AS EMPRESAS DE NAVEGAÇÃO EM MATO GROSSO (SÉCULOS XIX-XX)

Ney Iared Reynaldo
Mestre em História e Sociedade (UNESP – Campus de Assis), docente do Departamento de História do Campus Universitário de Rondonópolis da Universidade Federal de Mato Grosso e professor de História Regional e da América.
E-mail: neyiared@terra.com.br.

Este artigo trata da história das empresas (regionais e internacionais) de navegação que surgiram em Mato Grosso, no período pós-guerra da Tríplice Aliança (1870), resistindo até a primeira metade do século XX. Estas operavam no Rio Paraguai, na linha Cuiabá-Corumbá e Prata, desempenhando o papel no transporte, distribuição e circulação da economia regional.

Palavras-chave: História, Navegação, Empresa.

The navigation companies in Mato Grosso (centuries XIX-XX). This article deals with the history of the companies (regional and international) de navigation that appeared in Mato Grosso, in postwar period of the Treble Alliance (1870). They operated in the River Paraguay, the line Cuiabá – Corumbá and Prate, playing the paper in the transport, distribution and circulation of the region economy.

Keywords: History, Navigation, Company.

ANTECEDENTES HISTÓRICOS

O desenvolvimento do transporte fluvial a vapor fomentou um processo imigratório razoável para província de Mato Grosso. Os estrangeiros eram atraídos pelas perspectivas e oportunidades que surgiam em função do aumento de volume de capitais e dos incentivos fiscais proporcionados pelos governos provinciais. Em 1870, calculou-se a existência de 1.665 estrangeiros e em 1875 chegaram mais 845. Muitos deles eram paraguaios fixados em Corumbá no período pós-guerra; a grande maioria imigrantes sazonais que vinha trabalhar na zona de produção da erva-mate. Outros eram italianos voltados para as atividades comerciais e financeiras (importação e exportação), juntamente com espanhóis, portugueses e argentinos. A população mato-grossense elevou-se, de 65.321 em 1870 para 246.612 habitantes em 1920. É possível, pois, que os imigrantes e seus descendentes tenham contribuído com participação importante para este crescimento vegetativo, ao lado dos migrantes nacionais que para Mato Grosso também se dirigiram no período considerado.

A filial brasileira da empresa Conceição & Cia, sediada em Montevidéu, ganhou, em 1870, a concorrência publica para explorar, pelo prazo de cinco anos, a linha Montevidéu – Corumbá – Cáceres e Cuiabá. O Decreto n. 453, de 7 de junho de 1870, estabeleceu um contrato formulado entre a Diretoria Geral do Correio e representantes da empresa Conceição & Cia, o qual prescrevia entre as suas clausulas, que os vapores empregados nos serviços de navegação dessa linha deveriam ter acomodações para cinqüenta passageiros de primeira classe, vinte e cinco passageiros de segunda classe e calado no máximo, oito pés ingleses (Brandão, 1991).

Constituiu-se para esse serviço a Empresa Brasileira de Paquetes a Vapor, uma subsidiaria de Conceição & Cia, o qual começou a operar em 1871, com as lanchas Amélia e Manduvira, na linha Corumbá – Cuiabá com carga de 319 toneladas, além de usar embarcações como: *o Cecília*, *o Cuiabá*, *o Villa-Maria* e a chata *Gueguay*, que circulava de Corumbá a Montevidéu. Para servir a capital da província mato-grossense foi empregado o paquete *Coxipó*.

Podemos observar, pelas colocações acima, a expansão naval do período. O grupo Conceição & Cia, sob a presidência de Francisco Jose de Figueiredo, tinha mais objetivos em Mato Grosso, como a execução das obras de construção da nova alfândega de Corumbá, seguindo determinação do Ministério da Fazenda de 1869. O Visconde de Itaboray elaborou um programa de melhoramento alfandegário imperial, considerando o aumento do déficit público devido à Guerra contra o Paraguai. Esse grupo era o principal fornecedor de carvão de pedra para a pequena frotilha mato-grossense. Para cumprir essas metas, foi constituída uma nova empresa em 1873, a Companhia Nacional de Navegação a Vapor, com um capital inicial de 4.000$000,00, incorporando a Empresa Brasileira de Paquetes a Vapor. Os serviços dessa companhia de navegação estendiam-se de Montevidéu ao Rio de Janeiro.

Para atuar nessa linha, considerada intermediaria, a empresa recebeu a subvenção de cinco contos de réis por viagem redonda. Em 22 de dezembro de 1876 foi renovado o contrato de navegação por mais dez anos, o que não era de se estranhar uma vez que as isenções concedidas e as subvenções[1] pagas pelo Estado aos serviços prestados pela iniciativa privada eram, possivelmente a única forma de assegurar a comunicação do Rio de Janeiro com a fronteira oeste do Império, beneficiando, sobremaneira, o comércio corumbaense, cujo porto recebia embarcações tanto do interior da província como dos países vizinhos do Prata.

