



CONDIÇÕES ECONÔMICAS DO SUL DE MATO GROSSO NO INÍCIO DO SÉCULO XX*

Paulo Roberto Cimó Queiroz

Mestre em História (UNESP/Assis)
e professor da UFMS (Dourados).

Este estudo faz parte de um trabalho mais amplo, voltado à investigação dos efeitos da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil sobre a porção sul do antigo Estado de Mato Grosso. O presente texto visa, especificamente, captar as condições econômicas dessa região na época imediatamente anterior à construção da referida ferrovia – iniciada em Bauru (SP) em 1905.

Palavras-chave: Mato Grosso; economia; estrada de ferro.

This study is part of a wider effort, which intends to investigate the effects of the Noroeste do Brasil Railway occurred in the South of the former Mato Grosso (Brasil) state. The present paper tries, specifically, to identify the economical conditions referring to this region in the moment just before the construction of that railway – which began at Bauru (SP) in the year of 1905.

Keywords: Mato Grosso; economy; railway.

* Este texto foi originalmente publicado em:
CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 2,
Niterói, out. 1996. *Anais...* Niterói : ABPHE : UFF, 1996. v. 1, p. 232-248.

No início deste século a área do Estado de Mato Grosso (correspondente aos atuais Mato Grosso e Mato Grosso do Sul e a grande parte de Rondônia) compreendia três grandes porções: 1) norte, pertencente à Amazônia; 2) sul, pertencente à bacia platina, estendendo-se do rio Paraguai ao Paraná e limitada a oeste e ao sul pelas repúblicas da Bolívia e do Paraguai e a leste pelos Estados de GO, MG, SP e PR; e 3) uma porção central (foco inicial da colonização luso-brasileira na região), repartida entre as bacias platina e amazônica e polarizada pela capital (Cuiabá). Na porção sul (que em 1977 daria origem a Mato Grosso do Sul) foi construída entre 1908 e 1914 a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), ligando Bauru (SP) a Porto Esperança (margem esquerda do rio Paraguai).

Neste trabalho tentamos esboçar em linhas gerais as condições econômicas dessa porção no momento imediatamente anterior à construção da ferrovia (grosso modo, a primeira década do século), valendo-nos prioritariamente de fontes contemporâneas ao período estudado (como se trata aí, freqüentemente, de obras com um caráter propagandístico mais ou menos acentuado, esperamos ter tido êxito nos esforços por fugir a armadilhas comuns em tais fontes). Definimos essa porção sul, que chamamos SMT, como o conjunto dos seguintes municípios, existentes na época: Corumbá, Miranda, Santana do Paranaíba, Nioaque, Coxim, Campo Grande, Aquidauana e Bela Vista; esses municípios são aqueles que depois, desmembrados em vários outros, viriam a constituir o

Estado de MS. Do ponto de vista físico pode-se dizer resumidamente que o SMT apresenta-se repartido em duas formações principais: o *planalto* (parte do planalto sedimentar da bacia do Paraná), com áreas de cerrado, de mata tropical e de campos limpos (incluindo os *campos da Vacaria*); e a *baixada paraguaia* (o vale do rio Paraguai), compreendendo o Pantanal e maciços montanhosos como Urucum e a Serra da Bodoquena. Essas duas formações são separadas por uma linha de *cuestras* (localmente chamadas "serras") que corta a região quase ao meio, no sentido norte-sul.

POPULAÇÃO

A população total de MT era estimada em 1908 em 170.000 habitantes, sendo 88.000 nos municípios que compunham o SMT e 82.000 nos demais (CATALOGO..., 1908, p. 28-29). Com relação ao SMT, sabe-se que em 1907 o *planalto* já estava "todo habitado, embora muito escassamente"; a população adensava-se em torno de Campo Grande e de Santana do Paranaíba e ao longo da estrada boiadeira que as ligava, bem como nos extremos do planalto, isto é, na Vacaria (a oeste) e "pelos pequenos tributários do Paraná a leste"; a porção mais desabitada do planalto era a nordeste (vales dos rios Pardo, Verde e Sucuriú), com "manchas de 10 e 20 léguas não habitadas" (LISBOA, 1909, p. 163). A maior parte da população do planalto era constituída por sitiantes e posseiros estabelecidos depois da guerra com o Paraguai ("na maioria goianos e mineiros e mais raramente paulistas, baianos e em último lugar matogrossenses"); na Vacaria era crescente a presença de migrantes sul-rio-grandenses, cujo número era então calculado em cerca de 7.000, enquanto no extremo sul predominavam os paraguaios, que trabalhavam na extração da erva-mate (id., ibid.). Na *baixada paraguaia* havia centros populacionais mais importantes, como Miranda, Aquidauana, Nioaque e Corumbá (o maior do SMT); a Serra da Bodoquena, em particular, era "muito desconhecida e quase inteiramente desabitada" (id., p. 163, p. 44).

Populações indígenas "ainda selvagens" existiam apenas num pequeno trecho das margens do rio Paraná, entre a foz do rio Pardo e a do Samambaia (os impropriamente chamados Xavante); havia ainda os Caiuá, no extremo sul, e os Terena, tanto no planalto como na baixada, todos "domesticados ou semi-civilizados", e finalmente os Kadiwéu, que viviam em sua reserva na

Serra da Bodoquena (LISBOA, p. 163-165). Um dado a ser destacado é o notável peso dos estrangeiros na população do SMT; no extremo sul predominavam os paraguaios, como foi dito, e também em Corumbá os estrangeiros (paraguaios, bolivianos e outros) eram maioria (BARRETO, 1907, p. 115-116).

ATIVIDADES PRODUTIVAS

Dentre as atividades produtivas tradicionalmente praticadas no SMT, a pecuária bovina, sob forma extensiva, era então a mais difundida; identificavam-se nessa região três "distritos pastoris", dois situados no planalto (a leste os *campos cerrados* e a oeste as campinas, incluindo os campos da Vacaria) e o terceiro formado pelo Pantanal (LISBOA, p. 135). As dimensões do rebanho eram incertas. Estimava-se em geral em 3 milhões de cabeças o rebanho total do Estado (CATALOGO, p. 86-87; MENDONÇA, 1906, p. 72; SILVA, 1908, p. 458), mas em 1912 um cálculo dava para esse total somente 2,5 milhões, sendo cerca de 2 milhões no SMT (ALBUM..., 1914, p. 294), enquanto em 1907 o rebanho daqueles dois primeiros distritos era estimado em meio milhão apenas (LISBOA, p.142, 145).

