de Corumbá (1904 – 1915). Dissertação. Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD), Dourados, 2012.
- TAUNAY, Alfredo D'Escragno. História geral das bandeiras paulistas. 3 ed. São Paulo: Melhoramentos, Vol. 4, 1975.
- TILLMANN, Carlos Antonio da Costa. Motores de Combustão Interna e seus Sistemas. Instituto Federal de Educação, Ciência e Tecnologia; Santa Maria: Universidade Federal de Santa Maria, 2013.
- TOLENTINO, Terezinha Lima. Ocupação do Sul de Mato Grosso antes e depois da Guerra da Tríplice Aliança. São Paulo: Fundação Escola da Sociologia e Política de São Paulo, 1986.
- TOSSINI, Luis. El Río Paraguay. Buenos Aires: Anuário Sociedad Científica Argentina. Tomo CXXXII, Fascículo III, 1941, pp. 118 – 134.

ULRICH, Otto Willi. Nos Sertões do rio Paraguai. Impressões de viagem da Expedição Ulrich ao “Hinterland” Brasileiro. São Paulo: Empresa Editora J. Fagundes, 1936.

VALVERDE, Orlando. Fundamentos geográficos do planejamento rural do município de Corumbá, Rio de Janeiro: Revista Brasileira de Geografia, 1972.

VASCONCELLOS, Víctor Natalicio. Lecciones de historia paraguaya, 7ª. ed. Asunción: Centenário de la Epopeya Nacional, 1978.

VERSIANI, Flávio Rabelo; BARROS, José Roberto Mendonça de (Organizadores). Formação Econômica do Brasil: a experiência da industrialização. São Paulo: Saraiva, 1977.

VIANA, Hélio. História do Brasil. 12. ed. São Paulo: Melhoramentos/Edusp, 1975.

VIEGAS, Isabel Arruda de. Pantanal: Reminiscências de Nossas Vidas. Corumbá: Gráfica Editora Alvorada, 1997.

VIVEIROS, Esther de. Rondon conta sua vida. Rio de Janeiro: Livraria São José, 1958.

WEDDERHOFF, Shirley V. Notas sobre el Paraguay. Monografía. Asunción, 2001.

WEINSTEIN, Barbara. A Borracha na Amazônia: Expansão e decadência 1850 – 1920. São Paulo: Hucitec, 1993.

ZORZATO, Osvaldo. Conciliação e Identidade: Considerações sobre a historiografia de Mato Grosso (1904 – 1983). Tese. São Paulo: USP (Universidade de São Paulo), 1998.

ANEXOS

APÊNDICE 1

Modelo de Contrato do FICA

O abaixo assinado (individualização) DECLARA para os devidos fins de direito que FICA em seu poder um lote de vacas da raça e touros, de propriedade de (individualização), e que se compromete a criar na fazenda, Município de, nas seguintes condições:

1- O declarante, ora chamado parceiro-criador, já recebeu, no dia, o gado aqui descrito, transportando-o da fazenda para a fazenda devidamente contado e verificado, constando o rebanho de de vacas de boa qualidade, todas com a marca do proprietário, denominada, registrada e ainda os touros acima mencionados.

2- O parceiro-criador cuidará do gado com o mesmo cuidado que costuma dispensar ao seu próprio rebanho, comunicando ao proprietário as ocorrências verificadas, vacinando regularmente os animais contra o carbúnculo sintomático, aftosa e outras vacinas usuais, combatendo imediatamente as doenças que porventura venham a surgir no rebanho.

3- Das crias nascidas o proprietário receberá anualmente bezerros machos, cabendo ao parceiro-criador o restante das crias; na havendo machos em número, suficiente, o proprietário receberá fêmeas para completar o número combinado.

4- Caberá ao proprietário o aparte dos bezerros mencionados na cláusula anterior entre toda a produção nascida do gado aqui descrito.

5- Para a reposição do gado-capital no fim do contrato, serão reservadas em cada um dos primeiros anos bezerras de livre escolha do proprietário, ressalvando, porém, que as novilhas que, no final, sobrarem da reposição do gado-capital, ficando liberadas e propriedade do parceiro-criador.

6- É de quatro (4) anos o prazo da parceria, compreendendo as produções nascidas nos anos de, e

7- Fica proibida a venda de qualquer animal da parceria sem o consentimento expresso do proprietário; poderá, entretanto, o parceiro-proprietário vender todo o rebanho que constitui a parceria, ficando o sucessor obrigado a respeitar o presente contrato em todas as cláusulas.

8- No final do contrato, o parceiro-criador restituirá ao proprietário as vacas e os touros recebidos, repondo as que faltarem com as novilhas previamente escolhidas pelo proprietário, na forma da cláusula cinco (5), se estas não forem suficientes, o número será completado com outras novilhas do próprio rebanho parciário.

9- A restituição será realizada na fazenda no mês de quando o parceiro-criador fará a desmama dos bezerros da safra anterior (19. . .), entendendo-se que todos os bezerros que nasceram no ano de, a partir do 1º de janeiro, são de propriedade exclusiva do proprietário do rebanho, cumprindo ao parceiro-criador tratá-los convenientemente para entregá-los juntamente com o “casco”, na forma aqui convencionada.

10- A morte do parceiro-proprietário não extingue a presente convenção, passando aos herdeiros ou sucessores os direitos e obrigações decorrentes do contrato. E por estarem assim de acordo assinam o presente em 2 (duas) vias com as testemunhas abaixo¹.

¹ MACHADO, Paulo Coelho. Parceria pecuária. Campo Grande, 1972, pp. 133 – 134.

APÊNDICE 2

Alguns afluentes do Rio Paraguai

- **O Cabaçal:** desce da Serra do Tapirapuã, seus principais formadores são o Lagoinha, o Vermelho e o riacho do Ouro que corre em terrenos auríferos, explorados no ciclo das minas em Mato Grosso, no início do século XVIII. Tem por afluente principal o rio Branco. Corre em torno de 180 km por 60 metros de largura. Deságua no rio Paraguai a uns quinze quilômetros acima de Cáceres².

- **Jejuí:** com uma extensão de 350 km, tendo como principais afluentes os rios Aguaray Guazú e o Curupayty³. Nasce nos ervais do Curuguay, este rio foi utilizado intensamente para o transporte de ervas⁴.

- **Aquidabán e Ypané:** ambos rios localizados no norte da República do Paraguai. Assim como não estão muito distante do rio Apa. O Aquidabán percorre uma distância de 270 quilômetros.

- **Quarepotí e Manduvirá:** já se encontram no centro do país, o maior destes dois, Manduvirá tem uma extensão 212 quilômetros tendo como seu principal afluente o rio Tobatiry. Outros rios que estão localizado no centro do país e que também desembocam no rio Paraguai, são o Piribebuy, Salado⁵ e Caañabé.

- **Tebicuary:** que já está situado na região sul do país, é o segundo mais importante do país atrás do Jejuí, ambos tributários do principal, rio Paraguai. Atravessa o país de leste a oeste e tem uma extensão de 235 quilômetros⁶.

Ainda no território paraguaio, mas os rios que se encontram na margem direita. Os principais são:

- **Rio Negro:** no norte da região denominada de Chaco, serve de limite com a República da Bolívia.

- **Rio Verde:** tem uma extensão de 275 quilômetros e desemboca no rio Paraguai ao norte de Concepción.

- **Rio Confuso:** este rio percorre desde sua nascente no Estero⁷ Patiño até desembocar suas águas no rio Paraguai 290 quilômetros, perto de Assunção⁸.

² FONSECA, João Severiano. Viagem ao Redor do Brasil. Vol. I. Rio de Janeiro, 1986, p. 107.

³ WEDDERHOFF, Shirley V. Notas sobre el Paraguay. Asunción, 2001, p. 10.

⁴ QUIROGA, José. Descripción del Río Paraguay desde la boca del Xaurú hasta la confluencia del Paraná. Buenos Aires, 2003, p. 6.

⁵ Tem sua nascente no Lago Ipacarai.

⁶ WEDDERHOFF, Shirley V. Notas sobre el Paraguay. Asunción, 2001, pp. 10 – 11.

⁷ Estero, cuja característica enquanto ao ecossistema se refere equivale ao Pantanal.

⁸ WEDDERHOFF, Shirley V. Notas sobre el Paraguay. Asunción, 2001, p. 11.

