O ÁLBUM GRÁFICO DE MATO GROSSO E O PROCESSO DE MODERNIZAÇÃO DA ECONOMIA DO ESTADO NA DÉCADA DE 1910[1]

Gilmara Yoshihara Franco
Doutora em História
Universidade Federal de Rondônia
gilmara.franco@unir.br

Wander Scalfoni de Melo
Graduando em História
Bolsista de Iniciação Científica
Universidade Federal de Rondônia

Resumo: Na década de 1910 verificou-se em Mato Grosso um processo de racionalização política e de modernização econômica. Aquele era um período em que a afluência de capitais estrangeiros chegava às mais diversas partes do mundo. Para divulgar as potencialidades da região e atrair investimentos, o governo local, juntamente com alguns empresários, patrocinou a publicação de uma obra propagandística intitulada *Álbum Gráfico de Mato Grosso,* que veio a lume em 1914. Trata-se de uma obra composta por textos e imagens, produzida em papel de alta qualidade que procurava descrever, com riqueza de detalhes, a história local, e apresentar, "a quem pudesse interessar", os principais ramos da economia, o sistema de transporte e a infraestrutura administrativa do Estado. Pouco mais de um século após a publicação original, o presente artigo busca compreender como seus autores/organizadores, pessoas vinculadas à elite mato-grossense, percebiam as transformações pelas quais passava a realidade econômica local. Nesse sentido, tomando como instrumental analítico as categorias formuladas por Reinhart Koselleck, espaço de experiência e horizonte de expectativa, procurou-se verificar quais eram as expectativas, contradições e incertezas com relação ao futuro, passíveis de serem percebidas por meio de uma análise qualitativa dos textos que compõem o *Álbum Gráfico de Mato Grosso.*

Palavras-chave: Mato Grosso, *Álbum Gráfico,* economia.

THE GRAPHIC ALBUM OF MATO GROSSO AND THE ECONOMIC MODERNIZATION PROCESS IN THE STATE OF MATO GROSSO IN THE 1910S.

[1] O presente artigo é resultado de uma pesquisa vinculada ao projeto "Desenvolvimento econômico e fazer político em Mato Grosso na década de 1910", do programa de Iniciação Científica da Universidade Federal de Rondônia – Unir.

Abstract: In the 1910s it was found in Mato Grosso a process of political rationalization and economic modernization. That was a period when the influence of foreign capital reached the most diverse parts of the world. To publicize the region's potential and attract investment, the local government, along with some businessmen, sponsored the publication of a propaganda book entitled "*Álbum Gráfico de Mato Grosso",* which came to light in 1914. It consist at a work composed by text and images, produced on high quality paper that sought to describe, in great detail, the local history, and present, "to whom it would concern", the main branches of the economy, the system of transport and administrative infrastructure of the State. Just over a century after the publication, this article focuses on that work seeking to understand how its authors / organizers, people linked to the Mato Grosso elite perceived the transformations which happened in Mato Grosso's economic reality. In this sense, taking as analytical tools categories formulated by Reinhart Koselleck, experience space and horizon of expectation, it was examined what were the expectations, contradictions, and uncertainties about the future, which can be perceived by a qualitative analysis of texts of "*Álbum Gráfico de Mato Grosso"*.

Keywords: Mato Grosso, Graphic Album, economy

INTRODUÇÃO

Nos anos iniciais do século XX, a economia de Mato Grosso vivenciou um processo de modernização e desenvolvimento. Naquele contexto, a exploração de produtos como a erva-mate, os subprodutos da cana-de-açúcar, a borracha e o gado alavancaram a produção local. Na década 1910, a construção das ferrovias Madeira-Mamoré, situada no extremo norte do Estado, ligando a cidade de Porto Velho até Guajará-Mirim, na divisa com a Bolívia e a Noroeste do Brasil, localizada no sul do antigo Mato Grosso[2], foram muito comemoradas pela sociedade local em razão das possibilidades que representavam para uma dinamização de sua economia.