As fontes coincidem em apontar a singeleza dos processos de criação, considerados muito primitivos no distrito dos campos cerrados e na baixada (embora se mencione a existência de pastagens artificiais com capim *jaraguá* nas margens do rio Paraná e no Pantanal); sem fugir à regra do primitivismo, o distrito da Vacaria era porém considerado "o mais adiantado do Estado", pelo incipiente uso do curral, de poteiros e pastos artificiais; ademais, a prosperidade do gado era aí favorecida por fatores naturais ("bom clima, insignificância das pragas, abundância das pastagens"), de modo que a taxa de aumento era "muito superior à do pantanal e à dos campos cerrados" (LISBOA, p. 114-115, 141-146). Em suma, no planalto do SMT, "em muitas fazendas já se cria com método mais adiantado", enquanto "nos campos da região pantanosa o gado vive em grandes manadas, à lei da natureza" (CATALOGO, p. 85).

Por outro lado, "criações de muares, suínos ou de gado lanígero, não existem, ou não merecem referências, tão exíguos são os seus produtos", insuficientes até para o consumo local (LISBOA, p. 135-136). Segundo esse

autor, o gado bovino do Pantanal não era exportado, sendo abatido e consumido inclusive pelas charqueadas ali estabelecidas; o distrito dos campos cerrados exportava anualmente para as invernadas mineiras, através de Santana do Paranaíba e Uberaba, cerca de 15.000 reses; a Vacaria, por seu turno, exportou em 1907 cerca de 25.000 reses, das quais 15.000 para Minas (conduzidas pelos boiadeiros), 5.000 para São Paulo e 5.000 para o Paraguai (p. 150, 141, 145). Esses *boiadeiros* vinham do Triângulo Mineiro ao SMT para comprar gado magro (depois engordado nas invernadas mineiras e encaminhado para o abate no Rio de Janeiro e São Paulo) e vender reprodutores. Quanto aos preços, variavam "de 15 a 30\$ [por cabeça]; o dos pantanais, que é inferior, custa de 15 a 20\$" (SILVA, p. 459); na Vacaria, nessa época apenas "os bois de 4 anos acima tinham saída", a 30\$000 a cabeça (BARBOSA, 1963, p. 20).

O gado *crioulo* do SMT era uma raça típica da baixada paraguaia: a *pantaneira* ou *cuiabana*. No SMT esse gado estava já então muito cruzado com outras raças, particularmente a *franqueira* e a indiana *zebu*, ambas introduzidas na região pelos *boiadeiros* mineiros; o cruzamento com o franqueiro ocorria principalmente no pantanal, enquanto nas campinas do planalto já predominava o cruzamento do gado crioulo com o zebu — fato que era motivo de críticas, dada a rápida degeneração dos produtos desse cruzamento: "O cangote desaparece na quarta geração e com ele as presumidas vantagens do cruzamento, pois volta o gado a sua pequena estatura de crioulo" (LISBOA, p. 136-139). A utilização do zebu como regenerador do gado crioulo do SMT era condenada, principalmente por suas poucas qualidades como produtor de carne e por ser "péssimo" gado leiteiro; atribuía-se sua presença na região sobretudo aos interesses dos intermediários: ao *boiadeiro*, "comerciante e não criador", interessava o peso e grande resistência do zebu para as marchas do sertão, enquanto a rápida degenerescência dos mestiços lhe era benéfica, pois alimentava continuamente a venda de reprodutores zebrus (LISBOA, p. 152-153). Atribuía-se também essa "invasão" do zebu à crença, julgada errônea, de que "as raças aperfeiçoadas da Europa não se adaptam no Brasil" (SILVA, p. 422). De todo modo, reprodutores europeus (*Durham* e *Hereford*) eram também ocasionalmente introduzidos no SMT nessa época, embora as fontes não concordem quanto aos respectivos efeitos: para LISBOA, esse fato "de modo algum têm tido a mínima influência no desenvolvi-

mento dos rebanhos" (p. 140-141); segundo o CATALOGO, graças a ele "os criadores têm conseguido melhorar consideravelmente o seu gado, auferindo por consequência melhores vantagens" (p. 85).

Apesar da difusão da pecuária bovina, a atividade produtiva mais rentável no SMT nessa época pertencia ao domínio da extração vegetal, com a exploração da erva-mate — atividade aliás circunscrita a essa porção do Estado, explorada em regime de virtual monopólio pela Cia. Matte-Larangeira e com a produção toda exportada pelo Porto Murtinho. Dentre todos os produtos exportados pelo Estado de Mato Grosso entre os anos de 1901 e 1911, a erva-mate representou o de maior valor até o ano de 1906, oscilando entre um mínimo de 44,4% (1905) e um máximo de 63,2% (1901); mesmo depois que os indicadores da exportação da borracha *seringa* subiram bruscamente, a partir de 1907, a participação da erva-mate na exportação total continuou expressiva, chegando a 30,5% em 1907 e representando 26% em 1911 (ALBUM, p. 121).

A exploração da seringueira era uma atividade concentrada na porção amazônica do Estado. No SMT, todavia, tinha certa expressão econômica a extração do látex da *mangabeira*, uma árvore típica dos cerrados brasileiros. Em 1905, por exemplo, registra-se a exportação dessa borracha pelo porto de Corumbá (BELLO, 1907, p. 47); informa-se que no município de Aquidauana havia "muitas mangabeiras nos cerrados, sendo fonte de renda a extração da borracha" (CASTRO, 1913, p. 408), e que também o município de Campo Grande exportava "um pouco de borracha mangabeira" (MACHADO, 1914, p. 411). É curioso que nessa época não haja referências à exploração das *madeiras*, de tal modo que os quadros da exportação brasileira desse gênero não incluem os portos de Mato Grosso (BELLO e SILVA, 1907a, p. 263); ainda em 1914 informava-se que as madeiras não eram exploradas no Estado, sendo importadas, "com preferência do Paraguai, quase todas as madeiras para construção e marcenaria" (SIMON, 1914, p. 257). Era já conhecida todavia, na região de Porto Murtinho, a abundância do *quebracho*, madeira capaz de servir tanto à fabricação de dormentes e postes (por ser muito dura) como à extração do tanino (LISBOA, p. 132-133).

Por outro lado, exploravam-se nessa época alguns gêneros menos convencionais, como as *plantas ornamentais*, exportadas (em forma de mudas e

de sementes) pelo porto de Corumbá (BELLO e SILVA, 1907b, p. 328, 330); as *peles de animais selvagens*, que apareciam regularmente nos quadros da exportação de Mato Grosso na primeira década do século (ALBUM, p. 120-123, p. 306); as *penas de garça e penas diversas*, também incluídas nos quadros acima citados; informava-se que as penas de garça eram exportadas "principalmente para Hamburgo e Londres, sendo que pequenas partidas se vendem em Montevidéu ou Buenos Aires" (id., *ibid.*).