No exemplo acima podemos observar novamente a importância da atuação estatal, embora indireta, sobre a região. Inúmeras eram as reclamações e criticas, por parte dos usuários, aos serviços prestados por essa Companhia, notadamente, com relação ao comércio, com as greves das tripulações, devido a falta e pagamentos dos

[1] Livro Indicador das Leis e decretos do estado de Mato Grosso, revela, ainda, contratos de até quarenta anos, como do armador Manoel Joaquim dos Santos, na exploração da navegação no Rio Paraguai, afluentes e seus sub-afluentes. 1890. *Núcleo de documentação Histórica e Informação Regional – Documento Avulso*, cx. 1890.

salários[2], pelos constantes atrasos nas entregas das cargas e também devido às tarifas sempre elevadas. Denunciavam com freqüência o estado de conservação dos barcos, em sua maioria, velhos e ultrapassados. O jornal *O Liberal*, de Corumbá, em 12 de novembro de 1874, publicou nota sobre o vapor *Cecília*:

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 devido a esforços e perícia do incansável comandante Barros a conduzir a correspondência e passageiros.[3]

No entanto, o Ministério dos Negócios da Fazenda esteve omisso a essas reclamações, haja vista que autorizava os barcos condenados a operarem livremente, ignorando grande parte das normas de segurança da época, colocando em risco a tripulação, os passageiros e as mercadorias em geral. Muitas embarcações trafegavam no Rio Paraguai, na linha Corumbá – Cuiabá, sem acessórios, básicos como salva-vidas e botes de emergência suficientes para resgate em eventuais acidentes, que poderiam ser ainda mais graves se viessem a ocorrer em viagens noturnas. Havia também o desrespeito quanto ao limite de capacidade de mercadorias que a embarcação podia suportar.

Em 1880, entrava em atividade, no trecho Corumbá – Montevidéu, o paquete *Rio Branco*, que atendia as especificações de segurança. O jornal *O Iniciador*, de Corumbá, faz a seguinte observação geral sobre essa embarcação:

---

[2] No tocante à demora e atrasos das embarcações, são por vezes justificadas em função da pouca profundidade dos rios, na época das secas, Oliveira (2001) cita o Jornal O Commercio, de Cuiabá, noticiava, na coluna Telegrammas, em nota rápida, a greve das tripulações, foguistas dos vapores *Mercedes e Miranda* (...), por atraso salarial, 11/08/1911.

[3] Coleções de Leis do Império do Brazil, p.30.

O novo vapor Rio Branco construído para Cia de Navegação a Vapor pelo Sr. Henry Murray & Cia da Escócia (Glasgow), sendo o terceiro construído para a firma (...) as maquinas são do sistema *Compund* e do tipo do *steeple engines*, as caldeiras e o casco são de aço, possui acomodações para vinte passageiros de primeira classe, duzentos de terceira e porões para 600 toneladas de carga (...). O navio é todo de ferro.[4]

No ano seguinte, são adquiridas pela Companhia Nacional de Navegação a Vapor, mais duas embarcações: *o Rio Apa e o Diamantino*, cargueiros com capacidade de transportar trezentas toneladas, ligando Mato Grosso à Bacia do Prata. Os vapores *Rio Verde*, *Rio Cuiabá e São Jose* eram os únicos que, entre o período de 1892 e 1904, faziam a linha domestica Cuiabá – Cáceres e Corumbá duas vezes por ano. Eles ao todo transportavam cento e cinqüenta e cinco toneladas, possuíam em média duzentos palmos de cumprimento, sendo sessenta e seis de boca e dez de calado. Comumente, nos períodos prolongados de estiagem no Rio Cuiabá, esses barcos ficavam estacionados no furado ou eram rebocados por lanchas a motor até as proximidades do Porto Geral de Cuiabá.

A sucessora dessa Companhia foi a Cia Lloyd Brazileiro em 1890, a qual tinha controle de operação em Mato Grosso e permissão para exercer a navegação por todas águas interiores do país. Atuava, principalmente, no mesmo circuito Rio de Janeiro – Montevidéu – Corumbá e Cuiabá, realizando o transbordo dos passageiros, das malas postais e das mercadorias em geral para barcos menores, de acordo com a capacidade dos rios.

---

[4] Vale ressaltar que os descasos das autoridades, obrigava o passageiro a pagar um seguro individual e muitos proprietários das empresas de navegação (Feliciano Simões de Corumbá; Almeida & Cia de Cuiabá e Carlos M. Schmitz de Porto Murtinho) eram agentes representantes de companhia de Seguros como a Companhia Nacional Aliança da Bahia, Seguros Marítimos e terrestres (1870), única com agencias em vários portos nacionais e uruguaios. Tinha o seguinte anuncio apelativo "Segura quaisquer mercadorias, em viagens marítima e fluvial – segura cascos de embarcações contra perda total e parcial" (*In* Ayala & Simon, 1914: 38).

Do porto de Corumbá, os navios partiam aos sábados, em direção ao estuário do Prata com destino ao Rio de Janeiro e a Europa, fazendo escalas nos portos nacionais de Rio Grande, Florianópolis, Itajaí, São Francisco, Antonia, Paranaguá e Santos, percurso quando iam para a Europa. Nessa linha, a Cia Lloyd Brazileiro, utilizava os vapores *Júpiter, Saturno, Syrius, Orion, Vênus* e os cargueiros, *Diamantino, Humaitá, Ladário, Rápido, Mato Grosso, Mercedes, Rio Verde e o Coxipó*. O circuito Montevidéu – Corumbá era servido pelo cargueiro: Miranda e os luxuosos e rápidos paquetes *Oyapoc* e *Javary,* barcos, posteriormente, integrados à frota.