Tomando este contexto como ponto de partida, o presente artigo analisa o processo de modernização da economia do Estado, a partir de uma obra de propaganda intitulada *Álbum Gráfico de Mato Grosso,* publicada em 1914. Contendo quatrocentas e trinta e três páginas, a edição original, finalizada em Hamburgo, na Alemanha, foi publicada em um único volume, com uma qualidade editorial notável, tanto no que refere ao papel utilizado, como no que tange a riqueza das imagens. Foi organizada pelos empresários corumbaenses Feliciano Simon e Cardoso Ayala, juntamente com outras dezoito pessoas, sendo elas: autoridades civis e militares, entre as quais, empresários e fazendeiros. A intenção de seus organizadores era apresentar o Estado e suas possibilidades aos possíveis investidores nas áreas de extrativismo, pecuária e lavoura.

[2] No recorte temporal dessa investigação o antigo território de Mato Grosso englobava os atuais Estados de Mato Grosso, Mato Grosso do Sul e parte do território que compreende Estado de Rondônia.

Em 2011, o Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul lançou uma nova edição do *Álbum Gráfico.* Nesta versão, a publicação está dividida em três tomos, e é a esta edição que nos reportamos no presente texto. O tomo I destina-se em sua maior parte a inventariar a história político-administrativa de Mato Grosso. O tomo II está, em sua quase totalidade, voltado à economia mato-grossense. Entre os tópicos, estão: breve histórico sobre a estrada de Ferro Noroeste do Brasil; a Madeira Mamoré-Railway; a exploração do rio Araguaia; terras devolutas, minas e colonização; minas e metalurgia; minérios, metais e minerais; a borracha; a indústria da erva-mate; madeiras; plantas medicinais; agricultura; a usina Ressaca; a usina do Itaicí; a usina da Conceição; a fruticultura, a industrial pastoril e pecuária. O tomo III procurou retratar a estrutura político-administrativa do Estado na década de 1910. Os textos descrevem os municípios existentes, a partir do relato de viagem de Joaquim Augusto da Costa Marques, à época Presidente de Mato Grosso. Toma-se esta obra como fonte central pois, a partir de observações preliminares, percebeu-se que além das propagandas ali veiculadas, de um "inventário" do passado local e das atividades econômicas destinadas a atrair possíveis investidores, o *Álbum Gráfico* também registrou a percepção da elite local acerca das nuances que marcaram o processo de modernização econômica que estava ocorrendo em Mato Grosso à época de sua publicação inaugural.

A premissa que move as questões que procuramos responder é a de que o processo histórico regional e a conjuntura verificada na década de 1910, tal como apresentadas no *Álbum Gráfico de Mato Grosso,* assemelham-se a um contexto em que "as expectativas passam a distanciar-se cada vez mais das experiências feitas anteriormente" (KOSELLECK, 2006: 314), isso porque, ao mesmo tempo em que historia o passado local, o *Álbum Gráfico* também aponta as expectativas, contradições e incertezas que a sociedade mato-grossense daquele presente tinha para com o seu futuro.

Ao tomarmos o *Álbum Gráfico* como fonte não o fizemos como um mera peça de propaganda publicitária, ao contrário, procuramos vislumbrar, sobretudo através dos textos que dão forma à obra, as múltiplas questões relacionadas ao cenário da economia mato-grossense daquele período. Nesse sentido, a postura adotada para a análise dos textos foi a de "decodificá-los a partir de seus usos e finalidades" (MESQUITA; TUPY, 2007: 61).

APONTAMENTOS INICIAIS: CARACTERÍSTICAS DA ECONOMIA DE MATO GROSSO NA SEGUNDA METADE DO SÉCULO XIX

Ao longo das primeiras décadas do século XIX, a economia mato-grossense sobreviveu basicamente da extração do ouro e da criação de gado. Daquilo que se produzia,

a maioria era destinada para o consumo interno, caracterizando-se assim como uma economia voltada, basicamente, para as necessidades da sociedade local.