Ainda a respeito das atividades extrativas, resta referir a mineração. Registrava-se na época, em Mato Grosso, um "renascimento" da exploração aurífera e diamantífera, com a presença de empresas de dragagem formadas com capital estrangeiro (MENDONÇA, p. 81; CATALOGO, p. 117-125). São de fato mencionadas cinco dessas empresas, das quais todavia apenas uma operava no SMT: a *Coxim Gold Dredging Co.*, que explorava as aluviões dos rios Coxim e Jauru, afluentes do Taquari (LISBOA, p. 85-89). Outros recursos minerais assinalados nessa época no SMT eram a mica, de que o município de Miranda seria "riquíssimo" (CATALOGO, p. 133), a platina, a safira, o calcário e o sal, encontrado em todo o Pantanal em "barreiros ou terras salinas" (LISBOA, p. 89, 95).

Contudo, as riquezas minerais mais significativas do SMT eram as jazidas de manganês e ferro do Maciço do Urucum, no município de Corumbá (SENA e PIRES, 1907, p. 457, 465, 468). Avaliava-se que as reservas de manganês do maciço eram de fato muito grandes (superiores a 30 milhões de toneladas), apontando-se porém um problema nesse minério: seu "variável e por vezes elevado teor em fósforo", "fator importante na determinação do seu valor comercial" (LISBOA, p. 78, 81). De todo modo, a concessão de exploração foi em 1906 adquirida por uma empresa belga, a *Compagnie de l'Urucum*, que iniciou trabalhos no local em 1907 (THIER, 1908, p. 131). A respeito das jazidas de ferro, informa-se que ainda não haviam sido medidas nem pesquisadas, "mas evidentemente constituem uma formação muito mais posante que a do manganês" (LISBOA, p. 76).

A situação da agricultura em Mato Grosso na época era resumida em poucas palavras: "A produção agrícola mal chega para o consumo" (MENDONÇA, 1906, p. 72). Menciona-se de fato que essa atividade vivia "ferrada à rotina e a lutar com o emprego dos processos primitivos": "O machado, a

foice e a enxada são os únicos instrumentos de que se servem os lavradores mato-grossenses"; registrava-se o cultivo do milho, arroz, feijão, fumo e mandioca, mas a lavoura mais importante do Estado era a cana-de-açúcar - mais desenvolvida na porção central, principalmente às margens do rio Cuiabá, embora houvesse engenhos "por toda a parte" (MARQUES, 1908, *passim*). Todavia, nessa época Mato Grosso importava milho, arroz e feijão, além do trigo (CAVALCANTE, 1908, p. 315, 317, 291, 299, 282); segundo outra fonte, importava-se até mesmo farinha de mandioca e açúcar, sendo procedentes de Pernambuco 20% do açúcar consumido no Estado (CATA-LOGO, p. 96).

Sobre o SMT, em particular, LISBOA informa que no planalto cultivava-se milho, arroz, feijão e cana-de-açúcar "em quantidades estritamente necessárias para o consumo" (p. 119). Esse autor elogia a qualidade das terras do planalto; nos solos de campos limpos, encontrados na Vacaria e em outras partes, destaca a ocorrência da "terra roxa" (localmente chamada "terra vermelha"). Assinala, porém, que os processos agrícolas eram rudimentares: o "sertanejo no primeiro ano planta mandioca, para preparar a terra, e nos anos seguintes colhe então, na sua roça de *rotação*, o mesmo que colheria nas de derrubada em mata virgem" (id.). Na *Serra*, isto é, o declive do planalto, LISBOA registra também culturas de milho, arroz e feijão em solos de mata; a avaliação geral, todavia, é má, considerando-se o solo aí "íngrato", impróprio tanto "ao cultivo como à criação" (p. 127). Finalmente, no que toca à *baixada paraguaia*, faz-se uma distinção entre o Pantanal e o *baixo da serra*, isto é, "a parte mais elevada da baixada", abrangendo o vale do alto Aquidauana e as terras mais altas do vale do Miranda; nesse *baixo da serra*, diz LISBOA, a cana-de-açúcar era a principal cultura e o arroz era plantado "com muita vantagem" nas várzeas e alagados; o milho, porém, "vem tão mal que não é cultivado" (p. 127-128). No Pantanal propriamente dito, enfim, as culturas eram o arroz, a cana e o fumo, sendo que as duas primeiras adaptavam-se "admiravelmente" às condições naturais da região, embora a lavoura da cana utilizasse processos "muito primitivos" (LISBOA, p. 133).

Convém observar que, com relação ao café, algumas fontes asseguravam que as condições naturais do Estado eram adequadas a seu cultivo: "O café produz admiravelmente em todo o Estado, especialmente nos municípios

de Nioaque, Campo Grande e no distrito da Chapada, cujas terras roxas são iguais às de São Paulo", diz por exemplo o CATALOGO (p. 104). Todavia, as fontes que utilizamos não mencionam a efetiva cultura desse gênero no SMT, nessa época; LISBOA, tal como MARQUES (1908), não lhe faz qualquer alusão, nem como realidade nem como prognóstico.

Os dados do censo industrial fornecidos em O BRASIL... (1909, p. 43) atribuem a todo o Estado de Mato Grosso apenas 15 estabelecimentos fabris, dos quais somente 3 localizavam-se no SMT: o arsenal da Marinha (município de Corumbá), a Cia. Matte-Larangeira (município de Nioaque) e uma charqueada situada no município de Miranda (cabendo notar que a própria fonte efetua ressalvas à fidedignidade de seus dados, em vista das dificuldades enfrentadas pelo trabalho de coleta). Especificamente no SMT, de fato, outra fonte menciona duas charqueadas ou *saladeros*: a "charqueada de Miranda", pertencente a uma empresa uruguaia, recém-criada (a matança se havia iniciado em 1907), com uma capacidade de abate anual de 20 mil reses e cuja produção destinava-se "exclusivamente" ao "Rio de Janeiro e Norte do Brasil"; e a do *Barranco Branco* (perto de Porto Murtinho), pertencente à *Empresa Extrativa e Pastoril do Brasil* e que estava ainda em instalação, projetada para o abate diário de 250 cabeças (LISBOA, p. 157-158). No tocante a outras atividades industriais, assinala-se o pouco desenvolvimento da indústria de laticínios — cujo uso, no planalto, era quase desconhecido: "O queijo aqui chamado mineiro é o único produto fabricado com o leite, mas esse mesmo não é encontrado em qualquer parte do planalto" (id., p. 139); além disso, registra-se a fabricação de cal "para o consumo da região", mesmo sendo o calcário, encontrado nos municípios de Miranda e Corumbá, de qualidade inferior como matéria-prima para cal ou cimento (id., p. 71-72).