Conforme registros da Inspetoria da Alfândega, ocorreram os seguintes movimentos portuários de Corumbá, entre os anos de 1892 e 1906. A Tabela I abaixo ilustra que durante os primeiros quinze anos da Republica, foram efetuadas 585 partidas com destino à Bacia do Prata. Os dados demonstram ainda que desde de 1892 a 1896, somente os dois vapores cargueiros e de passageiros da Cia Lloyd Brazileiro, o *Ladario* e o *Diamantino*, juntos perfizeram 46 partidas. O período de 1896 a 1901 verificou-se maior transito de embarcações no porto. O *Leda,* vapor paraguaio da Cia Viercy & Hermanos, registrou 75 viagens com destino a Assunção, conservando uma regularidade de 15 de partidas anuais, o vapor Rápido, a Cia Lloyd Brazileiro, marcou uma média de cinco viagens anuais, embora em 1889 tenha feito apenas uma saída registrada. Nos anos de 1901 a 1906, a navegação passou a sofrer concorrência da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil. Nesse período, a Cia Viercy & Hermanos, por meio de seus vapores *Fortuna, Salto, Pasadas* e o *Leda*, totalizou 131 embarques.

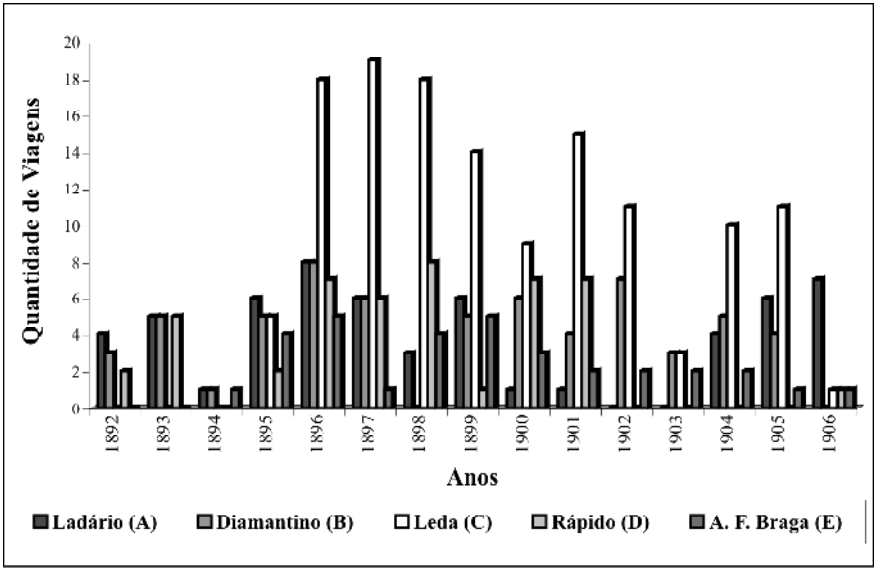
Para melhor compreender Tabela I acima, trazemos a representação gráfica (abaixo), que permite uma visualização comparativa das embarcações (em negrito) *Ladário* (A), *Diamantino* (B), *Leda* (C), *Rápido* (D) e o *A &F. Braga* (E). O fraco movimento portuário de Corumbá entre 1892 e 1906 foi motivado pela luta armada pelo poder entre os coronéis, durante o inicio do regime republicano, o que expressava um quadro de indefinições partidárias e de instabilidade política em Mato Grosso (Corrêa, 1998:77-80). O envolvimento de

Tabela 1 - Relação de viagens com saídas no Porto de Corumbá das embarcações entre 1892 e 1906.

VAPOR	T	1892	1893	1894	1895	1896	1897	1898	1899	1900	1901	1902	1903	1904	1905	1906
Ladario A	522	04	05	01	06	08	06	03	06	01	01	-	-	04	06	07
Mercedes	485	-	-	-	-	-	-	-	-	-	01	05	-	03	02	-
Mato Grosso	322	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	01	04	07
Diamantino B	300	03	05	01	05	08	06	-	05	06	04	07	03	05	04	-
A. & F. Braga E	337	-	-	01	04	03	01	04	05	03	02	02	02	02	01	01
Fortuna	116	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	02	13	13	08	04
Salto	177	-	-	-	-	-	-	-	-	-	08	02	13	12	04	01
Pasadas	132	-	-	-	-	-	-	-	01	03	05	04	15	04	-	-
Rápido D	225	02	05	-	02	07	06	08	01	07	07	-	-	-	-	01
Leda C	249	-	-	-	05	18	19	18	14	09	15	11	03	10	11	01
Humayta	095	09	09	02	-	-	02	-	-	-	-	-	-	-	-	-
Quebracho	198	-	-	-	-	-	-	-	-	03	01	03	01	02	01	02
San Antonio	167	-	-	-	-	-	05	04	04	02	03	02	03	02	-	01
Diana	294	-	-	-	-	-	-	-	-	-	-	16	09	-	-	-
Francisco Vidivella	198	-	05	-	05	02	01	-	-	-	-	-	-	-	-	-
TOTAL	3817	18	29	05	27	47	40	37	36	54	52	38	69	67	41	25

Fonte: Livro da Alfândega de Corumbá, Typographia Nacional, 1ª Subdiretoria das Rendas Públicas, 1892- 1906. Dados levantados nos manifestos das embarcações como: diários, relatórios, mapas e registros de entradas e saídas das embarcações (guias de importação e exportação).

Gráfico 1 - Relação de viagens com saída no Porto de Corumbá das embarcações: Ladário (A), Diamantino (B), Leda (C), Rápido (D) e A. & F. Braga (E) entre 1892 e 1906.