Essa condição era agravada pela localização geográfica de Mato Grosso. Situado nos "confins do Império", na fronteira com as Repúblicas do Paraguai e da Bolívia, as vias de comunicação disponíveis em Mato Grosso até meados da década de 1860 aumentavam a sensação de isolamento e dificultavam o intercâmbio comercial com outras localidades do Brasil. O mesmo ocorria com a possibilidade de fomento de negócios com os países platinos. Naquele período, os rios constituíam-se como o meio mais rápido para se acessar a região. Conforme observa Fernando T. M. Borges (2001: 28),

> [...] a economia de Mato Grosso ao longo da primeira metade do século XIX, [passou] por período de estagnação: algum comércio com outras partes do Brasil e com os países vizinhos do Prata; alguma produção para o mercado interno. Tudo isso insuficiente para a manutenção da vida econômica em Mato Grosso [...].

Com o tempo, as atividades econômicas foram se diversificando, sobretudo a partir da segunda metade do século XIX. Além da exploração, em pequena quantidade, de ouro, de diamantes e do gado, os cofres da província passaram a contar com a renda dos impostos provenientes da extração da poaia. A extração dessa raiz, entre as décadas de 50 e 60 do século XIX, foi a principal fonte de renda para a economia mato-grossense. A ipecacuanha ou poaia tinha algum valor de mercado em razão de suas propriedades farmacêuticas.[3] A cana-de-açúcar e a aguardente, fabricadas em engenhos bastante rudimentares, eram produtos que movimentavam a escassa pauta da economia local.[4]

Para melhorar a condição da economia e da comunicação em Mato Grosso uma das medidas adotadas à época pelo governo imperial foi o fomento do comércio com a região platina, através do rio Paraguai, pouco antes da Guerra contra o Paraguai. Para tanto, criou-

[3] A poaia ou ipecacuanha é o nome de uma planta medicinal da família das rubiáceas. O mesmo nome serve para designar várias plantas da América do Sul, cujas raízes têm propriedades eméticas, ou seja, o estimulam o vômito, auxiliando, por exemplo, em quadros que o diagnóstico era intoxicação ou envenenamento. In: FERNANDES, Francisco; LUFT, CELSO Pedro F.; GUIMARÃES, Marques. **Dicionário Brasileiro Globo**. 21ª ed. São Paulo: Globo, 1991, s/p. De acordo com Luíza Volpato, as áreas em que a poaia era encontrada de forma mais abundante eram as matas do Alto Paraguai, Vila Maria, Diamantino e Vila Bela da Santíssima Trindade. Sobre o assunto ver: VOLPATO, Luiza R. R. **Cativos do sertão***:* vida cotidiana e escravidão em Cuiabá:1850/1888. São Paulo: Editora Marco Zero; Cuiabá: Editora da Universidade Federal de Mato Grosso, 1993:61.

[4] A produção de cana-de-açúcar e aguardente era realizada em fazendas situadas às margens do Rio Cuiabá. Os fazendeiros tiravam proveito do processo de adubação natural, produzido pela cheias do Rio, para o plantio de várias espécies de cana. A autora escreve ainda que as engenhocas eram bastante rudimentares, construídas de madeiras e movidas por força hidráulica ou tração animal. Sobre o assunto ver: SIQUEIRA, Elizabeth Madureira. **A produção açucareira em Mato Grosso**. Diário Oficial de Mato Grosso. Suplemento Mensal. Imprensa Oficial do Estado de Mato Grosso, 1988:10-12.

se um escritório em Montevidéu, capital do Uruguai, que atuava no sentido de estimular aqueles que quisessem imigrar para Mato Grosso.

A estratégia atraiu para o porto de Corumbá, situado às margens do rio Paraguai, muitos comerciantes, sobretudo de origem uruguaia e argentina, com objetivos e condições de abrir negócios que logo se transformariam em prósperas casas comerciais. Naquele contexto, Corumbá, até então uma pequena vila às margens do rio Paraguai, tornou-se um porto de referência. Entre as casas comerciais que ali se estabeleceram, destacam-se a casa Feliciano Simon, fundada em 1907, M. Cavassa Filho & Cia, instalada desde 1858, Wanderlei, Bais & Cia, em 1876, Stofen, Schnack, Muller & Cia, em 1898, e Josetti & Cia, em 1909 (ALVES, 1984: 33/37).