VIAS DE TRANSPORTE E LIGAÇÕES COMERCIAIS

Situado no interior do continente, o Estado de Mato Grosso contava nessa época apenas com vias de comunicação terrestres e fluviais. Dessas, as mais trafegadas eram as providas pelo rio Paraguai e seus afluentes. O Estado era servido pelas linhas do *Lloyd Brasileiro* (Montevideu-Corumbá e Corumbá-Cuiabá, numa extensão total de 2.063 milhas) mas suas vias fluviais eram percorridas também por "vapores e lanchas argentinas e paraguaias" (REGO, 1909,

p. 89-90, 137). Entre Corumbá e Montevidéu o tráfego era mais intenso, envolvendo empresas como a argentina *Cia. Mihanovich*; internamente havia "linhas de vapores contratados" com viagens mensais a Miranda, Aquidauana e Cáceres; para essas localidades, bem como para Coxim e Cuiabá, trafegavam também embarcações "em serviço de ordem inteiramente comercial de seus proprietários" (MENDONÇA, 1906, p. 83); tratava-se, nesse caso, de embarcações pertencentes a casas comerciais.

Quanto ao planalto do SMT, suas ligações viárias (terrestres e fluviais) dirigiam-se nessa época principalmente aos Estados de Minas Gerais (Triângulo), São Paulo e Paraná; à República do Paraguai (por cujo território se fazia também a comunicação com o Rio Grande do Sul); a Corumbá, pólo da navegação do rio Paraguai; e a Porto Murtinho, também no rio Paraguai.

O caminho para o Triângulo Mineiro, que remontava à 1ª metade do século XIX, era eminentemente terrestre, favorecido pela fato de a vegetação permitir a passagem de pessoas e animais; a rota Campo Grande-Santana do Paranaíba-Uberaba era bastante trafegada, principalmente pelos *boiadeiros*. Já as ligações com os Estados de São Paulo e Paraná cruzavam extensas zonas de mata e eram mais dependentes das vias fluviais (o Ivinhema e seus tributários, que haviam tido já no século passado importante papel no povoamento branco do SMT). A ligação com a República do Paraguai, também terrestre, buscava o porto de Concepción e constituía uma via de comércio bastante ativo, que tomara impulso depois de 1870 graças a mecanismos legais que garantiam aos habitantes de Mato Grosso o livre comércio com aquela República: num sistema de "permutas diretas, sem intervenção de moeda propriamente dita", os sul-mato-grossenses trocavam gado por gêneros importados (MESA de rendas..., 1902). A rota de Corumbá tinha na época grande importância para o abastecimento do interior do SMT; as correntes comerciais irradiavam-se daquela cidade pelos afluentes do rio Paraguai, prosseguiram por vias terrestres e chegavam a ultrapassar os limites do Estado: Coxim, ligada a Corumbá pelo rio Taquari, era então o "mercado mais próximo da importação do sal para algumas localidades situadas ao sul de Goiás" (MENDONÇA, p. 114). Corumbá era procurada também por aqueles que desejavam uma viagem mais confortável, embora "mais cara", em direção ao litoral: seguia-se por via terrestre até Miranda ou Aquidauana, em lancha até Corumbá e daí por vapor ao Rio de Janeiro (BARBOSA, 1963, p. 15-18). Enfim, a saída

pelo Porto Murtinho (terrestre) era utilizada basicamente pela Cia. Matelarangeira, que chegou nessa época a construir, no trecho mais crítico da estrada, uma linha *Decauville* de 22 quilômetros.

No início deste século, impulsos de abertura de novas vias de comunicação no planalto do SMT conjugaram-se a impulsos semelhantes no sudoeste do Estado de São Paulo, conduzindo a uma ligação terrestre direta entre esses dois espaços e ao incremento da navegação na bacia do Paraná. Pelo lado sul-mato-grossense projetou-se uma "estrada boiadeira" alternativa à tradicional (aquela dirigida a Minas via Santana do Paranaíba), menos extensa, dirigida diretamente à divisa com São Paulo e capaz portanto de facilitar a venda do gado da Vacaria. A construção dessa estrada, ligando Campo Grande ao local denominado Porto Quinze de Novembro (junto à foz do rio Pardo no Paraná), vincula-se à iniciativa de Manoel da Costa Lima, criador de gado na Vacaria; a via foi aberta em 1903 e tecnicamente balizada em 1904, sendo a travessia do rio Paraná inaugurada oficialmente em 1906, com o uso de chatas e um rebocador a vapor. Na mesma época a empresa paulista *Diederichsen & Tibiriçá* iniciava a abertura de outra estrada, ligando a ponta dos trilhos da E. F. Sorocabana, na região de Campos Novos do Paranapanema, ao local denominado Porto Tibiriçá, no rio Paraná, defronte ao dito Porto Quinze. A citada empresa, depois de adquirir os direitos legais de Costa Lima, transformou-se na *Cia. de Viação São Paulo-Mato Grosso* (1908), passando a explorar a travessia de gado no rio Paraná e a navegação desse rio e de seus afluentes Pardo, Anhanduí, Ivinhema e Brilhante (ABREU, 1976, *passim.*; WHITAKER, 1934, *passim.*).

SITUAÇÃO FUNDIÁRIA

No "distrito" pecuário dos campos cerrados, no SMT, a propriedade fundiária consistia em "antigas posses, mais ou menos legitimadas, com grandes áreas, não raro 20 e 30 léguas quadradas", posses essas "encravadas em terras devolutas ou desabitadas, entre sertões de dez ou vinte léguas"; nesse distrito, podia-se em 1907 adquirir por 20 contos de réis "uma fazenda com cerca de 20 léguas quadradas, à margem do Paraná", enquanto no alto Rio Verde estava à venda, por 18 contos, uma propriedade com 15 léguas quadradas (LISBOA, p. 141-142). No Pantanal as propriedades eram ainda maiores,

citando-se como exemplos uma fazenda com "107 léguas ou 384.950 hectares" e outra com cerca de "500.000 hectares ou quase 140 léguas mato-grossenses" (id., p. 148); nessa região, a Fazenda *Rio Branco*, com 435.392 ha, foi avaliada em 1907 em apenas 2.176:960\$, incluídas as benfeitorias (cf. ata de assembléia da *Empresa Extrativa e Pastoril Brasileira*, Diário Oficial da União, 28.7.1907). Já na Vacaria, "em geral, a propriedade é pequena", raramente excedendo duas léguas quadradas, e os preços dependiam da natureza dos campos, variando de 3 a 8 contos de réis por légua (LISBOA, p. 144). Correspondendo uma légua quadrada a nada menos que 3.600 hectares, vê-se como era bastante relativa a noção de "pequena propriedade".

O discurso oficial na época condenava os latifúndios. De acordo com o CATALOGO, a legislação estadual sobre terras públicas protegia a "pequena lavoura", "banindo do seu território o regime dos latifúndios" (p. 47); assim, a finalidade da citada legislação seria promover o estabelecimento de "uma corrente de imigração laboriosa e morigerada", visto que "uma das principais necessidades" do Estado era o crescimento demográfico (p. 36).