Fonte: Livro da Alfândega de Corumbá. Typographia Nacional (1ª Subdiretoria das Rendas Públicas), 1892 e 1906. Análise nos registros das embarcações (Ladário, Diamantino, Leda, Rápido e A &.F. Braga).

comerciantes da região sul do estado no confuso Movimento de 1892 também interferiu no comércio importador e exportador de Corumbá.[5] Entre os anos de 1896 e 1901, o crescimento das exportações, sobretudo, de matérias-primas e das importações de manufaturados obrigaram a Cia Viercy & Hermanos do Paraguai a intensificar o número de viagens entre Corumbá e Assunção. Finalmente, de 1902 a 1906 caiu abruptamente o movimento portuário, que passou a sofrer a concorrência direta da ferrovia Noroeste do Brasil, como meio de transporte de carga.

O viajante que partia de Corumbá, com destino a capital da província, encontrava como alternativa de empresa a Cia Lloyd

[5] Numa minuta de Ata da Intendência Municipal de Corumbá de 9 de maio de 1895, *In* Livro 29, 1890 a 1892. *Arquivo Público do Estado de Mato Grosso*, nos diz que a Revolta da Armada bloqueou temporariamente a linha Cuiabá – Montevidéu, sendo restabelecida apenas em 29 de dezembro do mesmo ano.

Brazileiro que possuía paquetes nos dias 2 a 10 e 24 a 30 de cada mês. Segundo estatística organizada por Jose de Freitas Cabral, comandante dos vapores do Lloyd, e publicada em 14 de novembro de 1894, no jornal O Matto Grosso, de Cuiabá, durante o ano anterior transitavam nos vapores *Coxipó* e *Rio Verde*, 1.459 passageiros, dos quais 909 de ré e 550 de proa, especialmente militares. Em sua maioria, as embarcações que faziam o itinerário Corumbá – Cuiabá, chegavam a transportar vinte passageiros de ré e sessenta de proa. Em 1912, chegaram em Corumbá procedentes do Prata, 142 vapores, dos quais 84 vieram de Assunção, 52 de Montevidéu e 02 de Buenos Aires (Povoas, 1981:19).[6]

O jornal *O Republicano*, de Cuiabá, em sua edição de 22 de dezembro de 1895, assim expressava a indignação da elite local:

> "Há mais dous annos que nossas communicações com a capital federal e os demais do estado se achão reduzidas a uma viagem mensal que fazem os vapores da Cia Lloyd Brazileiro. Voltamos d`esta forma ao antigo estado de completo isolamento, à quase absoluta segregação d`esta porção da Republica (...), a Cia no seu contrato com o Governo Federal, contrahio a obrigação de effetuar mensalmente duas viagens redondas na linha fluvial, de Montevidéu ata esta Capital. Pouco tempo, entretanto, cumprio ella esta clausula. A viagem intermediaria que a Companhia tem realisado de algum tempo para cá, entre Corumbá e esta Capital, é de navegação interior e pouco ou nada adianta para as nossas communicações (...)".

Com o termino da Guerra contra o Paraguai verificou-se um crescimento do comércio e os deslocamentos pessoais e mesmo a imigração. Temos, ainda, que tal expansão foi modesta, se comparada às de outros estados brasileiros, mas grandiosa em termos regionais, contando com o apoio do Estado. Este, por outro lado, limitava tal evolução, ao não atender devidamente a todas as demandas regio-

---

[6] Ver, ainda, Chasteen (2001), que chega afirmar que as embarcações quando chegavam em Buenos Aires, tinham de ancorar dez ou onze quilômetros ao largo e transferir passageiros e cargas para barcos menores. Os barcos tinham de parar uns 40 ou 45 metros longe do cais e descarregar cargas e passageiros em carretas semi-submersas na água rasa. As mercadorias e os passageiros muitas vezes se encharcavam.

nais em torno das reivindicações acerca da navegação fluvial de Mato Grosso.

A Cia Lloyd Brazileiro, no principio do século XX, passou por nova estruturação, e doravante passou a se chamar Companhia Novo Loide Brasileiro. Além da manutenção do tronco principal, foram criados novos ramais para Cáceres e Miranda, os portos intermediários e as linhas do Alto Paraguai e Uruguai, na região de fronteira dos respectivos rios. O Novo Loide teve acrescido a frota composta de quinze embarcações maiores, além de cinco chatas, elevando seu patrimônio para 46 navios.

O Novo Loide queria justificar o auxilio pecuniário de 45.000$000,00 recebido do Estado em razão desta Companhia ter que atender uma linha deficitária como a do Rio Paraguai e seus afluentes, além de ser responsável pela linha norte-sul, intermediaria fluvial de Santa Catarina e Espírito Santo. Vale esclarecer que não somente recebia subvenção como também de concessão de serviço público, como instalações portuárias, estaleiros de reparo e manutenção, etc., para, em nome deste mesmo poder público, implementar serviços de interesse coletivo recebendo, em contrapartida, o direito de cobrar por isso. Mesmo concentrando tantos privilégios e isenções a Companhia Novo Loide revelou-se a mais precária empresa de navegação, acumulando um déficit calculado em 800:000$000,00 em 1895. esses problemas provavelmente causaram mais danos à economia local que se utilizava do serviço do que para a própria empresa. Embora, o descontentamento contra os serviços dessa Companhia já repercutisse no Congresso Nacional, os parlamentares ignoravam os clamores populares e homologavam o Decreto Presidencial n. 7.166, de 5 de novembro de 1908, renovando a concessão por trinta e cinco anos, e com isso revelou-se a insensibilidade das autoridades contra os abusos praticados pela Empresa: "Fica revalidada a concessão feita à Empresa de Navegação Rio de Janeiro com sede nesta Capital, dos favores de que tem gozado o Loide Brasileiro (...)" (Ponce Filho, 1952:541-542).