A dinamização do transporte fluvial era importante, uma vez que as estradas existentes na região não ofereciam solução aos transportes e à comunicação por conta de sua precariedade e pela demora das viagens.

> De acordo com o Presidente da província de Mato Grosso em 1874, quando ainda não havia sido assegurada a navegação fluvial, as necessidades de aberturas de vias de comunicações terrestres foram questionadas pelos governos mato-grossenses[...]. Porém o começo da navegação pelo rio Paraguai, colocou de lado esse assunto (BORGES, 2001: 107).

Além do comércio, os imigrantes atuavam como representantes de instituições financeiras e contribuíram para alavancar a economia local tanto nos anos que antecederam a guerra como após o término do conflito, que durou de 1864 à 1870[5].

Mesmo tendo sofrido as agruras da invasão paraguaia mais intensamente entre os anos de 1865 a 1868, o término da guerra garantiu não só a definição dos limites fronteiriços entre Brasil e Paraguai como, também, a internacionalização da navegação pelo rio Paraguai. O uso dessa via fluvial facilitava e dinamizava as comunicações e o transporte de mercadorias e pessoas, de modo que era a alternativa mais viável frente às distâncias e condições das estradas que ligavam Mato Grosso às demais regiões do Brasil.

[5] A guerra contra o Paraguai ou Guerra da Tríplice Aliança é parte do capítulo que envolveu várias tensões entre os países que compreendem o sul da América do Sul no século XIX. As origens do conflito estão relacionadas, sobretudo, à ausência de acordo que estabelecesse os limites fronteiriços entre Brasil e Paraguai, que remonta ao período colonial. Em 1864, aproveitando-se do momento conturbando na região platina, Solano Lopes, ditador paraguaio, aprisionou o navio brasileiro Marquês de Olinda, dando início à guerra. O primeiro momento do conflito foi marcado pela invasão do sul de Mato Grosso por tropas paraguaias. A vila de Corumbá, principal reduto das forças invasoras, só foi retomada em junho de 1867, por meio de uma ação comandada pelo então Coronel Antônio Maria Coelho. A província de Mato Grosso, frente secundária da guerra, teve suas parcas atividades econômicas profundamente afetadas durante o período do conflito. Para mais detalhes sobre a invasão paraguaia ao território de Mato Grosso e o curso da guerra como um todo, ver: DORATIOTO, Francisco F. M. **Maldita Guerra**: nova história da Guerra do Paraguai. São Paulo: Companhia das Letras, 2002: 23-188.

O fim da guerra também propiciou o desenvolvimento de novas atividades econômicas como o comércio da borracha, a partir da extração do látex explorado nos seringais existentes na região norte de Mato Grosso. A atividade era "desenvolvida nos vales dos rios tributários do [rio] Madeira, como [dos rios] Guaporé, Mamoré, Jamari e Machado, que, em sua maior parte, estavam situados na região onde está localizado o Estado de Rondônia" (GARCIA, 2009: 65/66). Contudo, o desenvolvimento da extração de látex esbarrava na falta de estrutura logística e humana:

> A produção da borracha no vale do Guaporé [...] foi aos poucos sendo desenvolvida pela ação de brasileiros e bolivianos [...]).
> No final do século XIX a borracha já era uma dos principais itens da limitada pauta de exportação e da receita de Mato Grosso, apesar da presença do Estado brasileiro naquela região de fronteira ser quase nula (GARCIA, 2009: 66/67).

Ainda em fins do século XIX outro ramo da economia que começou a ser desenvolvido foi o da exploração da erva-mate. O início dessa atividade, de forma mais sistemática, remonta à concessão de monopólio de exploração dos ervais nativos, localizados no sul da província de Mato Grosso, a Thomáz Larangeira.