**APÊNDICE 3: EXPORTAÇÃO REALIZADA POR CORUMBÁ CONFORME REGISTRO DA MESA DE RENDA
DESSA CIDADE EM 1900 (EM MIL REIS)**

DATA	PRODUTO	NÚMERO DE DESPACHO	NAVIO UTILIZADO	PORTO DE DESTINO	QUANTID.	MEDIDA	VALOR	TOTAL
15/01/1900	Couro Vacuum	5	Vapor Argentina	Buenos Aires	3000	kg	540.000	
15/01/1900	Crina Animal	5	Vapor Argentina	Buenos Aires	1500	kg	26.640	566.640
16/01/1900	Carne e sub produtos	6	Vapor Nacional Rápido	Buenos Aires	64867	kg	11:717.966	11:717.966
17/01/1900	Pele de Onça	7	Vapor Argentina	Montevideo			765.000	
17/01/1900	Borracha seringueira	7	Vapor Argentina	Montevideo	9588	kg	7:191.000	
17/01/1900	Ipecacuanha	7	Vapor Argentina	Montevideo	3576	kg	7:152.000	
17/01/1900	Borracha mangabeira	7	Vapor Argentina	Montevideo	816	kg	489.600	
17/01/1900	Couro Vacuum	7	Vapor Argentina	Montevideo	2700	kg	486.000	16:083.600 15:395.100
17/01/1900	Couro Vacuum	8	não identificado	não identificado	6250	kg	1:125.000	1:125.000
17/01/1900	Couro Vacuum	9	Vapor Argentina	Montevideo	6650	kg	1:197.000	1:197.000
17/01/1900	Borracha mangabeira	10	Vapor Argentina	Montevideo	9483	kg	7:112.250	
17/01/1900	Couro Vacuum	10	Vapor Argentina	Montevideo	1288	kg	2:318.400	
17/01/1900	Borracha mangabeira	10	Vapor Argentina	Montevideo	11050	kg	8:287.500	17:718.150
19/01/1900	Couro Vacuum	11	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	5650	kg	1:017.000	1:017.000
22/01/1900	Couro Vacuum	12	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	1200	kg	72.000	
22/01/1900	Couro Vacuum	13	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	1666	kg	298.800	
23/01/1900	Couro Vacuum	14	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	6750	kg	1:215.000	
23/01/1900	Borracha mangabeira	15	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	460	kg	276.000	
23/01/1900	Ipecacuanha	15	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	1320	kg	2:640.000	
23/01/1900	Borracha seringueira	15	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	2595	kg	1:946.250	4:862.250
24/01/1900	Ipecacuanha	16	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	455	kg	910.000	
24/01/1900	Ipecacuanha	17	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	1050	kg	2:100.000	
24/01/1900	Couro Vacuum	17	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	2000	kg	360.000	
24/01/1900	Crina Animal	17	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	250	kg	45.000	
23/02/1900	Caldo concentrado	não identif.	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	42240	kg	7:603.200	
26/02/1900	Animais silvestres	24	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	49	Peles	25.725	
26/02/1900	Lã ovelha	24	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	50	kg	1.000	
26/02/1900	Crina Animal	24	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	45	kg	8.100	
26/02/1900	Couro Vacuum	24	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	6400	kg	1:152.000	
26/02/1900	Borracha seringueira	25	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	156925	kg	11:769.375	
26/02/1900	Borracha mangabeira	25	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	36	kg	21.600	

26/02/1900	Ipecacuanha	25	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	315	kg	63.000
26/02/1900	Borracha seringueira	25	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	10430	kg	7:822.500
26/02/1900	Borracha mangabeira	25	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	1650	kg	990.000
26/02/1900	Couro Vacum	26	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	620	kg	127.500
26/02/1900	não identificado	26	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	54	kg	2.577
26/02/1900	Couro Vacum	27	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	3460	kg	622.800
26/02/1900	Borracha seringueira	27	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	5546	kg	4:159.500
26/02/1900	Borracha mangabeira	27	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	1590	kg	954.000
26/02/1900	Couro Vacum	28	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	900	kg	162.000
26/02/1900	Couro Vacum	29	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	8000	kg	1:440.000
27/02/1900	Borracha seringueira	30	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	893	kg	669.750
27/02/1900	Borracha mangabeira	30	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	500	kg	300.000
27/02/1900	Couro Vacum	31	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	1000	kg	180.000
27/02/1900	Borracha seringueira	32	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	279	kg	209.250
27/02/1900	Caldo concentrado	33	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	22080	kg	3:974.400
27/02/1900	Couro Vacum	33	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	30052	kg	5:409.360
27/02/1900	Tripas salgadas	33	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	86	kg	860
06/03/1900	Pele de Onça	42	Vapor Nacional Rápido	Montevideo			13.500
06/03/1900	Animais silvestres	42	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	7	peles	3.675
27/03/1900	Gado Vacum	50	não informado	Bolívia	500	cabeças	1:500.00
31/03/1900	Línguas Salgadas	59	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	6648	kg	1:037.088
31/03/1900	Borracha mangabeira	59	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	398	kg	238.800
31/03/1900	Animais silvestres	59	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	69	peles	36.225
31/03/1900	Onça	59	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	1	pele	4.500
31/03/1900	Laços	59	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	13	unidades	1.950
31/03/1900	Furadores	59	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	17	unidades	2.425
31/03/1900	Cinturões	59	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	2	unidades	225
31/03/1900	Chicotes	59	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	3	unidades	400
02/04/1900	Ipecacuanha	60	não identificado	não identificado	351	kg	702.000
02/04/1900	Ipecacuanha	61	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	700	kg	1:400.000
02/04/1900	Ilegível	62	Ilegível	Ilegível			8:557.200
02/04/1900	Couro Vacum	63	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	2080	kg	374.400
02/04/1900	Borracha seringueira	63	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	178	kg	133.500
02/04/1900	Ipecacuanha	63	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	200	kg	400.000
02/04/1900	Ipecacuanha	64	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	206	kg	412.000

02/04/1900	Couro Vacum	65	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	23060	kg	4:150.800
02/04/1900	Borracha seringueira	66	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	11480	kg	8:610.000
02/04/1900	Borracha mangabeira	66	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	415	kg	249.000
02/04/1900	Ipecacuanha	66	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1004	kg	2:008.000
02/04/1900	Borracha seringueira	67	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	5802	kg	4:351.500
02/04/1900	Borracha mangabeira	67	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1208	kg	724.800
02/04/1900	Borracha seringueira	68	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	8224	kg	6:168.000
02/04/1900	Borracha mangabeira	68	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	25	kg	15.000
02/04/1900	Ipecacuanha	68	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	190	kg	380.000
02/04/1900	Borracha mangabeira	69	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	3418	kg	2:050.800
03/04/1900	Couro Vacum	70	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	2100	kg	378.000
04/04/1900	Couro Vacum	71	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	3500	kg	630.000
05/04/1900	Couro Vacum	72	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	13300	kg	2:399.400
05/04/1900	Couro Vacum	73	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	2970	kg	534.600
06/04/1900	Couro Vacum	74	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1321	kg	237.780
06/04/1900	Ipecacuanha	75	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1820	kg	3:640.000
01/05/1900	Borracha seringueira	77	Vapor Nacional Ladário	Montevideu	2244	kg	1:683.000
01/05/1900	Couro Vacum	77	Vapor Nacional Ladário	Montevideu	7850	kg	1:413.000
04/05/1900	Couro Vacum	78	Vapor Nacional Ladário	Montevideu	4760	kg	856.800
04/05/1900	Borracha mangabeira	78	Vapor Nacional Ladário	Montevideu	750	kg	450.000
04/05/1900	Ipecacuanha	79	Vapor Nacional Ladário	Montevideu	258	kg	516.000
04/05/1900	Matte em folha	80	Vapor Nacional Ladário	Assunção	940	kg	9.400
04/05/1900	Borracha mangabeira	81	Vapor Nacional Ladário	Montevideu	1760	kg	1:056.000
04/05/1900	Couro Vacum	81	Vapor Nacional Ladário	Montevideu	1600	kg	288.000
05/05/1900	Onça	82	Vapor Nacional Ladário	Montevideu	10	peles	45.000
05/05/1900	Onça	83	Vapor Nacional Ladário	Valle do Conceição	4	peles	18.000
05/05/1900	Ipecacuanha	84	Vapor Nacional Ladário	Montevideu	1200	kg	2:400.000
05/05/1900	Borracha mangabeira	84	Vapor Nacional Ladário	Montevideu	120	kg	72.000
05/05/1900	Couro Vacum	84	Vapor Nacional Ladário	Montevideu	2860	kg	514.800
05/05/1900	Couro Vacum	85	Vapor Nacional Ladário	Montevideu	2690	kg	484.200
05/05/1900	Couro Vacum	86	Vapor Nacional Ladário	Montevideu	930	kg	169.200
05/05/1900	Onça	86	Vapor Nacional Ladário	Montevideu	2	peles	9.000
05/05/1900	Ipecacuanha	87	Vapor Nacional Ladário	Montevideu	3800	kg	7:600.000
01/06/1900	Chifres	89	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	16000	unidades	67.200
01/06/1900	Ossos	89	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	11599	kg	115.990