Em 1913, a Assembléia Estadual de Mato Grosso autorizou o executivo a auxiliar as empresas que se propusessem a fazer a nave-

gação do Porto Geral de Cuiabá ao de Corumbá e deste ao de Assunção, Montevidéu e Rio de Janeiro. O referido Auxílio estabelecia:

> "Art. I – É o Poder Executivo autorizado a auxiliar os armadores ou empresas nacionais ou estrangeiras que se propuserem a fazer, com embarcações apropriadas ao calado mínimo dos rios e dispondo das necessárias accommodações e confortos a navegação regular entre o Porto da Capital do Estado e o de Corumbá, e entre este o de Assuncion do Paraguay e a do Montevidéu do Uruguay para transporte de cargas e passageiros.
>
> Art. II – O Auxilio de que trata essa Lei não excederá a cinco mil réis por milha navegado" (*Coleção de Leis dos Decretos do Poder Executivo do Estado de Mato Grosso*, 1913:1110.).

Notamos, com a citação acima, que, embora trouxessem numerosas criticas, as empresas de navegação eram protegidas e favorecidas pelo Governo Federal. A alternativa criada regionalmente, para enfrentar os problemas gerados pelos abusos em questão, não foi muito distinto do sistema engendrado pelo Governo, isto é protecionismo comercial à empresa privada.

Com a chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil a Corumbá, em maio de 1913 (ver ainda Queiroz, 1999:100-133) e o conseqüente agravamento dos déficits na linha fluvial de Mato Grosso, a Cia., Minas e Viação de Matto-Grosso, no período de 1918-22, passou a executar a navegação no Rio Paraguai juntamente com o Novo Loide Brasileiro. Todavia, os serviços não melhoraram. A nova Empresa instituiu a prática de desviar os seus navios, concentrando suas atividades em portos de melhor movimento como argentino e paraguaio, discriminando o serviço de Mato Grosso. Assim, os portos mato-grossenses permaneciam meses sem noticias dos vapores, os quais demoravam de sessenta a oitenta dias para atracar no Porto de Corumbá e Cuiabá, à espera de fretamento e da cotação de preços no mercado internacional. Essa situação gerava inúmeros protestos por parte dos comerciantes e passageiros.

Com as mercadorias procedentes de outros portos do país eram embarcadas pela Cia. Novo Loide Brasileiro, garantido frete pago até Corumbá e sujeitas a tarifas estabelecidas em portos de Montevidéu, Assunção e Buenos Aires. A superintendência da Empresa no Uru-

guai já tinha o frete pago e depositavam em pontos flutuantes para dar praça aos embarcadores uruguaios. As paradas excessivas em portos platinos estimulava a prática da sonegação e contrabando no Porto de Corumbá, mal aparelhado para controle fiscal, portos como o de Cuiabá, muito sofreram com essa prática, uma vez que o transito para o Rio de Janeiro e para os demais portos do país dependia da passagem com baldeação no Porto de Corumbá, via Rio Paraguai. Como conseqüência dessa prática de desviar as embarcações, beneficiando os portos platinos em detrimento de Mato Grosso, levou à interrupção das operações da Companhia Novo Loide Brasileiro em Cuiabá, fechando seus escritórios em 1920 e, substituída por empresas regionais com suas sedes na capital, em Cáceres e Corumbá.

Dois anos depois, foi rescindido o contrato de arrendamento entre a União e a Companhia Minas e Viação Matto-Grosso e a antiga firma voltava a assumir o serviço, organizada sob a firma de Sociedade Anônima, União S/A, fazendo a ligação com Corumbá. Em face dos prejuízos causados na economia local, em exposição de motivos (não muito claro) ao Congresso Nacional, em 15 de maio de 1823, a Associação Comercial de Corumbá, dirigia um protesto contra a Companhia Novo Loide Brasileiro, denunciando:

> "(...) há muito tempo que vem prejudicando o comércio honesto do Estado em protesto de uma commandita que vive entre nós a custa de explorações de toda sorte (...) entregando produtos deteriorados devido as longas demoras (...), acumulando elevadas somas de prejuízos aos comerciantes do Estado de Matto-Grosso" (Mss. Acta n. 11, de 17 de julho de 1913, da Associação Comercial de Corumbá, Livro I, fls. 11/13.).