> Foi em 1878 que o comendador Tomás Laranjeira (*sic)*, rompendo com o espírito atrasado daquela época fortemente caracterizado pelo desanimo e falta de iniciativa individual para os empreendimentos industriais, entregou-se corajosamente à exploração desses ervais, cheio de confiança no sucesso de tão temerária empresa (ÁLBUM GRÁFICO*,* 2011, Tomo:197)[6].

O interesse de Thomáz Larangeira pela exploração dos ervais surgiu durante os trabalhos de demarcação da fronteira entre Brasil e Paraguai. Na ocasião,

> (...) foi enviada para Mato Grosso uma Comissão de técnicos, encarregada de demarcar os seus limites com a fronteira vizinha. Dessa expedição participou como comandante o capitão Antônio Maria Coelho, tendo como interessado, no fornecimento de gêneros alimentícios, um gaúcho de espírito "aventureiro" chamado Tomás Laranjeira (*sic*). Ao término da missão, em 24 de março de 1874, Tomás Laranjeira apoderou-se, em Mato Grosso, de algumas áreas, próximas de Dourados, nas imediações do Estrela. Assim sendo, a partir de 1877, Tomás Laranjeira passou a interessar-se pela exploração dos ervais existentes no Sul de Mato Grosso (BORGES, 2001: 55).

Por meio de Decreto Imperial, de 09 de dezembro de 1882, Larangeira adquiriu o direito de explorar parte da área em que se encontravam ervais nativos no sul do antigo Mato Grosso.

[6] Optamos por colocar as referências ao *Álbum Gráfico de Mato Grosso* sem a referência aos seus organizadores, ao longo do texto, para destacar a indicação da fonte de pesquisa.

Na mesma região onde Thomáz Larangeira obteve concessão para explorar os ervais, outra atividade que se revigorou após a guerra foi a pecuária. A criação de gado era secular nessas áreas, remontando à época da presença espanhola na região, ainda no período colonial. No sul da província de Mato Grosso havia fazendas de criação de gado em localidades alagadas do Pantanal - Aquidauana, Nioaque, Miranda, Corumbá, Rio Negro e no município de Sant'Ana do Paranaíba, na divisa com as províncias de Minas Gerais, São Paulo e Goiás.

De acordo com Marcos Paulo Esselin (2011), o processo de formação das fazendas no período posterior a Guerra contra o Paraguai atraiu, além de ex-militares, migrantes oriundos de Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul que ocuparam áreas de terras devolutas e, não raro, áreas de aldeamento indígena. Utilizando-se, em grande medida, da mão de obra dessas populações e de paraguaios, retomaram a criação de gado em áreas onde já se praticava essa atividade, conforme mencionado acima. Outra leva de migrantes instalou-se em terras localizadas no planalto da Serra de Maracaju, dando início ao povoamento de Campo Grande (atual capital de Mato Grosso do Sul).

O cenário descrito resumidamente demonstra uma melhora das condições da economia mato-grossense na segunda metade do século XIX, sobretudo após a guerra com o Paraguai. Todavia, não representa transformações substanciais para o conjunto da economia e da sociedade local. Em outras palavras, embora representasse um quadro mais otimista do que o observado no início daquele século, o que a retomada da economia em fins do século XIX significou foi uma modesta melhoria em relação às condições verificadas anteriormente, não muito mais que isso.