01/06/1900	Vergalhos	89	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	2616	kg	65.400
01/06/1900	Couro Vacuum	90	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	11580	kg	2:084.400
01/06/1900	Couro de onça	90	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1	unidades	27.000
01/06/1900	Couro de animais silves	90	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	6	unidades	3.150
02/06/1900	Borracha mangabeira	91	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	2950	kg	1:770.000
02/06/1900	Couro Vacuum	91	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	5520	kg	993.600
04/06/1900	Couro Vacuum	92	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	8080	kg	1:454.400
04/06/1900	Ipecacuanha	92	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	422	kg	844.000
04/06/1900	Borracha mangabeira	92	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1897	kg	1:138.200
04/06/1900	Ipecacuanha	93	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	605	kg	121.000
04/06/1900	Couro Vacuum	95	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	7100	kg	1:278.000
05/06/1900	Ipecacuanha	96	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	563	kg	1:126.000
06/06/1900	Couro Vacuum	97	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1230	kg	221.400
07/06/1900	Ipecacuanha	98	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	400	kg	800.000
07/06/1900	Couro Vacuum	99	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	6100	kg	1:098.000
07/06/1900	Ipecacuanha	99	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	2632	kg	5:264.000
07/06/1900	Couro Vacuum	100	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	2900	kg	522.000
08/06/1900	Couro Vacuum	101	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	980	kg	176.400
11/06/1900	Ipecacuanha	102	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	739	kg	1:478.000
02/07/1900	Couro Vacuum	103	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	6220	kg	1:119.600
02/07/1900	Chifres de gado	103	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	1000	unidades	4.200
02/07/1900	Animais silvestres	103	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	8	peles	4.200
02/07/1900	Couro Vacuum	104	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	7400	kg	1:332.000
03/07/1900	Couro Vacuum	105	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	2120	kg	381.600
03/07/1900	Borracha mangabeira	105	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	1250	kg	750.000
03/07/1900	Couro Vacuum	106	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	6500	kg	1:170.000
03/07/1900	Couro Vacuum	107	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	2000	kg	360.000
03/07/1900	Chifres de gado	108	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	2500	unidades	10.500
03/07/1900	Borracha seringueira	109	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	520	kg	390.000
03/07/1900	Borracha mangabeira	109	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	130	kg	78.000
04/07/1900	Couro Vacuum	111	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	7160	kg	1:288.800
04/07/1900	Borracha seringueira	111	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	8655	kg	649.125
04/07/1900	Ipecacuanha	111	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	143	kg	286.000
04/07/1900	Borracha mangabeira	111	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	935	kg	561.000
05/07/1900	Couro Vacuum	111	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	800	kg	144.000

06/07/1900 Ipecacuanha	112	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	690	kg	1:380.000
06/07/1900 Borracha mangabeira	112	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	200	kg	120.000
06/07/1900 Ipecacuanha	113	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	160	kg	320.000
06/07/1900 Couro Vacum	114	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	5360	kg	964.800
06/07/1900 Pele de Onça	114	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	10	unidades	45.000
06/07/1900 Cera virgem	114	Vapor Nacional Rápido	Montevideo			90.000
06/07/1900 Borracha seringueira	114	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	1337	kg	802.750
06/07/1900 Borracha mangabeira	114	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	869	kg	521.000
06/07/1900 Ipecacuanha	114	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	3878	kg	7:751.000
07/07/1900 Borracha mangabeira	115	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	124	kg	74.400
10/07/1900 Ipecacuanha	116	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	517	kg	1:134.000
26/07/1900 Crina Animal	122	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	1252	kg	225.360
26/07/1900 Couro Vacum	123	Vapor Nacional Rápido	Buenos Aires	11800	kg	2:832.000
26/07/1900 Borracha mangabeira	123	Vapor Nacional Rápido	Buenos Aires	1231	kg	923.250
26/07/1900 Crina Animal	123	Vapor Nacional Rápido	Buenos Aires	713	kg	128.340
26/07/1900 Pele de Onça	123	Vapor Nacional Rápido	Buenos Aires	3	unidades	13.500
26/07/1900 Borracha mangabeira	124	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	1156	kg	889.500
26/07/1900 Crina Animal	124	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	388	kg	59.040
30/07/1900 Ipecacuanha	125	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	1430	kg	2:860.000
30/07/1900 Ipecacuanha	126	Vapor Nacional Diamantina	Londres	730	kg	1:460.000
30/07/1900 Ipecacuanha	127	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	211	kg	52.000
30/07/1900 Ipecacuanha	128	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	906	kg	180.000
30/07/1900 Pele de Onça	128	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	8	unidades	36.000
30/07/1900 Borracha seringueira	129	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	820	kg	738.000
30/07/1900 Borracha mangabeira	129	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	2064	kg	1:548.000
30/07/1900 Crina Animal	129	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	1400	kg	252.000
30/07/1900 ... De Couro	129	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	90	kg	2.250
30/07/1900 Couro Vacum	129	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	890	kg	213.600
30/07/1900 Ipecacuanha	129	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	250	kg	500.000
01/08/1900 Borracha seringueira	131	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	486	kg	887.600
01/08/1900 Borracha mangabeira	131	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	Ilegível	kg	Ilegível
01/08/1900 Ipecacuanha	131	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	4795	kg	959.000
01/08/1900 Couro Vacum	131	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	4680	kg	1:723.200
22/08/1900 Couro Vacum	132	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	6160	kg	1:478.400
22/08/1900 Borracha mangabeira	132	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	1800	kg	1:350.000

23/08/1900	Couro Vacum	137	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	4200	kg	808.000
23/08/1900	Borracha mangabeira	137	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	609	kg	656.750
24/08/1900	Borracha mangabeira	138	Vapor Nacional Rápido	Buenos Aires	2985	kg	05:58,8
27/08/1900	Ipecacuanha	139	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	750	kg	1:500.000
27/08/1900	Borracha seringueira	139	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	450	kg	405.000
27/08/1900	Couro Vacum	140	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	2850	kg	684.000
27/08/1900	Ipecacuanha	141	Vapor Nacional Rápido	Rio de Janeiro	167	kg	334.000
27/08/1900	Ipecacuanha	142	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	52	kg	104.000
27/08/1900	Couro Vacum	143	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	1810	kg	434.400
27/08/1900	Borracha mangabeira	143	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	831	kg	623.250
27/08/1900	Ipecacuanha	143	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	2850	kg	5:700.000
01/09/1900	Borracha mangabeira	145	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	1779	kg	2:829.000
14/09/1900	Borracha mangabeira	146	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	22504	kg	21:053.600
14/09/1900	Borracha seringueira	146	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	202	kg	216.750
14/09/1900	Couro Vacum	146	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	4020	kg	164.800
14/09/1900	Ilegível	147	Ilegível	Ilegível	Ilegível	Ilegível	10.000
22/09/1900	Couros refugos	148	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	2650	unidades	2:583.750
22/09/1900	Caldo concentrado	148	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1232	kg	2:217.600
22/09/1900	Ossos	148	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	2475	kg	24.750
25/09/1900	Couro Vacum	149	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	11700	kg	2:808.000
25/09/1900	Borracha seringueira	149	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	746	kg	670.500
25/09/1900	Couro Vacum	150	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	5000	kg	1:200.000
25/09/1900	Borracha mangabeira	151	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	2987	kg	888.500
25/09/1900	Couro Vacum	152	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	5020	kg	1:204.800
26/09/1900	Couro Vacum	153	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	4300	kg	1:032.000
26/09/1900	Borracha mangabeira	154	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	300	kg	225.000
27/09/1900	Borracha seringueira	155	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	2674	kg	2:406.600
27/09/1900	Borracha mangabeira	155	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	159	kg	119.250
27/09/1900	Borracha seringueira	156	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	4670	kg	4:203.000
27/09/1900	Couro Vacum	156	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	3240	kg	777.600
27/09/1900	Borracha mangabeira	156	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	450	kg	337.500
12/10/1900	Ipecacuanha	157	Vapor Nacional Rápido	Rio de Janeiro	102	kg	204.000
12/10/1900	Ilegível	157	Vapor Nacional Rápido	Rio de Janeiro	100	unidades	900
12/10/1900	Pele de Onça	157	Vapor Nacional Rápido	Rio de Janeiro	1	unidades	4.500
17/10/1900	Couro Vacum	159	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	2250	unidades	2:193.750

17/10/1900	Caldo concentrado	159	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	11440	kg	2:059.200
17/10/1900	Extrato de carne	159	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	3	kg	1.368
19/10/1900	Borracha seringueira	160	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	2387	kg	2:148.300
19/10/1900	Borracha mangabeira	160	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	690	kg	377.500
19/10/1900	Ipecacuanha	160	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	216	kg	432.000
19/10/1900	Borracha seringueira	161	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	6270	kg	5:643.000
19/10/1900	Couro Vacum	161	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	3500	kg	840.000
19/10/1900	Borracha mangabeira	161	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	1420	kg	1:065.000
19/10/1900	Crina Animal	161	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	200	kg	36.000
19/10/1900	Borracha mangabeira	162	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	750	kg	562.500
22/10/1900	Ipecacuanha	163	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	2690	kg	5:382.000
22/10/1900	Borracha seringueira	163	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	1863	kg	1:676.700
22/10/1900	Couro Vacum	163	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	6940	kg	1:665.600
22/10/1900	Crina Animal	164	Vapor Nacional Rápido	Buenos Aires	695	kg	125.100
22/10/1900	Ipecacuanha	165	Vapor Nacional Rápido	Rio de Janeiro	355	kg	710.000
22/10/1900	Crina Animal	166	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	314	kg	56.520
22/10/1900	Couro Vacum	167	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	1720	kg	412.800
22/10/1900	Borracha seringueira	160			1000	kg	900.000
25/10/1900	Ilegível	168	Vapor Nacional Rápido		Ilegível		45.000
25/10/1900	Ilegível	168	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	275	kg	13.750
25/10/1900	Ipecacuanha	169	Vapor Nacional Rápido	Buenos Aires	70	kg	140.000
25/10/1900	Borracha mangabeira	169	Vapor Nacional Rápido	Buenos Aires	750	kg	562.500
25/10/1900	Borracha seringueira	169	Vapor Nacional Rápido	Buenos Aires	180	kg	162.000
31/10/1900	Ipecacuanha	171	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	195	kg	390.000
31/10/1900	Borracha mangabeira	171	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	488	kg	3:657.750
31/10/1900	Chifres de gado	172	Vapor Nacional Rápido	Buenos Aires	1500	unidades	6.300
31/10/1900	Extrato de carne	173	Vapor Nacional Rápido	Montevideo	329	kg	1:503.432
14/11/1900	Ipecacuanha	177	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	2115	kg	423.000
14/11/1900	Borracha seringueira	177	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	130915	kg	11:782.550
14/11/1900	Borracha seringueira	177	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	53	kg	47.700
14/11/1900	Borracha mangabeira	177	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	56	kg	42.000
14/11/1900	Borracha seringueira	177	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	37405	kg	3:366.450
14/11/1900	Couro Vacum	177	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	4700	kg	705.000
14/11/1900	Borracha seringueira	178	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	5187	kg	4:668.300
14/11/1900	Borracha mangabeira	178	Vapor Nacional Diamantina	Montevideo	148	kg	111.000