A Companhia Novo Loide Brasileiro encerrou, definitivamente, suas atividades em Mato Grosso, em 1943, passando todo o patrimônio fixo para o Serviço Nacional de Navegação da Bacia do Prata. Sua frota somava 34 embarcações, em péssimo estado de conservação, com capacidade de 52.112 toneladas de carga, tendo transportado, 1943, em torno de vinte mil passageiros, reunindo duzentos tripulantes, além de noventa trabalhadores indiretos em oficinas, escritórios (agencias) e estaleiros. Possuía seis embarcações para atender a linha Cuiabá – Cáceres – Corumbá, fazendo duas viagens semanais interca-

ladas. Nesse circuito, colocava à disposição dos usuários os barcos a vapor *A Cidade de Corumbá* e o *Guaporé*, com capacidade para transportar com conforto cinqüenta passageiros, alem dos serviços de bordo, dez camarotes providos de luz elétrica, ventiladores e eram movidos por duas hélices, pois dispunham duas maquinas. Até por volta da década de 1950, o Serviço Nacional de Navegação da Bacia do Prata, de forma intercalada com a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, transportou mais 10.000 toneladas de madeira e 8.000 de manganês. Arcou, ainda, com o carregamento de 3.919 toneladas de sal, 3.385 de farinha de trigo e 1.068 de açúcar. Pode-se afirmar que a ferrovia não foi a responsável direta pela mudança do eixo econômico de Mato Grosso do Prata para outras regiões do país, notadamente, São Paulo. Muito pelo contrario, de fato, em 1940, a Noroeste, era responsável por apenas 2:636$000.00 de exportação. Acima de tudo, percebemos que o comércio platino não era de todo desprezível. A navegação até este período, respondia por 46% das exportações da região sul do estado de Mato Grosso, enquanto que a ferrovia, ainda não atingia cifra superior a 7% da produção transportada de Estado.

AS EMPRESAS REGIONAIS DE NAVEGAÇÃO EM MATO GROSSO

A navegação regional em Mato Grosso contou, desde o inicio, com a iniciativa dos comerciantes locais. A firma silva Pereira & Cia., com sede em Cuiabá, começou a operar a partir de 1872, na linha Corumbá - Cuiabá, além de outras embarcações como o vapor *Leocádia,* barco de cinqüenta toneladas usado no transporte de mercadorias e passageiros. Esse navio possuía acomodações para dezesseis passageiros em cabinas executivas. Os preços dos bilhetes eram de 76$000 a 38$000 para a primeira e segunda classes, respectivamente. Os fretes custavam 1$000 por arroba e 5$000 por palmo cúbico. A viagem de Corumbá a Cuiabá, distante 537,5 milhas (865 quilômetros), levava de sete a doze dias, desenvolvendo uma velocidade de oito milhas por hora, sem reboque para descida e cinco milhas por hora com reboque rio acima.

A empresa de navegação Boabaid & Irmãos tinha os vapores I*guatemy* e o *Eolo*, o primeiro possuía oito camarotes e o segundo de onze camarotes, quando seu contrato foi firmado com o Estado, em 9 de julho de 1925, estes receberam uma subvenção mensal de 6.000$000,00, do Governo Federal, valor que seria aumentado mais tarde para 12.000$000,00. Em 1928, constituía-se em mais uma empresa, a do armador Miguel Gattass, para explorar o circuito Corumbá – Cuiabá – Barra do Bugres. O contrato estabelecia tarifas de seguro obrigatório individual no valor de $30,00 a $45,00 para o transporte de mercadorias perecíveis. Os preços dos fretes oscilavam entre $100,00 na subida e $75,00 na descida. Verificou-se que estas empresas regionais passaram a exercer a função de armadores e adquiriam mais embarcações para o transporte de suas mercadorias, ampliando, assim, suas atividades mercantis.

O desenvolvimento da navegação regional por comerciantes locais conduziu, em sua expansão, a um processo de fusões e aquisições. O comerciante cuiabano Firmo Jose de Matos, comprou de Silva Pereira, o barco *Leocádia,* que de vários reparos, foi chamado de *D. Constancia*. Esse grupo incorporou o vapor *Inca* de Jaime Cibils, que conduziu 140 toneladas, vindo associar-se, ainda, Antonio Pedro Alves de Barros, sob a razão Firmo Barros & Cia, tendo este introduzido à frota os seus vapores *Cambara* e *Jahuru*. Posteriormente com a retirada de Firmo Matos da sociedade e com a entrada do comandante Francisco Wanderley, a empresa transformou-se do italiano Francisco Bernardo de Bais e do português Alberto Gomes Moreira, deram origem à empresa Wanderley, Bais & Cia. Esta empresa operou ainda nos trechos de Corumbá - Cuiabá e Aquidauana com a lancha a vapor, movida pelo sistema de rodas laterais o *Iguatemy*, juntamente com três rebocadoras o *Jamary,* o *Itajahy* e o *Nhandohy* e nove chatas, perfazendo um total de 450 toneladas. Nessa linha o grupo Stöffer, Schrack, Muller & cia, importante firma importadora e exportadora de Corumbá, possuía três lanchas, além de manter linha regular entre Puerto Suarez (Bolívia) e Rio Guaporé, o que nos revelou a extensão da navegação controlada por capitais regionais.

A firma Manoel Cavassa Filho & Cia, fundada em 1858, era agente proprietária das seguintes embarcações: o vapor *Fernandes Vieira*, de porte de trezentas toneladas, com acomodações para cem passageiros, todo construído na Europa (1903), com capacidade para transportar 280 toneladas de carga e acomodações para vinte passageiros. Atuando como agentes da Empresa Fluvial Brasil-Uruguai, com o navio *Cuiabá,* com capacidade de 1.300 toneladas, fazendo a linha Corumbá – Montevidéu - Rio de Janeiro.