Todavia, parece possível notar na verdade uma progressiva *restrição* à entrada de colonos, pelas sucessivas leis estaduais que nessa época dispuseram sobre o assunto (cf. CATALOGO, p. 36-46). Assim, a Lei nº 102, de 1895, autorizava a "concessão gratuita de terras devolutas" aos imigrantes nacionais ou estrangeiros que se estabelecessem numa faixa de 60 quilômetros margeando as divisas do Estado; a extensão dos lotes era limitada a 50 e a 200 ha (conforme se destinassem respectivamente à lavoura ou à pecuária) e a concessão era descentralizada, sendo os lotes concedidos, ainda que "provisoriamente", pelos intendentess municipais. Menos de um ano depois, nova lei (Lei nº 149, de 1896) continua autorizando a concessão de lotes a nacionais e estrangeiros; porém, sua extensão é limitada a 50 ha (embora se abra a possibilidade de famílias numerosas obterem mais de um lote) e agora os pretendentes devem "dirigir sua petição ao presidente do Estado". É certo que a lei seguinte (Lei nº 488, de 1907, regulamentada pelo Decreto nº 200/1907) parecia oferecer aos colonos maiores vantagens e facilidades, referindo-se não a simples concessões de terras mas à organização de um "serviço de colonização", a ser promovido pelo Estado e por "empresas de viação férrea ou fluvial, companhias ou associações quaisquer e por particulares". A

lei prometia aos colonos apoio financeiro e material (hospedagem, transporte, gêneros alimentícios, ferramentas etc.); além disso, à diferença das leis anteriores, essa permitia expressamente a destinação dos lotes também à *extração vegetal*. Fazia porém uma expressiva restrição ao considerar como imigrantes os *estrangeiros* (p. 40).

No extremo sul do SMT, o problema da utilização das terras públicas e do assentamento de colonos vinculava-se diretamente às gigantescas concessões para extração da erva-mate, obtidas pela Cia. Matte-Larangeira; tais concessões abrangiam praticamente toda a citada zona, incluindo áreas não apenas de ervais mas também de campos (muito procuradas por numerosos migrantes brasileiros, principalmente gaúchos, que nessa época dirigiam-se para a região). A Cia. opunha-se ao assentamento desses colonos, sob o pretexto de que eles lhe fariam concorrência na elaboração da erva, e para tentar afastá-los utilizava-se de variados expedientes, desde o seu poder político até a violência pura e simples; tal conflito teve episódios sangrentos, com ásperas lutas armadas. Por fim, cabe mencionar que nessa época o SMT foi palco também de disputas fundiárias que se arrastaram por vários anos nos tribunais, envolvendo o poder público e pretendentes particulares (sobretudo os herdeiros e sucessores do Barão de Antonina).

PERSPECTIVAS

Com relação à agricultura no SMT enunciam-se nessa época prognósticos bastante otimistas. LISBOA enaltece as qualidades agrícolas dos campos da Vacaria e destaca os aspectos topográficos desses terrenos ("terras planas ou ligeiramente onduladas, admiravelmente talhadas para o emprego do arado"), cujos campos dispensavam inclusive trabalhos de derrubada e destocamento; diz que nessa região, de clima "temperado, sem os rigores do frio do sul ou do calor tropical", adaptar-se-iam igualmente as culturas tropicais e as de climas frios; avalia enfim que, tendo regular distribuição de chuvas ao longo do ano, bem como abundância de água tanto no subsolo como na rede hidrográfica, essa região estava "perfeitamente aparelhada para a cultura intensiva dos cereais, pelos processos da lavoura moderna" (p. 124-125). Previa-se assim, para a Vacaria, uma "transformação natural, dos campos de criação pouco valorizados em terras de cultura suscetíveis então de maior

rendimento", ou seja, "a mesma transformação que se deu nos pampas da Argentina" (id., p. 126).

Idênticas previsões seriam aliás formuladas alguns anos depois por outro autor, para quem, nas terras do planalto do SMT ("as que em todo o Estado mais se prestam à lavoura mecânica"), a lavoura iria "sobrepujar, no futuro, a atividade pastoril" (BRANDÃO JÚNIOR, 1914, p. 422, 427). Também sobre o Pantanal os vaticínios eram otimistas: sendo seu solo "naturalmente irrigado" e requerendo "insignificante despesa de preparo", "nenhuma outra região do Brasil" teria tanta capacidade de "produzir arroz a um custo reduzido"; a cultura do fumo parecia "suscetível de tomar grande incremento", assim como o algodão, a maniçoba e a seringueira, que "parecem encontrar condições muito favoráveis em uma grande parte da baixada paraguaia" (LISBOA, p. 133-134).

Quanto à mineração os prognósticos eram menos animadores. As observações de LISBOA contradizem o entusiasmo de outras fontes: para ele, a citada "reanimação" da mineração aurífera não havia ainda mostrado "resultados econômicos apreciáveis" (p. 84), sendo que as empresas de dragagem apresentavam em geral uma "capitalização excessiva" (p. 94), desproporcional à riqueza das jazidas – dados que, como ele reconhece, efetivamente traziam "decepções aos que reputam Mato Grosso um país de excepcionais riquezas minerais" (p. III); o próprio Lisboa diz ter efetuado "ensaios de lavagem na bateia" em toda a zona que percorreu na baixada paraguaia, com "resultados completamente negativos" (p. 84-85). Outra fonte da época confirma que a pequena produção aurífera de Mato Grosso não tinha sequer "figurado nas últimas estatísticas" (SENA e PIRES, 1907, p. 454). Quanto ao "distrito" diamantífero dos rios Coxim e Jauru, uma "recente prospecção por habilitado profissional" havia demonstrado que, além de serem as aluviões "muito pobres para serem exploradas", as condições desses rios não se adaptavam à dragagem; a citada *Coxim Gold Dredging Co.* havia aliás paralisado seus trabalhos em 1907 e entrara em liquidação (LISBOA, p. 90, 85).

Com relação ao manganês, as perspectivas imediatas eram igualmente sombrias. O mercado mundial desse metal atravessava uma crise, com severa baixa nas cotações do minério; LISBOA calcula o custo de exploração do minério de Urucum e conclui que, "nas atuais condições do mercado", não ofere-

cia "perspectiva muito animadora" sua exploração industrial (p. 83). Já no que toca às jazidas de ferro, o mesmo autor visualiza a possibilidade de seu aproveitamento local: tendo a região "boas matas", capazes de fornecer carvão vegetal, podia cogitar-se de "uma pequena fábrica para a fabricação direta de parte do ferro consumido no Estado" (p. 84).

Com relação à pecuária e indústrias subsidiárias, previa-se uma divisão de tarefas entre a Vacaria e o Pantanal: a primeira, que ficaria com a criação intensiva e a indústria de laticínios, remeteria gado para ser engordado no Pantanal, onde se estabeleceria a "indústria de matança de gado" (LISBOA, p. 149-150). Outros prognósticos vinculavam-se às possibilidades que seriam abertas com a construção da NOB. Dizia-se de fato que, passando por Miranda, a ferrovia viria favorecer a charqueada ali estabelecida (id., p. 158); da mesma forma se fundamentava a previsão do abandono do zebu como regenerador do gado do SMT, pois sua "notável resistência para as longas marchas do sertão" iria perder importância com o advento da via férrea (id., p. 153).