14/11/1900 Borracha mangabeira	178	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	380	kg	285.000
14/11/1900 Couro Vacuum	178	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	2770	kg	415.500
14/11/1900 Couro Vacuum	179	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1874	kg	281.100
14/11/1900 Borracha seringueira	180	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1361	kg	1:224.900
14/11/1900 Borracha seringueira	181	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	2985	kg	2:686.500
16/11/1900 Borracha seringueira	182	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1120	kg	1:008.000
16/11/1900 Borracha mangabeira	182	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1570	kg	1:177.500
16/11/1900 Couro Vacuum	182	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	5380	kg	807.000
16/11/1900 Borracha seringueira	182	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	2787	kg	2:508.300
16/11/1900 Borracha seringueira	183	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	61485	kg	5:533.650
16/11/1900 Borracha mangabeira	184	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	789	kg	591.750
17/11/1900 Couro Vacuum	185	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1010	kg	151.500
19/11/1900 Couro Vacuum	186	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1120	kg	168.000
19/11/1900 Borracha mangabeira	186	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	480	kg	360.000
19/11/1900 Borracha seringueira	186	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1890	kg	1:701.000
19/11/1900 Ipecacuanha	186	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1040	kg	2:080.000
20/11/1900 Couro Vacuum	187	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	950	kg	142.500
20/11/1900 Couro Vacuum	188	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1690	kg	253.500
20/11/1900 Pele de Onça	188	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	1	unidades	4.500
21/11/1900 Redes de algodão	189	Vapor Nacional Diamantina	Montevideu	4	unidades	14.000
30/11/1900 Borracha mangabeira	162	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	100	kg	75.000
17/12/1900 Borracha seringueira	192	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	222775	kg	20:049.750
17/12/1900 Ipecacuanha	192	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	3075	kg	635.000
17/12/1900 Couro Vacuum	192	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	2980	kg	447.000
17/12/1900 Extrato de carne	193	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	4554	kg	1:276.624
17/12/1900 Línguas Salgadas	193	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	360	kg	561.600
17/12/1900 Caldo concentrado	193	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	9680	kg	1.742.400
17/12/1900 Couro Vacuum	193	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	21704	kg	3:255.100
17/12/1900 Peptona	193	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	81	kg	15.390
18/12/1900 Couro Vacuum	194	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	16000	kg	1:500.000
18/12/1900 Borracha mangabeira	194	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	5700	kg	4:350.000
18/12/1900 Borracha seringueira	194	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	410	kg	369.000
18/12/1900 Couro Vacuum	195	Vapor Nacional Rápido	Buenos Aires	7360	kg	1:104.000
18/12/1900 Crina Animal	195	Vapor Nacional Rápido	Buenos Aires	140	kg	25.200
18/12/1900 Couro Vacuum	196	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	16000	kg	1:500.000

20/12/1900 Borracha mangabeira	197	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	4678	kg	3:508.500
20/12/1900 Borracha seringueira	198	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	752	kg	676.800
20/12/1900 Couro Vacum	199	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	3260	kg	489.000
20/12/1900 Borracha mangabeira	199	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	595	kg	446.250
20/12/1900 Crina Animal	202	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	357	kg	64.260
20/12/1900 Couro Vacum	202	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	1160	kg	174.000
21/12/1900 Couro Vacum	203	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	2400	kg	360.000
24/12/1900 Couro Vacum	204	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	500	kg	75.000
24/12/1900 Borracha seringueira	205	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	Ilegível		35:236.700
24/12/1900 Ipecacuanha	205	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	178	kg	344.000
24/12/1900 Ilegível	206	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	Ilegível		63.000
24/12/1900 Borracha seringueira	207	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	2342	kg	2:152.800
24/12/1900 Borracha mangabeira	207	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	90	kg	67.500
26/12/1900 Pele de Onça	208	Vapor Nacional Rápido	Santos	2	unidades	9.000
28/12/1900 Borracha seringueira	209	Vapor Oriental Santo Antonio	Montevideu	862	kg	775.800
28/12/1900 Borracha mangabeira	209	Vapor Oriental Santo Antonio	Montevideu	160	kg	120.000
31/12/1900 Borracha seringueira	210	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	4037	kg	3:633.300
31/12/1900 Borracha mangabeira	210	Vapor Nacional Rápido	Montevideu	3700	kg	2:775.000 87:902.474

Fonte: Elaboração própria partindo das fontes do Registro da Mesa de Renda de Corumbá.

APÊNDICE 4

AS MEDIDAS PARA COMBATER A CRISE NA BORRACHA

Consiste esse plano na seguinte serie de medidas:

1ª – Isenção de quaesquer impostos de importação para todos os utensilios e materiaes destinados á cultura, colheita e beneficiamento das tres especies de borracha (seringa, maniçoba e mangabeira), quer se trate de exploração puramente extractiva quer de exploração pela cultura.

2ª – estabelecimento de prêmios pecuniários, de duas categorias, para os seringaes, maniçobaes e mangabaes em que for feita a cultura suplementar de modo a ficar o terreno convenientemente utilizado, e para as culturas inteiramente novas de quaesquer dessas especies de borracha.

Os premios serão conferidos por grupos de 25 hectares para o primeiro e de 12 para o segundo caso, calculados segundo a especie da arvore cultivada e pagos no anno anterior ao primeiro em que deverá ter inicio a producção.

3ª – Estabelecimento, em pontos convenientemente escolhidos, de estações experimentaes ou campos de demonstração para a cultura da seringueira no Valle do Amazonas e no interior do Maranhão (em um dos Valles do Tury-assú ou do Mearim), do Piauhy (no Valle do Parnahyba) e da Bahia (em um dos Valles do S. Francisco, do Jequitinhonha ou do rio de Contas) e para a cultura da maniçoba no Sul do Piauhy, no sertão do Serindó no Rio Grande do Norte, no Sul da Bahia, no Norte de Minas e no centro de S. Paulo, os quaes deverão fornecer annualmente a todos os interessados informações sobre os resultados obtidos, sementes escolhidas e instrucções sobre os melhores methodos de cultura.

4ª – Reducção gradual até 50% dos impostos actuaes de exportação, federaes ou estadoaes e municipaes, da borracha produzida pelas arvores nativas, com exceção da do caucho, e eliminação completa desses impostos, pelo prazo de 25 annos, para a borracha produzida pelas mesmas especies de arvores, quando cultivadas.

5ª – Concessão dos favores necessarios e sufficientes para o estabelecimento de usinas de refinação que reduzam cada espécie de borracha a um typo uniforme de exportação.

6ª – Concessão dos favores e vantagens necessarias ás fabricas de artefactos de borracha que queiram se estabelecer no paiz, principalmente em Manáos, Belém, Recife, Bahia e Rio de Janeiro.

7ª – Organização de um serviço permanente de assistência aos trabalhadores nacionais ou estrangeiros que chegarem, espontâneos ou com passagem paga pela União ou pelos Estados, ao Valle do Amazonas, compreendendo a construção de tres hospedarias e sufficiente lotação em Belém, Manáos e ponto conveniente do Territorio Federal do Acre, de organização e fins idênticos á da Ilha doas Flôres, e de alguns hospitais no interior, cercados de pequenas colônias agrícolas, e nos quaes possam ser recebidos doentes a tratamento, praticada a vaccinação gratuita, postos á venda medicamentos de primeira qualidade, especialmente sulfato de quinino, e largamente distribuídos impressos contendo conselhos sobre a hygiene preventiva das moléstias da região e sobre os meios curativos, práticos a aplicar em falta de medico.

8ª – Com relação especialmente á borracha seringa, execução com a maxima urgencia das seguintes medidas, tendentes a facilitar e diminuir o custo dos transportes dentro do Valle do Amazonas e entre este e os Estados do Nordeste e do Sul do paiz – e abastecer os mercados aviadores de abundante e sadia alimentação.

Quanto á primeira parte:

a) Construcção de uma estrada de ferro partindo de um ponto conveniente da Estrada de Ferro Madeira Mamoré, nas proximidades da foz do rio Abunan, passando por Villa Rio Branco e um ponto entre Senna Madureira e Catay e terminando em Villa Thaumaturgo, com um ramal para a fronteira do Perú, pelo valle do rio Purús. Como consequencia da construcção desta estrada e medida de alta conveniencia para abastecimento, em condições economicas, de generos de importação ao Territorio Federal do Acre, deverá ser aberto Porto Velho, do rio Madeira, ao commercio de todas as nações.

b) Construcção de uma estrada de ferro ligando o Valle do Amazonas aos Estados do Nordeste e do Sul do paiz.

c) Melhoramentos da navegabilidade dos rios Negro, até Cucuhy; Branco até Boa Vista; Purús até Senna Madureira e Acre até Riosinho.

d) Isenção dos Imposto de importação para os vapores destinados á navegação dos rios e revisão, para o fim de simplificar-os e de reduzir os onus que atualmente cream, dos regulamentos da marinha mercante de cabotagem fluvial.

e) Concessão de favores indirectos, inclusive isenção de impostos de importação, a uma empresa que se proponha a estabelecer depósitos de carvão em pontos convenientemente escolhidos, destinados ao abastecimento dos vapores pelo menor preço possível.