A sociedade Jose Dulce & Cia, de Cáceres, possuía o vapor *Etrúria* considerado o mais moderno em Mato Grosso, cuja força motriz era gerada por duas hélices. Construído, em Genova, Itália, todo em ferro, foi lançado ao mar em 1890 e media 24 metros de comprimento por 70 de centímetros de boca, com capacidade para 145 toneladas; possuía dois camarotes executivos com quatro camas e outros cinco de duas camas, mais um amplo salão para refeições e uma sala exclusiva para reuniões. Era ainda, provido de todos os acessórios de segurança que serviam tanto para os passageiros de primeira como para os de segunda classe.

A Companhia União Villa-Maria, com sede em Cáceres, comprou o vapor *Novo Triumpho*, o que lhe possibilitou estender sua navegação até Assunção. O armador Antonio Joaquim Malheiros, de Cuiabá, operou na linha de Cuiabá e Corumbá, com o vapor Rio Branco. A firma Castrillon & Cia., de Cáceres, desenvolveu, em 1925, o transporte de cargas comerciais, postais e de passageiros pelo Rio Paraguai, entre Cáceres e Cuiabá, com as lanchas *Perseverança* e *Sant'Anna*. A empresa Almeida & Cia., sediada em Cuiabá, comprou o vapor *Antoniet*a, de fabricação inglesa (Liverpool), juntamente com outras embarcações de menor porte e formou uma frota considerável, empregada notadamente, no transporte da produção açucareira da Usina Itaicy, situada na margem direita do Rio Cuiabá e no transporte da borracha (látex), ao norte do Estado. Esta Companhia foi a primeira a transpor as trinta e duas cachoeiras no curso entre Cuiabá e Rosário Oeste com o vapor *Pirabibe* (peixe que voa). Possuía as primeiras lanchas a motor de explosão, *Aracy e Lucy*, existente em Mato Grosso.

As cidades de Nioac e Aquidauana (hoje pertencentes a Mato Grosso do Sul) eram servidas pela Empresa Vicente Anastácio, com a lancha a vapor Ligúria, que desenvolvia a velocidade de seis milhas por hora, na ligação dessa cidade ao Porto de Corumbá. Para desenvolver suas atividades voltadas para exploração de peles e couros, a empresa utilizava duas chatas de 45 toneladas cada, o *Albuquerque* e a *Aieta*. Grande parte das embarcações fabricadas em Mato Grosso, foi construídas nos estaleiros localizados no estabelecimento agro-industrial da Usina Itaicy. As pequenas propriedades situadas ao longo dos rios Cuiabá e Paraguai auxiliavam os barcos que necessitavam de pequenos reparos e manutenção para prosseguir viagem.

EMPRESAS INTERNACIONAIS DE NAVEGAÇÃO EM MATO GROSSO

As empresas estrangeiras de navegação que atuavam em Mato Grosso competiam nesses serviços de transporte com as demais, ligando o estado com os paises do Prata e o Rio de Janeiro. Foram elas, por possuírem mais capital e experiência, que contribuíram e resistiram mais tempo, com seus conhecimentos técnicos e iniciativas, necessária para fomentar a navegação a vapor no Rio Paraguai (Kroeber, 1967:102). Estas empresas chegavam a reunir um quadro pessoal de até 128 funcionários, o que era um número expressivo para a época.

A Companhia Argentina de Navegação Fluvial, sucessora da Navegacion a Vapor Mihanovich, com os barcos *Brasil, Chile, França, Holanda, Bermejo, Ciudad Del Asuncion e Ciudad Del Concepcion,* com sede em Buenos Aires, cobria, duas vezes por semana, o trecho entre Buenos Aires – Montevidéu e Corumbá. Chegou a transportar 2.835 passageiros do estado com destino à Capital portenha e Rio de Janeiro. A Companhia Viercy & Hermanos, de nacionalidade paraguaia, possuia nove vapores, entre eles o *Leda,* que desenvolveu inúmeras viagens no Prata e dezesseis chatas, totalizando uma capacidade de cinco mil toneladas, mantinha regularmente o transporte de passageiros e cargas em geral entre os

portos de Corumbá, Assunção, Montevidéu, Buenos Aires e Rio de Janeiro.

O grupo Pedro Risso & Hijo, firma uruguaia, possuía o vapor A & F Braga, com capacidade 337 toneladas e vinte e um tripulantes, passou a fazer a linha Montevidéu-Corumbá a partir de 1910. A competitividade entre as empresas estrangeiras de navegação no Rio Paraguai até o Prata deu-se pelo seu crescente interesse em obter o monopólio no transporte fluvial e no abastecimento de produtos importados, procurando firmar uma relação de exclusividade com as casas comerciais, assim,

> "Las empresas luchaban hasta estonces entre si, habiendo dado cuenta de la navegacion a vela. Las três empresas que se repartem la mayor parte Del trafico, sostenian, en la época expressa que por un peso o dos, podiase viajar de Buenos Aires a Montevideo, en coniones de lujo, (...). El proceso de formación del monopolio por el tráfico estaba, pues enérgicamente lanzado" (Ortiz, 1971:308).[7]

A empresa alemã de navegação Herman Krabb & Cia., mantinha seus vapores cobrindo a linha Montevidéu e Corumbá, sendo seu representante, no Brasil Arthur Fialho (Povoas, 1981:17), comerciante e exportador de Corumbá. Esta Companhia de especializou no transporte de produtos importados de luxo produzidos na Alemanha, como: cristais, porcelanas, moveis, tapetes, quadros, instrumentos musicais – para os portos platinos e ao de Corumbá.