O *ÁLBUM GRÁFICO* E A MODERNIZAÇÃO ECONÔMICA DE MATO GROSSO NOS ANOS INICIAIS DO SÉCULO XX

No momento em que a economia de Mato Grosso renascia dos escombros do conflito com o Paraguai, ocorreu a queda da monarquia imperial brasileira. Com a Proclamação da República, em 1889, observou-se nas mais diversas regiões do país um período de grande instabilidade política (LESSA, 1988). Em Mato Grosso a situação não foi distinta. Com a chegada do novo regime, inicialmente saudado com festividade[7],

[7] Com o golpe que pôs fim à Monarquia, o Marechal Deodoro da Fonseca, chefe do Governo Provisório, nomeou o então Brigadeiro Antônio Maria Coelho para o governo de Mato Grosso. O indicado para ser o chefe do Executivo no Estado era um dos heróis da Guerra contra o Paraguai. Sua indicação foi saudada pelos membros

descortinou-se um cenário de acirradas disputas pelo poder. O contexto dessas lutas envolvia partidos políticos incipientes e atores políticos capazes de influenciar e mobilizar poder econômico, prestígio político e homens armados dispostos a brigar por seus líderes. Desse modo, no momento em que a economia mato-grossense começava se recompor, um ambiente político de acentuada instabilidade instalou-se em Mato Grosso.

Durante os anos de conflagração mais acentuados no Estado[8], a saber, de 1892 à 1917, as lutas pelo poder foram pautadas, em diversas ocasiões, pelo uso explícito da violência. O uso da violência era parte das estratégias de disputa pelo poder político. Naquele período, políticos como Antônio Maria Coelho, Generoso Paes Leme de Souza Ponce, os irmãos Manoel e Joaquim Murtinho e Antônio Azeredo ocupavam posições centrais na articulação do jogo pelo poder no Estado (CORRÊA, 2006; FANAIA, 2006; FRANCO, 2014).

Os conflitos mais acirrados, denominados pela historiografia local de "revoluções", ocorreram nos anos de 1892, 1899, 1906. Mas o interregno entre uma e outra "revolução" não foram sinônimos de calmaria; pelo contrário, eram tempos de agitação, que, não raro, provocavam a renúncia dos presidentes, como no caso de Antônio Corrêa da Costa, 1897 e Antônio Cesário de Figueiredo, 1899. Estes episódios constituem-se como parte do processo de (re)acomodação e rotinização das práticas políticas republicanas em Mato Grosso.

Em meio a este cenário político turbulento, o ramo da economia que mais se desenvolveu em Mato Grosso foi a da exploração da erva-mate. À época, os irmãos Manoel e Joaquim Murtinho consolidavam seu capital político e também ampliavam seu capital econômico. Beneficiados pelas medidas praticadas no início da República, pelo então Ministro da Fazenda, Rui Barbosa, os Murtinho e outros investidores criaram o Banco Rio e Mato Grosso-BRMT, fundado ainda em setembro de 1891. O Banco, cujo maior número de ações pertencia à família Murtinho, incorporou a empresa de Thomáz Larangeira, que atuava na exploração da erva-mate em Mato Grosso. Com sede no Rio de Janeiro e uma filial em Cuiabá, o BRMT foi fundado menos de um mês após a eleição de Manoel Murtinho para Presidente do Estado de Mato Grosso (QUEIRÓZ, 2010: 126/127).

da elite local, que prontamente aderiram à República. Todavia, em poucos meses facções políticas se organizaram e passaram a disputar o controle do mando local. Cf: CORREIA, Valmir Batista. **Coronéis e bandidos em Mato Grosso**, 1889-1943. 2ª edição. Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2006.

[8] Como o estabelecimento do regime republicano no Brasil, em 15 de Novembro de 1889, criou-se uma nova denominação para as antigas províncias. Desde então, as divisões administrativas das unidades territoriais que compunham a República foram chamadas de Estados.

A constituição da Companhia Mate Larangeira - CML foi ratificada por meio do Decreto 436 C, de 04 de julho de 1891. Conforme nota Paulo Roberto Cimó Queiróz, (2010: 132),"das 15.000 ações em que se distribuía seu capital [da CML] (três mil contos de réis), 14.540 foram subscritas pelo BRMT", que à época era controlado pelo próprio Joaquim Murtinho. No início da década de 1890, a CML, subordinada ao BRMT, tornava-se a principal empresa de Mato Grosso e a erva-mate o principal item da pauta das receitas do Estado.