Quanto á segunda parte:

a) Arrendar duas das fazendas nacionaes do Rio Branco a uma empresa sufficientemente idonea que se comprometta a desenvolver e a praticar, em larga escala, a criação do gado das diversas especies e a cultura dos cereaes de alimentação (milho, feijão, arroz, mandioca, etc.), e a estabelecer xarqueada, *packing house*, fabricas de lacticinios, engenhos de beneficiar arroz e outros cereaes e fabricas de farinha de mandioca.

b) Colonização directa, feita pelo Governo, da fazenda de S. Marcos, situada ao norte do rio Uraricoera, com famílias de agricultores e criadores nacionaes, tendo em vista o desenvolvimento da produção dos mesmos gêneros de alimentação das fazendas arrendadas e mais especialmente a de gado cavallar e muar.

c) Concessão dos favores necessarios e sufficientes a tres empresas que queiram estabelecer grandes fazendas nas condições precedentes no Territorio do Acre (entre Rio Branco e Xapury), no Estado do Amazonas (na zona do rio Autaz) e no Estado do Pará, em ponto conveniente do baixo Amazonas.

d) Concessão dos favores necessarios e sufficientes aos estabelecimentos de uma companhia de pesca, perfeitamente aparelhada para a salga e fabricação de conservas de peixe.

9ª – Com relação especialmente ao Território Federal do Acre, discriminação immediata e consequente reconhecimento das posses das terras e a expedição dos títulos definitivos de propriedade.

10ª – Realização de exposições triennaes no Rio de Janeiro com a concessão de premios aos melhores productos e processos.

APÊNDICE 5

ALGUMAS CASAS COMERCIAIS DE MATO GROSSO

SERAFIM JOSÉ MIGUÉIS, CÉSAR AUGUSTO DE MATOS

Diante do Tabelião Tibúrcio N. da Costa da Comarca de Corumbá formam entre si César Augusto de Mattos, Zeferino Augusto de Mattos e Serafim José Miguéis para escriturar uma sociedade comercial em 08 de Janeiro de 1913.

Ramo de atividade: a constituição desta sociedade comercial visa a exploração do negócio de fretes de cargas e mercadorias como o Transporte de passageiros em lanchas. Assim como a compra e venda mercadorias por atacado ou varejo.

Duração da sociedade: foi estabelecido que o tempo é ilimitado.

Capital social: o montante de 74:000\$000 representado pela Lancha *Rio Paraguay* e as Chatas Ladário e Corumbá. A divisão de lucros foi definida em partes iguais para os sócios. Também foi estabelecido que o sócio César Augusto de Mattos não formará parte gerencial da sociedade. A sede da firma está localizada em Corumbá.¹

JOSÉ DULCE & COMPANHIA

Em 09 de Setembro de 1912, foi estabelecido o Contrato de Sociedade Mercantil que fazem José Dulce e Leopoldo Ambrosio para compra e venda de mercadorias nacionais estrangeiras e nacionais.

Capital social: 500:000\$000 que foi integralizado da seguinte maneira; por parte de José Dulce 450:000\$000 e Leopoldo Ambrosio 50:000\$000. O contrato teve uma duração até 31 de dezembro de 1915. A gerência ficou com ambos sócios sem especificar as funções específicas de cada um dos sócios.

Os lucros foram divididos da seguinte maneira: ao sócio José Dulce 60% ; ao Leopoldo Ambrosio 30% e 10% a Bonifácio Pointo, este não consta como sócio na escrituração da sociedade. O sócio José Dulce poderá retirar até 60:000\$000 para amortização do seu capital e o sócio Leopoldo Ambrosio poderá retirar até 12:000\$000 para suas despesas.²

¹ Inspetoria Comercial de Mato Grosso. Registro de 1913 à 1914. 25 de Janeiro de 1913 à 09 de Julho de 1914. Cuiabá, Flhs. 31 – 33.

² Inspetoria Comercial de Mato Grosso. Registro de Escrituras, Contratos Comerciais e Outros Documentos. 15 de Julho de 1910 à 08 de Janeiro de 1913. Cuiabá, Flhs. 122 – 124.

E com poucas diferenças nas Cláusulas Contratuais foram desta firma foram reaberta outro Contrato com este mesmos sócios mas dois anos após esta data. Assim, este Contrato registra que o Coronel José Dulce e Leonardo Ambrosio, brasileiros, domiciliados em Cáceres (Mato Grosso), constituem uma sociedade mercantil para a compra e venda de mercadorias estrangeiras e nacionais na cidade de Cáceres com estas condições:

“A sociedade durará por espacio de quatro anos, sete meses e meio terminando em 31 de Dezembro de 1922, e poderá ser prorrogada por maior, menor ou igual tempo do estipulado no presente contracto. O capital social é de 500:000\$000 pertencentes aos sócios seguinte: Coronel Jose Dulce 450:000\$000 e Leopoldo Ambrosio 50:000\$000”.³

A razão social desta firma José Dulce & Companhia. A administração da sociedade ficou a cargo de ambos. José Dulce, principal sócio solidário ficou com o direito de retirada de sessenta contos de reis anuais e mais doze contos para suas despesas; Leopoldo Ambrosio teve direito de retirar doze contos de reis anuais. Os lucros após o balanço foram divididos nas seguintes proporções; 40% para o sócio maioritário José Dulce e 30% para Leopoldo Ambrosio e 10% para cada um dos três interessados⁴. Mas o nome destes interessados não foram especificados no Contrato Social da firma.

O Contrato Social assinado por estes dois sócios contém 8 cláusulas e foi realizado em São Luiz de Cáceres em 15 de maio de 1917 no 1º Tabelionato correspondente a Alfredo Julio Granja São Luiz de Cáceres/Mato Grosso.

Outra firma na qual José Dulce foi sócio foi no gênero comercial e farmacêutico na mesma cidade de São Luiz de Cáceres. A sociedade foi constituída com os irmãos Thomaz Dulce e Humberto Dulce, com a seguinte razão social Irmãos Dulce⁵.

Esta constituição da mencionada firma foi realizada em São Luiz de Cáceres em 19 de abril de 1917. Já o Registro no 1º Tabelionato correspondente a Alfredo Julio Granja em 20 de abril de 1917. E seu posterior registro na *Inspectoria Commercial* em Cuiabá foi realizado em 02 de maio de 1917.

CARLOS ADDOR & FILHOS

Este Contrato Mercantil foi assinado por Carlos Augusto Addor, suíço, Manoel Pereira de Souza, Carlos Maciel Addor e Alexandre Addor estes últimos, cidadãos

³ Inspeoria Comercial de Mato Grosso. Registro Nº 001 à 426. Livro 01. Cuiabá, Cláusulas 1ª. e 2ª.

⁴ Idem, diversas Cláusulas.

⁵ Inspeoria Comercial de Mato Grosso. Registro de 1913 à 1914. 25 de Janeiro de 1913 à 09 de Julho de 1914. Cuiabá, s/identificação das folhas.

brasileiro e todos residentes em Corumbá. A atividade desta firma é a compra e venda de mercadorias nacionais e estrangeiras. A sociedade foi estipulada como de capital e de indústria, assim como o estabelecimento temporal indeterminado para a duração desta firma.

Razão social: Carlos Addor & Filhos.

O Contrato Social foi assinado em Corumbá em 27 de abril de 1897 na Inspetoria Comercial desta comarca.

Capital Social: 223:983\$801, representadas por mercadorias existentes que pertenciam à Carlos Addor & Souza, assim como de propriedade da sociedade anterior. A Gerência e Administração da sociedade será do “sócio chefe e capitalista” Carlos Augusto Addor. O Balanço e os lucros da sociedade serão apurados no dia 31 de dezembro e cuja divisão foi estipulada da seguinte maneira:

40% ao sócio Carlos Augusto Addor e;

20% a cada um dos outros componentes da sociedade; Manoel Pereira de Souza, Carlos Maciel Addor e Alexandre Addor.

O controle financeiro ficou a cargo do sócio Carlos Augusto Addor e por ele serão efetuados todos os pagamentos. Também foi estipulada a retirada de dinheiro a cada dia primeiro do mês do “sócio chefe” Carlos Augusto Addor a quantia de 250.000\$ (duzentos e cinquenta mil reis) para suas despesas particulares, bem como no mesmo dia entregará ao sócio Manoel Pereira de Souza 200.000\$ (duzentos mil reis) e 100.000\$ (cem mil reis) para os sócios Carlos Maciel Addor e Alexandre Addor.⁶

Percebe-se nesta sociedade a figura central de Carlos Augusto Addor que estabeleceu um poder sobre os outros sócios.

M. CAVASSA FILHOS & CIA.

Razão Social: M. Cavassa Filho & Cia.

Sócios: João Pedro Cavassa, Rafael Fortunato Cavassa, Manoel Cavassa Filho todos solidários e Pedro Paulino de Barros, industrial.