PROBLEMAS

As queixas registradas pelas fontes, generalizadas para a economia de todo o Estado, referiam-se a quatro aspectos: carência de mão-de-obra, carência de capitais, deficiência dos meios de transporte e falta de apoio do governo. Dizia-se por exemplo que, apesar dos fretes onerosos, o Estado poderia exportar produtos da cultura da cana, do fumo e do arroz "desde que dispusesse de braços" (CATALOGO, p. 96); informa-se também que a *Compagnie de l'Urucum* precisou contratar mineiros em Montevidéu "por falta de pessoal idôneo em Corumbá" (THIER, p. 131).

Também os problemas envolvendo as vias de transporte em Mato Grosso eram muitos e evidentes. Os caminhos terrestres nada mais eram que precárias vias carreteiras, e a própria navegação fluvial, a despeito de sua importância, vivia nessa época grandes carências. O porto de Corumbá, o mais importante do Estado, não dispunha sequer de um cais: ainda em 1914 consignava-se como "indispensável e inadiável" a construção desse melhoramento (MACIEL, 1914, p. 330). Por outro lado, as linhas regulares de vapores brasileiros que serviam a Mato Grosso operaram sempre à base de subvenções do governo central, desde 1858 (BURLAMAQUI, 1918, p. 215-216); não apenas as linhas

do *Lloyd* mas também a navegação interna no Estado de Mato Grosso era subvencionada pelo governo federal, como se verifica por diversos dispositivos legais (Lei nº 266, 24.12.1894, art. 6; Lei nº 360, 30.12.1895, art. 6; Lei nº 2.221, 30.12.1909, art. 18, n. 20). A despeito desse apoio oficial, registravam-se queixas contra a irregularidade da atuação do *Lloyd*; por outro lado nota-se que, ou as embarcações brasileiras eram insuficientes, ou suas tarifas não eram competitivas, de modo que as autoridades enfrentavam dificuldades em fazer cumprir a legislação federal sobre a navegação de cabotagem: em 1906, por exemplo, o Ministério da Fazenda precisou declarar à delegacia fiscal em Mato Grosso que não podia "continuar a ser feito por navios estrangeiros o serviço de comunicação e comércio entre os portos do mesmo Estado" (Decisão nº 122, 29.9.1906).

As queixas acerca da falta de apoio governamental provinham tanto da agricultura quanto da pecuária. Dizia-se que a agricultura "vai definhando no Estado, sem que dos poderes públicos lhe venha qualquer auxílio" (MARQUES, p. 275); sobre a pecuária, dizia-se que por "muitíssimos anos" os governos tinham demonstrado "uma falta completa de interesse pelo progresso econômico e a cultura racional desta importante indústria" (ALBUM, p. 290). Finalmente, apontava-se a falta de capitais: "não há casas bancárias, nem instituto algum de crédito destinado a facilitar recursos à lavoura", de modo que "se acaso o lavrador necessitar de algum capital, terá que recorrer à generosidade de algum comerciante ou de algum pequeno capitalista e sujeitar-se a juros imódicos" (MARQUES, p. 275); ainda em 1914, ao enumerar fatores limitantes do progresso de Corumbá, MACIEL lamentava também a ausência de um banco que auxiliasse as "indústrias nascentes" (p. 330).

ALGUMAS CARACTERÍSTICAS DA ECONOMIA

Enclaves. No SMT dessa época apenas três atividades produtivas tinham efetiva projeção, no contexto de uma economia de mercado: a pecuária bovina, a extração e o beneficiamento da erva-mate e a indústria do charque. Observando-se as duas últimas, nota-se que no SMT a indústria simplesmente fundava-se sobre matérias-primas locais, segundo a "regra geral" do país (MONTEIRO, 1909, p. 272); consistia num tipo de implantação industrial

que — sendo simples decorrência de "uma específica dotação local de recursos naturais ou de uma atividade agrícola ou pecuária de longa data implantada nessas regiões" — tinha pouco a ver com uma "dinâmica industrial própria", sendo ao contrário basicamente voltada para mercados externos (CANO, 1977, p. 113). De fato, as duas atividades industriais mais importantes do SMT na época instalaram-se na região para aproveitar a abundância das respectivas matérias-primas (aproveitando também, no caso da charqueada de capital uruguaio, as medidas governamentais que protegiam os charqueadores nacionais). Além disso, ambas visavam exclusivamente mercados externos (estrangeiros propriamente ditos, no caso da erva-mate, e de outros Estados brasileiros, no caso do charque). Assim, essas indústrias tendiam a assumir características de *enclave*: produção exportada, auto-suficiência em força motriz e meios de transporte, circuitos comerciais próprios e independentes etc. Essas características apresentam-se bem visíveis no caso da Cia. Matte-Larangeira — empresa que, além de deter um virtual monopólio, providenciava ela mesma tudo o que era necessário para seus trabalhos: dispunha de "mais de 500 carretas, 30 chatas, algumas lanchas a vapor, vários depósitos, muitos animais muares, boas estradas de rodagem, sólidas pontes, 18 mil bois mansos para carretas"; possuía também, como se viu, uma linha *Decauville* em demanda do Porto Murtinho (aliás estabelecido por ela) e construía suas próprias carretas (ALBUM, p. 255-256); por fim, sua produção era exportada para a Argentina e o Uruguai. Um terceiro caso de enclave (a exploração do manganês) não chegou a verificar-se nessa época porque a empresa acabou desistindo do negócio; todavia, todas as características estavam já prefiguradas.

Força-de-trabalho. Quanto à falta de mão-de-obra, os enclaves resolviam a seu modo o problema. A Cia. Matte lançava mão de trabalhadores paraguaios, contratados aos milhares e mantidos nos ervais por meios que incluíam a coerção física. Já as charqueadas pareciam utilizar trabalhadores bolivianos, que afluíam da fronteira próxima "em quantidade" e forneciam "uma boa quantidade de pessoal para as explorações agrícolas e pastoris da região e principalmente dos *saladeros*" (LISBOA, 1918, p. 72); bolivianos também eram, aliás, os operários não-qualificados da *Compagnie de l'Urucum* (LISBOA, 1909, p. 81). Os proprietários rurais, por sua vez, lançavam mão da força-de-trabalho dos indígenas, que "constituem por assim dizer o único

braço disponível na região" - mantido aliás em servidão: "Na sua nova situação de civilizados eles [índios] sofrem o domínio brutal da nossa raça. O trabalhador rural aí, o que equivale dizer — o Tereno — vive sobre [sic] o jugo de uma dívida insolúvel, contraída ao iniciar a sua carreira e que aumenta-se sucessivamente, o que o põe à inteira discreção do patrão" (LISBOA, 1909, p. 164).