A concorrência, inclusive com a ferrovia Noroeste do Brasil, estimulava a melhoria na qualidade dos serviços oferecendo mais conforto, segurança e eficiência aos usuários mato-grossense, em especial aos comerciantes e políticos. O que estimulava essas empresas investirem mais abrindo novas linhas, como podemos observar em oficio de 19 de janeiro de 1920, onde a Companhia Mihanovich de

---

[7]. Numa tradução recente do norte-americano Zephyr Lake Frank, *Journey to Matto-Grosso* (Viagem à Mato Grosso), publicado pelo Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso, informa que, uma viagem realizada por Mulhall, M. G. de Buenos Aires à Capital de Mato Grosso (aproximadamente 2.400 milhas) era feita no primeiro curso (Três Bocas) em três dias, mas foram gastos mais devido à presença dos baixios, passando por Rosário, Paraná, La Paz, Esquina, Goya e Corrientes.

Navegacion a Vapor, comunicava ao Consulado Geral do Brasil a seguinte decisão:

> "Resolveu agora estabelecer outra linha de vapores que, sahindo de Buenos Aires todas as terças feiras, também terão como ponto terminal o de Corumbá, com escalas em Corrientes e Asunción. A primeira linha será servida pelo vapor *Concepcion II* e a nova disporá dos vapores, *Humayta, Corumbá e Asuncion*, melhorando desta forma consideravelmente as comunicações para o estado de Mato Grosso pela via fluvial, pois é muito irregular os serviços prestados pela Companhia Estatal Minas e Viação".[8]

Em 1938, Corumbá contava, ainda, com os serviços das empresas Scaff Gattass & Cia., de origem italiana, e também da Companhia de Navegação Kassar, as quais conservaram, por longo tempo, suas atividades, dispondo para isso das embarcações *Cabechi, Agachi*, *Filosofina*, *Pan-Americana* e o *Estrela*. As duas últimas navegavam também o Rio Taquari até o porto de Coxim (Silva, 1999:95).

CONSIDERAÇÕES FINAIS

Como pudemos observar, a história da navegação fluvial em Mato Grosso, carece, ainda de novos estudos, porém no período considerado, foi praticada por grandes empresas de atuação nacional, como o Loide e suas transformações, pelas empresas regionais, numa "espécie" de trabalho complementar e por empresas estrangeiras que fizeram concorrência das duas primeiras. Podemos afirmar, nestes termos e sem muito exagero, que vigorou um "complexo naval fluvial" nas comunicações de Mato Grosso com o Prata, com outros estados brasileiros (mormente com o Rio de Janeiro) e também com o exterior. Tudo isso contribuiu para expansão econômica do Estado, depois da Guerra contra o Paraguai.

Infelizmente todo esse "complexo" não foi desenvolvido em toda a sua possibilidade e potencialidade como ficou claro em várias

---

[8] Consulado Geral dos Estados Unidos do Brazil. Exmo. Snr. Carlos Ferreira de Araújo da Companhia Mihanovich de Navegação a Vapor da Argentina. Documento do *Arquivo Público do Estado de Mato Grosso*, cx. 1920/c. Direção Geral dos Negócios Diplomáticos e Consulares, n. 4.

passagens (a crise do Lloyd, por ex.). mas pior do que isso foi a restrição da navegação aos interesses dos grandes comerciantes, deixando em segundo plano os interesses da população do Estado.

REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS

AYALA, S. C. & SIMON, F. (Org.). 1914. *Álbum Graphico do Estado de Matto-Grosso*. Corumbá, Hamburgo, s/e, 1914.

BRANDÃO, J. da S. 1991. *História da Navegação em Mato Grosso*. Cuiabá, Livro Mato-grossense.

CORREA, V. B. 1995. *Coronéis e Bandidos em Mato Grosso*. Campo Grande, Editora da UFMS.

CHASTEEN, J. C. 2001. *América Latina Uma História de Sangue e Fogo*. Rio de Janeiro, Campus.

KROEBER, C. B. 1967. *La Navegacion de los Rios en la História Argentina (1794/1864)*. Buenos Aires, Praidos.

MULHALL, M. G. 1876. *Journey to Mato Grosso*. Buenos Aires, Office Printed.

ORTIZ, R. M. 1971. *História Econômica de la Argentina*. Buenos Aires, Plus Ultra.

OLIVEIRA, V. W. N. de. 2000. Trabalhadores do Rio Paraguai: Formas e Resistências. *Fronteiras*, Campo Grande, 4-5(9):123-150.

POVOAS, L. 1982. *Influencias do Rio da Prata em Mato Grosso*. São Paulo, Resenha Tributária.

PONCE FILHO, G. 1952. *Generoso Ponce, um Chefe*. Rio de Janeiro, Pangetti.

QUEIROZ, P. R. C. 1997. *As Curvas do Trem e os Meandros do Poder. O Nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. Campo Grande, Editora da UFMS.

REYNALDO, N. I. 2000. *Comércio e Navegação no Rio Paraguai (1870-1940)*. Dissertação de Mestrado. Assis, UNESP.

————. & SQUINELO, A. P. 2001. *Região Platina: Guerra, Comércio e Navegação entre os séculos XIX e XX*. Rondonópolis, 2001. (Nosso Tempo, a. V, n. 4/5)

SILVA, M. do C. B. G. da. 1999. *Rio Paraguai – O Mar Interior Brasileiro: Uma Contribuição para o Estudo dos Caminhos Fluviais*. Tese de Doutorado. São Paulo, FFCLH/USP.