Ramo da Atividade: fabricação de açúcar, álcool, extração assim como beneficiamento de madeiras.

⁶ Inspetoria Comercial de Mato Grosso. Registro de Escrituras e Contratos. Julho de 1914 à Setembro de 1919. Cuiabá, Flhs. 49 e seguintes.

A firma não tem filiais e no Registro do Contrato não estipulado o montante do Capital Social.⁷

Reconhecido pelo Tabelião Dario Rocha em 20 de maio de 1919 e a data de arquivamento na *Inspectoria Commercial de Matto Grosso em Cuyabá* foi em 19 de Dezembro de 1919.

STÖFEN, SCHNACK MÜLLER & COMPANHIA (tradução)

“Os Sres. João Stöfen, Henrique Schnack, Guilherme Müller e Ernesto Koehler, todos de nacionalidade alemã e de maioridade, o primeiro casado e os demais solteiros com o fim de formar uma sociedade sobre a razão social de Stöfen, Schnack, Müller & Companhia⁸. Os quatro sócios que assignam o presente contrato, têm deixado as condições deste como se segue. . .”⁹ em continuação as diversas cláusulas do contrato.

Os Sres. Stöfen, Schnack, Müller e Koehler declaram solidários e responsáveis com seus capitais. O tempo estabelecido para a sociedade foi de cinco anos, podendo a partir deste prazo a retirada de um dos sócios mediante prévio aviso de um ano antes.¹⁰ O balanço será realizado de 12 em 12 meses, diferentemente do estipulado em outros contratos sociais esta firma escolheu o último dia do mês julho de cada ano¹¹. A contabilidade será realizada em moeda boliviana, foi estabelecida a seguinte cotação; 12,50 bolivianos por libra esterlina.

Os gastos ocasionados por cada um dos sócios para interesse da firma serão avalizados a partir de uma nota específica apresentados aos demais sócios, e fica sujeito “ao juízo de cada um dos sócios” para que estes gastos de representação não sejam excessivos. Os lucros ou perdas serão divididos entre os sócios segundo convênio especial que devem ser assinados pelos sócios. Mas em caso de divergências serão submetidos ao “arbitramento” da Comarca de Comércio de Hamburgo, Alemanha.

Este Contrato Social foi realizado em 28 de agosto de 1906 em Puerto Suárez, município boliviano na fronteira com Corumbá/Mato Grosso.

Neste Contrato Social não foi estipulado o montante a ser integralizado nem especificado o tipo de atividade econômica a ser realizada.

⁷ Inspectoria Comercial de Mato Grosso. Registro Nº 001 à 426. Livro 01. Cuiabá, Flh. 32.

⁸ Cláusula primeira do Contrato Social.

⁹ Inspectoria Comercial de Mato Grosso. Registro de Escrituras e Contratos. Julho de 1914 à Setembro de 1919. Cuiabá, Flhs. 9 – 11.

¹⁰ Sem este aviso prévio a sociedade seguirá inalterada, conforme estipulado na Cláusula Terceira do Contrato Social conforme Cláusula terceira do Contrato Social.

¹¹ Cláusula sétima do Contrato Social.

Este Contrato Social foi registrado na Inspeção Comercial em Cuiabá no dia 05 de Março de 1910.

STÖFEN, SCHNACK & CIA.

João Stöfen, Henrique Schnack comerciantes desta praça (Corumbá) e João Antônio da Silva Belice residente em Aquidauana constituem entre si uma sociedade civil cuja atividade principal é agropastoril para a criação e exploração de gado vacum e outras espécies em Várzea Alegre, município de Campo Grande.

Capital Social: é de 100:000\$000 incluindo o valor da terra em 45:000\$000 arbitradas pelos sócios. No Contrato não fica claro o estabelecimento de como é composta a outra parte a ser integralizada no capital social, a não ser esta especificidade “Os primeiros contratantes, entrarão na sociedade com o capital constante da Cláusula segunda, devendo preencher as partes, a medida que for sendo necessário”.¹²

Quem se encarregará da Administração da sociedade é João Antônio da Silva Belice segundo Cláusula quarta. Dos lucros aferidos corresponderá a 50% a cada sócio. Em caso de morte do sócio e Administrador a sociedade fica dissolvida e os herdeiros deste serão “desembolsados”, indenizados da parte que lhe correspondem.

Assinam ambos sócios por concordar neste Contrato em três vias, ficando uma em poder de cada parte na Comarca de Corumbá em 20 de agosto de 1910.¹³

COMPAGNIE DE L'URUCUM (Representação concedida à firma Wanderley Bais e Cia.)

O Engenheiro Pierre de Thier David, residente em Corumbá, compareceu perante o Tabelião Tiburcio Valeriano da Costa, no dia 23 de agosto de 1910 sendo ele anotado no Livro de Notas Nº 35, Folhas 19 e 20 para registrar o “subestabelecimento” (procuração) dos poderes conferidos a ele pela Compagnie de l' Urucum, Sociedade Anonyma com sede em Ougrée, Bélgica. Esta procuração lhe foi passada perante o Tabelião em Ougrée em 14 de Janeiro de 1907.¹⁴

Este representante da Companhia belga transfere a procuração para a firma Wanderley Bais & Cia. a fim de serem representantes da Compagnie de l' Urucum perante

¹² Cláusula terceira do Contrato Social.

¹³ Inspeção Comercial de Mato Grosso. Registro de Escrituras, Contratos Comerciais e Outros Documentos. 15 de Julho de 1910 à 08 de Janeiro de 1913. Cuiabá, Flhs. 12 – 14.

¹⁴ Inspeção Comercial de Mato Grosso. Registro de Escrituras de 1913 a 1914. 25 de Janeiro de 1913 à 09 de Julho de 1914. Cuiabá, Flhs. 86 – 87.

as autoridades públicas municipais, estaduais e federais em qualquer assunto e *“também para representarem perante os juízes e Tribunaes judiciaes, em quaisquer demandas civis, commerciaies ou crimes, movidas ou por mover em qualquer forum constituinte”*.¹⁵

Esta escrituração foi assinada em Corumbá no dia 23 de agosto de 1910.

HENRIQUE HESSLEIN & SERGEL

Os alemães Henrique Hesslein e Carlos Sergel residentes na cidade de Corumbá, o primeiro já tinha negócios de Importações e Consignações, admite como sócio a Carlos Segel. A Sociedade Comercial começou a vigorar a partir do 1º de Julho de 1910 com uma duração de três anos e meio até 31 de dezembro, continuou no mesmo ramo de negócio da extinta primeira firma.¹⁶

Capital Social: 250:000\$000, dividida da seguinte maneira; Henrique Hesslein 225:000\$000 consistentes em mercadorias, dívidas ativas e dinheiro em caixa, o Contrato Social não estipulou detalhadamente quanto cada um desses ativos representava. E a participação do sócio Carlos Sergel foi de 25:000\$000 em dinheiro. O capital de cada um dos sócios “vencerá” juros de 8% ao ano, o qual será deduzido dos lucros antes da partilha.¹⁷

Fixou-se uma conta de reserva 32:462\$600 que ficou destinado para cobrir qualquer prejuízo ou abatimento. Os prejuízos até 31 de dezembro de 1911 da antiga firma ficaram com a responsabilidade do seu antigo dono Henrique Hesslein.

Na administração da firma, ambos sócios têm direitos iguais. Em caso de divergências “serão definitivamente resolvidos, sem recurso algum, por dois árbitros escolhidos por cada sócio”.¹⁸

Contrato registrado na Coletoria de Cuiabá em 22 de junho de 1910, registrado no Tabelião Dario Rocha e assinam Henrique Hesslein e Carlos Sergel.

ALMEIDA & CIA.

Os abaixo assinados, João Baptista de Almeida Filho e Franklin Moziva solicitaram o registro da firma na Inspeção Comercial de Mato Grosso em 15 de maio de 1900, ambos residentes em Cuiabá.

¹⁵ Ibidem.

¹⁶ Negócio de Importações e Consignações.

¹⁷ Inspeção Comercial de Mato Grosso. Registro de Escrituras, Contratos Comerciais e Outros Documentos. 15 de Julho de 1910 à 08 de Janeiro de 1913. Cuiabá, Flhs. 1 – 3.

¹⁸ Clausula nona do Contrato Social que foi registrado na Inspeção Comercial de Mato Grosso. Livro Nº 02. Atos Constitutivos, Ofícios, Procurações, Pedidos. 29 de Agosto de 1912 à 12 de Junho de 1917. Cuiabá, Flhs sem identificação do seu número.

Sede da firma: Cuiabá.

Razão Social: a firma foi sucessora da Companhia Progresso Cuyabano Ferrocarril e Matadouro, agora com a seguinte denominação Almeida & Moziva. O Contrato Social tem onze cláusulas.

Capital Social: o montante foi de 84:000\$000, desse total o sócio João Baptista de Almeida Filho colocou 56:000\$000 e Franklin Moziva com 28:000\$000, segundo consta nas Cláusulas segunda e terceira do Contrato Social.

Na cláusula quarta consta a entrada na sociedade como “sócio industrial”, João Feliciano Pinto. Este foi o encarregado da gerência do serviço de transporte e da manutenção de todo o material da empresa. Não foi constatado no Contrato Social o seu aporte para a formação do capital social.