Vinculação ao Prata. Era notável nessa época a vinculação da economia do SMT ao espaço econômico platino, o que se explica antes de mais nada pela facilidade das comunicações. O Prata exportava capitais e consumia produtos do SMT, e às vezes ia além: no caso da erva-mate, os trabalhos efetuados pela Cia. Matte no SMT correspondiam apenas a um primeiro beneficiamento da matéria-prima coletada, sendo as etapas mais complexas do preparo da erva realizadas por estabelecimentos associados situados em Buenos Aires; nessa época, aliás, a empresa girava sob a razão social *Larangeira, Mendes e Cia.*, com sede na capital argentina (ALBUM, p. 254-255). Ocorria também a compra de terras, como no caso da empresa *Trust del Alto Paraguay*, fundada em Buenos Aires em 1906 com o fim especial de adquirir e explorar o latifúndio Fazenda Rodrigo, em Miranda. O caso dessa empresa, aliás, conduz a outro aspecto da questão: o entrelaçamento de capitais platinos e britânicos, que se refletia também no SMT; entre os acionistas daquele *Trust*, por exemplo, incluía-se uma certa *British & Argentine Corporation Ltd.* (cf. Decreto nº 7.780, de 30.12.1909). O mesmo verifica-se nas citadas empresas de dragagem, todas formadas em Buenos Aires com denominações em inglês e capitais da mesma origem. Convém todavia assinalar aqui um contra-exemplo, a saber, a "nenhuma influência dos distritos pastoris do Prata ou do Paraguai no desenvolvimento dos rebanhos do Estado"; informava-se ao contrário que "são os nossos rebanhos do sul do Estado uma das melhores fontes atuais de cruzamento para o gado do Paraguai (LISBOA, 1909, p. 150-151).

Vinculação com o Sudeste do Brasil. Particularmente no caso da pecuária, de fato, a economia do planalto do SMT tendia a orientar-se para leste. A antiga tradição do comércio com o Triângulo Mineiro mantinha-se pela ação dos *boiadeiros*, que se deslocavam pessoalmente até o SMT e cuja influência pode ser avaliada pelas palavras de um autor da época: "Perguntem aos criadores goianos ou mato-grossenses, por que dão preferência à raça indiana - e a

resposta vem invariavelmente: 'Os boiadeiros só compram gado zebu' (SILVA, p. 429). As vinculações com São Paulo intensificaram-se nessa época, como foi visto, pela ação convergente de pecuaristas do SMT e de empresários paulistas. No SMT, a *Cia. de Viação São Paulo-Mato Grosso* estabeleceu casas comerciais e converteu seu *Porto Alegre* (rio Anhanduí) num centro de compra de gado magro, onde as boiadas compradas pela Cia. eram reunidas para serem encaminhadas para seu centro de engorda e revenda, estabelecido no oeste paulista (ABREU, p. 209-211; WHITAKER, p. 458). Há que se destacar a importância desses interesses empresariais paulistas, que parecem ter levado até mesmo à mudança do ponto terminal da E. F. Sorocabana, transferido em 1910 do rio Paranapanema para o Porto Tibiriçá com a intenção explícita de atravessar o rio Paraná e penetrar no SMT; diz-se aliás que por trás de *Diederichsen & Tibiriçá* estava a poderosa firma *Theodor Wille & Cia.* (BACELLAR, 1909).

Domínio da esfera comercial. Nas queixas de MARQUES (1908) há pouco citadas, sobre a carência de capitais, aparece uma característica que tem sido considerada central na economia mato-grossense da época: o papel das *casas comerciais*, com sua "generosidade" a "juros imódicos". Estudiosos já observaram que nessa região os setores produtivos subordinavam-se então "à esfera da circulação e distribuição de mercadorias" (CORRÊA, 1980, p. 72). Situa-se mesmo o apogeu do domínio das casas comerciais em Mato Grosso na virada do século XIX para o XX, quando essas casas, monopolizando a navegação (e portanto o comércio) e funcionando como verdadeiros bancos, colocaram os produtores regionais sob seu "controle irrestrito", ao qual subtraíam-se apenas as empresas ligadas ao "capital financeiro" (ALVES, 1984, *passim.*), ou seja, as que se caracterizavam como enclaves. A esse respeito, parece todavia necessário extrair maiores conseqüências do fato de boa parte dessas casas pertencer a estrangeiros - fato aliás registrado por CORRÊA, que se refere ao "restrito grupo de estrangeiros que controlavam o grande comércio de Corumbá" (p. 99). De fato, parece lógico supor que os comerciantes estrangeiros em Mato Grosso nessa época ligavam-se aos mesmos esquemas indicados para um caso já estudado (o das casas comerciais francesas), a saber: extensa rede de informações, começando pelas autoridades consulares e passando por círculos governamentais europeus, municiando

a montagem de casas comerciais que "de fato viabilizaram a expansão comercial francesa" (TAKEYA, 1992, p. 331-332).

Efeitos sobre o ambiente. Embora no Brasil da época já fosse corrente o discurso contra a devastação das matas, as fontes que utilizamos não adotam esse discurso. Na verdade, MARQUES (1908) justifica mesmo, com argumentos econômicos, o largo uso das *queimadas* na agricultura do Estado (p. 260). Por seu lado, LISBOA (1909) constata alterações na composição botânica dos campos da Vacaria, mas ele as encara sob um ponto de vista positivo _ notando que, como efeito da secular ocupação desses campos pelo gado, havia ocorrido "o desaparecimento das gramíneas mais duras e ruins [...], o que permitiu a expansão das gramíneas tenras" (p. 116-117). Note-se contudo que o mesmo MARQUES, em obra posterior, deplora o "mau costume", por ele observado no SMT, "de se estabelecerem as habitações a montante das cabeceiras, prejudicando imensamente as vertentes, algumas das quais já estão quase extintas" (MARQUES, 1913, p. 403).

Devido à exigüidade do espaço, deixamos de referir-nos mais longamente ao *contrabando* e às *receitas públicas*. Registramos contudo que os tributos sobre a exportação representavam mais da metade das receitas estaduais orçadas para os anos iniciais do século; por outro lado, na arredação do imposto sobre transmissão de propriedade, nos anos finais da década, nota-se uma participação majoritária do SMT, cujos municípios, entre 1907 e 1910, responderam sempre por mais da metade do total arrecadado (ALBUM, p. 101-102, 100). Registre-se também a importância econômica do contrabando, que constituía prática largamente reconhecida nas fronteiras do SMT; em 1904, o próprio presidente do Estado afirmou que "o contrabando havido na exportação de gado e de seringa" era uma dentre as duas principais causas do déficit orçamentário do Estado (*apud* CORRÊA, p. 83).

Enfim, a título de conclusão pode-se dizer que no SMT, na época considerada, as atividades produtivas "viáveis", no sentido capitalista, estruturavam-se basicamente com vistas a mercados externos e vinculavam-se a distintos pólos econômicos, situados fora da região. A delimitação das áreas de influência desses pólos, e portanto a orientação dos fluxos de capitais, relacionava-se com fatores entrecruzados, destacando-se as características naturais das distintas zonas da região (com suas conseqüentes "aptidões"

produtivas e sua maior ou menor facilidade de comunicação com um ou outro pólo) e a localização dos mercados consumidores. As atividades produtivas ligadas ao mercado interno, por seu lado, debatiam-se com a estreiteza desse mercado, que não lhes permitia alçarem-se à condição mercantil. Nessas circunstâncias não é de estranhar-se o domínio exercido sobre a economia regional, pelos enclaves por um lado, e pela esfera comercial por outro. No contexto descrito, intui-se que o melhoramento das comunicações com áreas vizinhas não poderia ter, pelo menos num primeiro momento, senão o efeito de reforçar essas características.

FONTES CITADAS

ABREU, D. S. Comunicações entre o sul de Mato Grosso e o sudoeste de São Paulo: o comércio de gado. *Revista de História*, São Paulo, v. 53, n. 105, p. 191-214, jan./mar. 1976.

ALBUM graphico do Estado de Matto-Grosso. Org. S. C. Ayala e F. Simon. Corumbá, Hamburgo, 1914.

ALVES, G. L. Mato Grosso e a história: 1870-1929 (ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro). *Bol. Paulista de Geogr.*, n. 61, p. 5-81, 2.sem.1984.

BACELLAR, J. H. *Memória justificativa da mudança do traçado [...] para levá-la às margens do rio Paraná [...] em vez de terminar [...] em frente à foz do rio Tibagi*. São Paulo, 1909. 6p. Dat.

BARBOSA, E. G. *Panoramas do Sul de Mato Grosso*. Campo Grande : Correio do Estado, 1963.

BARRETO, E. D. *Expedição a Matto-Grosso : a revolução de 1906*. Rio de Janeiro: Laemmert, 1907.

BELLO, W., SILVA, M. [1907a]. Exploração de madeiras. In: O BRASIL..., t. 1. 1907. p. 203-274.

———. [1907b]. Plantas ornamentais. In: O BRASIL..., t. 1. 1907. p. 317-330.

BELLO, W. Extração de borracha. In: O BRASIL..., t. 1. 1907. p. 1-74.

BRANDÃO JÚNIOR, J. B. O Planalto do Amambahy. In: ALBUM graphico... p. 422-429.

O BRASIL : suas riquezas naturais, suas indústrias. R. de Janeiro : Centro Industrial do Brasil, 1907. t. 1 (Introd., Ind. extrativa). Ed. fac-similar in: SÉRIES estatísticas retrospectivas. RJ : IBGE, 1986. v. 2, t. 1.

O BRASIL : suas riquezas naturais, suas indústrias. R. de Janeiro : Centro Industrial do Brasil, 1908. t. 2 (Ind. agrícola). Ed. fac-similar in: SÉRIES estatísticas retrospectivas. RJ : IBGE, 1986. v. 2, t. 2.

O BRASIL : suas riquezas naturais, suas indústrias. R. de Janeiro : Centro Industrial do Brasil, 1909. t. 3 (Ind. de Transportes, Ind. Fabril). Ed. fac-similar in: SÉRIES estatísticas retrospectivas. RJ : IBGE, 1986. v. 2, t. 3.

BURLAMAQUI, A. *A marinha mercante brasileira*. Rio de Janeiro : Imprensa Nacional, 1918.

CANO, W. Alguns aspectos da concentração industrial. In: FORMAÇÃO econômica do Brasil : a experiência da industrialização. Org. F. R. Versiani e J. R. Mendonça de Barros. São Paulo : Saraiva, 1977. p. 63-120.

CASTRO, J. A. Aquidauana [julho de 1913]. In: ALBUM graphico... p. 405-409.

CATALOGO dos productos enviados pelo Estado de Mato-Grosso para a Exposição Nacional [de] 1908. Cuiabá : Estabelecimento Avelino de Siqueira, 1908. 140 p.

CAVALCANTE, M. P. Cereais e legumes. In: O BRASIL..., t. 2. 1908. p. 277-319.

CORRÊA, L. S. *Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso, 1870-1920*. São Paulo, 1980. 152p. Dissertação (Mestrado em História) - FFLCH/USP.

LISBOA, M. A. R. [1909]. *Sul de Mato-Grosso, oeste de S. Paulo* : geologia, industria mineral, clima, vegetação, solo agricola, industria pastoril. RJ : E. F. Noroeste do Brasil, 1909. 172p.

—————. [1918]. *Relatório preliminar sobre as jazidas de minérios de manganês e ferro de Urucum*. R. de Janeiro : Min. da Agricultura. Dep. Nac. da Prod. Mineral, 1944. 81p. il.

MACHADO, E. O. Campo Grande. In: ALBUM graphico... p. 410-412.

MACIEL, S. A. O município de Corumbá. In: ALBUM graphico... p. 325-330.

MARQUES, J. A. C. [1908]. Agricultura [agosto de 1908]. In: ALBUM graphico... p. 260-275.

—————. [1913]. O Sul do Estado [extrato da Mensagem enviada à Assembléia Legislativa em maio de 1913]. In: ALBUM graphico... p. 394-403.

MENDONÇA, E. *Quadro chorographico de Matto-Grosso*. Cuiabá : Esc. Prof. Salesianas, 1906.

MESA de rendas em Bella Vista. *A Reacção*, Assunção [Paraguai], ano 1, n. 13, p. 3-4, 30 out. 1902.

MONTEIRO, T. Industria fabril. In: O BRASIL..., t. 3. 1909. p. 255-273.

REGO, F. H. M. Navegação de cabotagem e fluvial. In: O BRASIL..., t. 3. 1909. p. 87-138.

SENA, J. C. C., PIRES, A. O. S. Reino mineral. In: O BRASIL..., t. 1. 1907. p. 429-519.

SILVA, H. Industria pastoril. In: O BRASIL..., t. 2. 1908. p. 403-465.

SIMON, F. Madeiras. In: ALBUM graphico... p. 257-258.

TAKEYA, D. M. Europa, França e Ceará : a expansão comercial francesa no Brasil e as casas comerciais. São Paulo, 1992. 380p. Tese (Doutorado em História Econômica) — FFLCH/USP.

THIER, Pierre M. [Informações sobre a Compagnie de l'Urucum]. In: CATALOGO... p. 130-132.

WHITAKER, F. Recordações. [2.ed. rev. 1934]. In: ABREU, D. S. O desbravamento da Alta Sorocabana por um bandeirante moderno. *Revista de História*, n. 62, p. 447-462, abr./jun. 1965.

(Nota: A legislação citada encontra-se na Coleção das leis do Brasil, publicada pela Imprensa Nacional).