Já a função do sócio Franklin Moziva foi de Encarregado do Matadouro e o sócio João Baptista de Almeida Filho tinha sob sua responsabilidade “o caixa” e os documentos da firma.¹⁹

Vigência: dez anos, podendo ser prorrogado por mais outro dez anos

Divisão dos lucros: após o balanço, 20% para reinvestimentos e 80% dos lucros serão divididos em partes iguais entre os sócios.²⁰

O Contrato Social foi registrado pelo 1º Tabelião Joaquim Marcos da Silva Pereira da *Inspectoria Commercial* do estado, em Cuyabá, em 28 de Maio de 1900.²¹

FELICIANO SIMON

Na Cláusula primeira do Contrato Social foi estipulada que a participação de Feliciano Simon limitou sua responsabilidade “tão somente ao capital com que entra para a sociedade”.

Razão social: a sociedade será denominada Aurélio Jantsch e cuja sede está localizada em Corumbá.

Atividade da firma: a sociedade tinha como principal ocupação os despachos de cargas, assim como exportação e importação de mercadorias em geral, nacionais e estrangeiras. A duração da firma no ato da composição societária foi definida que seria

¹⁹ Cláusula quarta do Contrato Social.

²⁰ Neta divisão, o terceiro sócio, João Feliciano Pinto, que não realizou aporte para a formação do Capital Social, já está incluso na divisão dos lucros, conforme Cláusula sétima do Contrato Social quando estipula “*divisão em três partes iguais*”.

²¹ Inspeoria Comercial de Mato Grosso. Registro de Escrituras e Publicações. 20 de Marco de 1899 à 04 de Novembro de 1904. Cuiabá, Flhs. 20 – 21.

por tempo indeterminado. A gerência administrativa dos negócios ficou sob a responsabilidade de Aurélio Jantsch. Mas na ausência do sócio solidário²², a administração dos negócios poderá ser exercida pelo sócio comanditário, Feliciano Simon.²³

Capital Social: foi de 10:000\$000, com dinheiro fornecidos pelos sócios em partes iguais. O balanço geral da firma será realizado a cada 31 de dezembro. Os ganhos líquidos, após as despesas e encargos sociais serão divididos em 50% a cada sócio.

O Contrato foi assinado em Cuiabá em 12 de janeiro de 1916.²⁴

JOSSETTI & CIA.

Compareceram no Cartório ante o Tabelião, os outorgantes Dr. João Adolpho Jossetti residente temporariamente no Império Alemão; Arthur Jossetti, residente em Corumbá; Teórico Adolpho Jossetti residente no município de Diamantina, todos comerciantes, e também Dona Maria P. Jossetti esposa de Teórico Adolpho Jossetti.

O objetivo foi ampliar suas operações comerciais e que passou a ter as seguintes atividades: a) Compra e venda de mercadorias estrangeiras e nacionais, importação e exportação; b) Extração de produtos vegetais e minerais; c) Cultura e beneficiamento de carnes; d) Comissão, consignações e representações. A cãa matriz foi estabelecida em Corumbá.

Capital Social: 250:000\$000. Para sua formação contribuíram Teórico Adolpho Jossetti 100:000\$000; João Adolpho Jossetti e Arthur Jossetti com 75:000\$000 cada um. A sociedade será solidária para todos. A superintendência geral foi dada a Arthur Jossetti. Gerência dos estabelecimentos agrícola e industrial a João Adolpho Jossetti, sendo ele também o representante da sociedade para fora do país. foi estabelecido um prazo de cinco anos para a duração da sociedade.

Em caso de dissolução da sociedade cada um dos sócios terá seu capital integralmente recebido após a partilha em “perfeita igualdade”.

²² Sócio Solidário: é o sócio responsável pela totalidade das dívidas da empresa. A solidariedade é sempre presumida e só não existe quando é expressamente excluída, como ocorre no caso do sócio comanditário. Nas sociedades anônimas e sociedades por cotas de responsabilidade limitada, os sócios responsabilizam-se apenas até o limite do capital investido. SANDRONI, Paulo. Dicionário de Administração e Finanças. São Paulo: Record, 2008, p. 433.

²³ Sócio Comanditário: sócio de uma sociedade em comandita, da qual participa apenas com o capital, não tendo nenhuma outra responsabilidade junto à empresa. Ibidem.

²⁴ Inspeção Comercial de Mato Grosso. Registro de Escrituras e Contratos. Julho de 1914 à Setembro/1919. Cuiabá, Flhs. 64 – 66.

Corumbá, 15 de maio de 1911. Tibúrcio Valeriano da Costa, Tabelião, o subscreveu e assinou em público.²⁵

JOSSETTI & CIA.

Contrato de Dissolução de Sociedade entre Dr. João Adolpho Jossetti, Arthur Jossetti e Waldemar Schmitt.

“Os abaixo assinados declaram que, tendo por contracto de 15 de março do anno p. passado²⁶ formando uma sociedade mercantil que gyra n’esta praça sob a razão social JOSSETTI, SCHMITT & Cia. resolveram n’esta dissolverem a mesma sociedade, como por este fica dissolvido, retirando-se o sócio Waldemar Schmitt que recebeu por saldo no acto de assignar-se este a quantia de vinte e cinco contos de reis (RS. 25:000\$000), sendo dez contos de reis (RS. 10:000\$000) correspondente a parte realizada do seu capital e quinze contos de reis (RS. 15:000\$000) correspondente a lucros estimados, ficando todo o activo e passivo da casa a cargo dos sócios Dr. João Adolpho Jossetti e Arthur Jossetti que assumem toda a sua responsabilidade”.²⁷

Neste mesmo contrato o sócio retirante demonstrou sua conformidade, eximindo os outros dois sócios de qualquer responsabilidade presente ou futura. Assinam em três vias com duas testemunhas para seu registro na *Inspectoria Commercial*. No documento foram colocados os selos que inviabilizou a visualização da data de assinatura da dissolução societária, a exceção do lugar onde foi realizado, Corumbá.²⁸

ORLANDO & COMPANHIA²⁹

Os cidadãos italianos Rafael Verlangieri, Francisco Orlando e José Orlando residentes em Cuiabá, estabeleceram uma Sociedade de Indústria Pastoril no lugar denominado Fazenda Rodrigo, município de Miranda.

²⁵ Inspetoria Commercial de Mato Grosso. Registro de Escrituras, Contratos Comerciais e Outros Documentos. 15 de Julho de 1910 à 08 de Janeiro de 1913. Cuiabá, Flhs. 56 – 61.

²⁶ O ano à qual se refere a Dissolução foi 1910. Deduz-se daqui que a mesma firma mencionada mais acima foi a continuidade desta, com a mudança de sócios. Esta constatação não foi encontrada em nenhuma das partes dos dois Contratos Sociais utilizados como fonte.

²⁷ Inspetoria Commercial de Mato Grosso. Registro Nº 001 à 426. Livro Nº 1. Cuiabá. Sem reconhecimento dos números das folhas.

²⁸ Ibidem.

²⁹ A partir da firma Orlando & Companhia foram surgindo outras como a Orlando Irmãos & Cia. com outros sócios.

Capital Social: toda a extensão da Fazenda do Rodrigo, como os bens existentes nela, avaliados em 400:000\$000 (quatrocentos contos de reis) divididas em partes iguais entre os sócios compõem o capital social desta sociedade.

Razão Social: Orlando & Companhia, “sendo todos os sócios obrigado a empregarem os meios ao seu alcance para o adiantamento da dita fazenda propondo aos demais sócios o que julgar mais conveniente”.³⁰

As despesas com custeios da fazenda “pertencente à massa” e n fim de cada ano serão divididos os lucros ou prejuízos em partes iguais entre os sócios, conforme Cláusula terceira do Contrato. Na Cláusula quinta ficou estipulada que desde o 1º de maio de 1902 a fazenda terá uma Seção Mercantil para a compra e venda de mercadorias sob a mesma firma e responsabilidade dos sócios.

Tempo de duração da sociedade: foi estabelecido por tempo indeterminado e se um dos sócios que almeja retirar-se deverá ceder a sua parte aos demais sócios, conforme Cláusula sexta.³¹

Foi registrado no Cartório de Cuiabá em 1º de junho de 1901 e seu posterior registro na *Inspectoria Commercial* do Estado nessa mesma cidade em 05 de junho de 1901.

³⁰ Cláusula segunda do Contrato Social.

³¹ Inspetoria Comercial de Mato Grosso. Registro de Escrituras Publicações. 20 de Março de 1899 à 04 de Novembro de 1904. Cuiabá, Flh. 52.

APÊNDICE 6

Tabela 1: Exportações e Importações de Mato Grosso desde 1872 a 1914 em mil réis.

Anos	MATO GROSSO			BRASIL	
	EXPORTAÇÕES	IMPORTAÇÕES	SALDO	EXPORTAÇÕES	IMPORTAÇÕES
1872	154:900\$000	1.028:000\$000	(873:100\$000)		
1873	153:039\$000	1.524:341\$000	(1.371:302\$000)		
1874	124:803\$000	962:170\$000	(837:367\$000)		
1875	144:225\$000	1.177:785\$000	(1.033:560\$000)		
1876	120:200\$000	2.744:800\$000	(2.624:600\$000)		
1893	648:568\$000	1.440:064\$000	(791:496\$000)		
1894	933:348\$000	1.648:099\$000	(714:751\$000)		
1895	413:507\$000	1.742:630\$000	(1.329:123\$000)		
1896	481:108\$000	2.316:609\$000	(1.835:501\$000)		
1897	1.125:006\$000	1.922:103\$000	(697:097\$000)		
1901	7.338:904\$000	2.489:163\$000	4.849:741\$000		
1902	7.555:960\$000	2.179:295\$000	5.376:665\$000	735.910:125\$000	471.114:120\$000
1903	7.031:074\$000	2.001:984\$000	5.029:090\$000	742.632:278\$000	486.488:914\$000
1904	7.103:396\$000	2.409:786\$000	4.693:610\$000	776.367:418\$000	512.587:889\$000
1905	6.636:417\$000	2.507:190\$000	4.129:227\$000	685.456:606\$000	454.994:574\$000
1906	5.649:695\$000	2.227:333\$000	3.422:362\$000	799.670:295\$000	499.286:976\$000
1907	7.562:535\$000	3.203:131\$000	4.359:404\$000	860.890:882\$000	644.937:744\$000
1908	8.182:302\$000	3.407:449\$000	4.774:853\$000	705.790:611\$000	567.271:636\$000
1909	11.193:186\$000	8.220:980\$000	2.972:206\$000	1.016.590:270\$000	592.875:927\$000
1910	11.484:740\$000	6.389:519\$000	5.095:221\$000	939.413:449\$000	713.863:143\$000
1911	7.940:969\$000	8.391:810\$000	(450:841\$000)	1.003.924:736\$000	793.716:446\$000
1912	3.606:763\$000	6.714:998\$000	(3.108:235\$000)	1.119.737:180\$000	951.369:558\$000
1913	7.384:502\$000	5.601:000\$000	1.783:502\$000	972.730:516\$000	1.007.495:400\$000
1914	4.135:035\$000	2.281:430\$000	1.853:605\$000	750.979:758\$000	561.853:181\$000

Fonte: Elaboração própria a partir das seguintes fontes de dados:

- Dados de Exportação e Importação de Mato Grosso correspondentes aos anos de 1872 a 1897. CORRÊA FILHO, Virgílio. Mato Grosso. Rio de Janeiro. Coeditora Brasília Cooperativa, 1939, p. 210.

Fonte dos Dados sobre as Exportações mato-grossenses

a) De 1901: Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da República dos Estados Unidos do Brasil em 1902. Rio de Janeiro. 1904, p. 116.

b) De 1902 a 1903: Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da República dos Estados Unidos do Brasil em 1903. Rio de Janeiro. 1905, p. 191.

c) De 1904: Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da República dos Estados Unidos do Brasil em 1903. Rio de Janeiro. 1906, p. 198.

d) De 1905: Ministério da Fazenda. Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da República dos Estados Unidos do Brasil em 1906. Rio de Janeiro. 1907, p. 198.

e) De 1906 e 1907: Ministério da Fazenda. Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da República dos Estados Unidos do Brasil em 1907. Rio de Janeiro. 1909, p. 204.

f) De 1908 a 1909: Ministério da Fazenda. Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da República dos Estados Unidos do Brasil em 1909. Rio de Janeiro. 1911, pp. 13; 36; 231.

g) De 1910 a 1912: Ministério da Fazenda. Directoria de Estatística Commercial. Commercio Exterior do Brasil. Exportação e Importação. Rio de Janeiro, 1910, 1911 e 1912, p. 66.

h) Dados de 1913 a 1914: Ministério da Fazenda. Directoria de Estatística Commercial. Commercio Exterior do Brasil de 1910 a 1914. 3º Volume. Rio de Janeiro, pp. 2; 4; 14; 16; 30; 32; 42; 78; 80; 110; 112.

Fonte dos Dados sobre as Importações mato-grossenses

a) De 1901: Serviço de Estatística Commercial. Importação Geral da República dos Estados Unidos do Brasil de Janeiro a Dezembro de 1901 por destinos de origem. Rio de Janeiro. 190..., p. 25.

b) De 1902 a 1903: Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da República dos Estados Unidos do Brasil em 1903. Rio de Janeiro. 1905, p. 154.

c) De 1904: Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da República dos Estados Unidos do Brasil em 1903. Rio de Janeiro. 1906, p. 160.

d) De 1905: Ministério da Fazenda. Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da República dos Estados Unidos do Brasil em 1906. Rio de Janeiro. 1907, p. 160.

e) De 1906 e 1907: Ministério da Fazenda. Serviço de Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da República dos Estados Unidos do Brasil em 1907. Rio de Janeiro. 1909, p. 166.

f) De 1908 a 1909: Ministerio da Fazenda. Estatística Commercial. Importação e Exportação. Movimento Marítimo, Cambial e do Café da Republica dos Estados Unidos do Brazil em 1909. Rio de Janeiro. 1911, pp. 13; 36; 231.

g) De 1910 a 1912: Ministerio da Fazenda. Directoria de Estatística Commercial. Commercio Exterior do Brasil. Exportação e Importação. Rio de Janeiro, 1910, 1911 e 1912, p. 70.

h) Dados de Importação de 1913: Directoria de Estatística Commercial. Ministerio da Fazenda. Commercio Exterior do Brasil. Importação Exportação. 1º Volume. Annos 1913, 1915, 1916, 1917, 1918. Rio de Janeiro, 1921, p. LIV-LV.

i) Dados de 1913 a 1914: Ministerio da Fazenda. Directoria de Estatística Commercial. Commercio Exterior do Brasil de 1910 a 1914. 3º Volume. Rio de Janeiro, pp. 2; 4; 14; 16; 30; 32; 42; 78; 80; 110; 112.

Fonte dos Dados da Exportação e Importação do Brasil de 1902 a 1914

- Dados da Exportação e Importação do Brasil de 1902 a 1914. Ministerio da Fazenda. Directoria de Estatística Commercial. Commercio Exterior do Brazil (Resumo de Mercadorias). Rio de Janeiro, 1916, p. 3.

ANEXO 1

LA FILOSOFÍA DEL TERERÉ (Autor Anónimo)

El terere no es una bebida...
Bueno, sí. Es un líquido y entra por la boca.
Pero no es una bebida.
En el Paraguay nadie toma terere porque tenga sed.
Es más bien una costumbre, como rascarse.
El terere es exactamente lo contrario que la televisión.
Te hace conversar si estás con alguien, y te hace pensar cuando estás solo.
Cuando llega alguien a tu casa la primera palabra es hola y la segunda ¿Terere?.

Esto pasa en todas las casas. En la de los ricos y en la de los pobres.
Pasa entre mujeres serias o chismosas, y pasa entre hombres serios o inmaduros.
Pasa entre los viejos de un geriátrico o entre los adolescentes mientras estudian.
Es lo único que comparten los padres y los hijos sin discutir ni echarse nada en cara.
Colorados, liberales, olimpistas y cerristas ceban tereré sin preguntar.
En verano y en invierno.
Es lo único en lo que nos parecemos las víctimas y los verdugos.
Los buenos y los hijos de puta.
Cuando tenés un hijo, le empezás a dar tereré cuando lo pide, y se sienten grandes.
Sentís un orgullo enorme cuando ese enanito de tu sangre empieza a tomarlo.
Que se te sale el corazón del cuerpo.
Después ellos, con los años, elegirán si tomarlo solo, con yuyos o con un chorrito de limón.

Cuando conocés a alguien por primera vez, siempre decís, si querés venite a casa vamos a tomar terere.
La gente pregunta, cuando no hay confianza: con limón, muy frío o no tanto?.
El otro responde: Como tomes vos.
Los teclados de las computadoras tienen las letras llenas de yerba.
La yerba es lo único que hay siempre, en todas las casas.
Siempre. Con inflación, con hambre, con democracia o no, con cualquiera de nuestras pestes y maldiciones eternas.
Y si un día no hay yerba, un vecino tiene y te la da, de onda le pedís y está todo bien.
La yerba no se le niega a nadie.

Éste es el único país del mundo en donde la decisión de dejar de ser un chico y empezar a ser un hombre ocurre un día en particular. Nada de pantalones largos, circuncisión, universidad o vivir lejos de los padres.
Acá empezamos a ser grandes el día que tenemos la necesidad de tomar por primera vez un terere, solos.
No es casualidad. No es porque sí.
El día que un chico toma su primer terere sin que haya nadie en casa, en ese minuto, es porque ha descubierto que tiene alma.
O estas muerto de amor, o algo: pero no es un día cualquiera.

Ninguno de nosotros nos acordamos del día en que tomamos por primera vez un terere solos.

Pero debe haber sido un día importante para cada uno.

Por adentro hay revoluciones...

El sencillo terere es nada más y nada menos que una demostración de valores.

Es la solidaridad de bancar esa yerba lavada porque la charla es buena, la charla, no el terere.

Es el respeto por los tiempos para hablar y escuchar, vos hablas mientras el otro toma y viceversa.

Es la sinceridad para decir, cambiá la yerba, o arreglalo un poco.

Es el compañerismo hecho momento.

Es el cariño para preguntar, estúpidamente, ¿está rico, no?

Es la modestia de quien ceba el mejor terere.

Es la generosidad de dar hasta el final.

Es la hospitalidad de la invitación.

Es la justicia de uno por uno.

Es la obligación de decir gracias, al menos una vez al día.

Es la actitud ética, franca y leal de encontrarse sin mayores pretensiones mas que compartir.

Ahora vos sabes, un terere no es sólo un terere.

Andá preparando el agua, que voy para allá.

Fonte: <https://groups.google.com/forum/#!topic/guarani-nee/m5E8UqmEpuc>