Na medida em que se avança no tempo, verifica-se um arrefecimento das disputas políticas em Mato Grosso. O fim do cenário de lutas está vinculado a (re)configuração de um quadro político, ocorrido no final dos anos 1910, no qual os atores, paulatinamente, redefiniam suas posturas no que tange à própria condução das disputas pelo controle do poder, e também em razão de fatores diversos, como a chegada de significativo aporte de recursos econômicos, oriundos de investimentos do capital internacional, que contribuíram para a modernização e maior diversificação produtiva na região.

Nesse sentido, a década de 1910 foi para Mato Grosso o período de tempo no qual políticos que até então haviam atuado de forma secundária junto às lideranças e facções políticas há muito consolidadas, tornaram-se protagonistas. Essa (re)configuração do cenário local transcorreu no contexto das mortes de Joaquim Murtinho e Generoso Ponce, ambas ocorridas em 1911. Eles haviam sido influentes atores políticos em Mato Grosso desde a Proclamação da República. Depois de suas mortes, Antônio Azeredo, que também era figura de destacada importância no meio republicano, tornou-se ainda mais poderoso entre os que participavam do núcleo de sustentação da República, tanto em Mato Grosso como em âmbito nacional. Na cena política local, nomes como Pedro Celestino, Joaquim Augusto da Costa Marques e Caetano Manoel de Faria e Albuquerque ganharam projeção em meio a nova realidade socioeconômica e política do Estado que se delineava naquele período.

Num contexto marcado pela ascensão de novos atores políticos, verificou-se a emergência de um ambiente que possibilitou, e, ao mesmo tempo influenciou, o fim das instabilidades que pautaram o fazer político em Mato Grosso desde a Proclamação da República. A transição da fase mais turbulenta da política local, caracterizada por enfrentamentos armados ou “revoluções”, para uma fase em que as facções e/ou partidos passaram a pautar as suas ações nos pressupostos da ordem e da estabilidade, foi consolidada após o *impeachment* do Presidente do Estado, Caetano de Albuquerque, em 1916 (FRANCO, 2014: 180/206).

No momento da saída do então Presidente do Estado, consolidou-se o processo de rotinização das práticas políticas em Mato Grosso, ou seja, o cenário de transformações sociopolíticas interferiu/influenciou a conduta e a maneira de agir da elite mato-grossense. Esse redimensionamento do fazer político ocorreu paralelamente ao processo de desenvolvimento econômico de Mato Grosso.

Além da exploração da erva-mate, que continuava a ser o carro-chefe da economia local, os setores da economia que mais se desenvolveram foram: a exploração do látex, que será detalhado mais adiante, do açúcar e do gado. Nos arredores de Cuiabá, a capital de Mato Grosso, a passagem do século XIX para o século XX propiciou a modernização das velhas instalações até então utilizadas para o fabrico do açúcar. Os engenhos ali existentes transformavam-se em usinas, ao mesmo tempo em que o comércio de Corumbá tornava-se importante.

> Muitos dos antigos proprietários de engenhos adquiriam estes equipamentos industrializados e montaram usinas. Apesar de o açúcar e a aguardente passassem a ser produzidos em grande escala, pouco se exportava, sendo toda a produção consumida pela população local (SIQUEIRA, 1988: 11).[9]

Em face da relevância que a produção dos derivados da cana apresentava, o *Álbum Gráfico*, no Tomo II, traçou os números da produção anual e a forma como o açúcar e outros derivados da cana, como a aguardente, eram produzidos em três das maiores usinas existentes em Mato Grosso à época: Ressaca, Itaicí e Conceição. A primeira delas era propriedade da família do então Presidente do Estado, Joaquim Augusto Costa Marques, a segunda, fora propriedade do ex-presidente do Estado, Antônio Paes de Barros, assassinado na "revolução" de 1906 e a última, a Usina Conceição, encontrava-se nas mãos da família do irmão de Antônio Paes de Barros, João Paes de Barros.

Com relação à pecuária, o *Álbum Gráfico* noticiava esse ramo da economia mato-grossense como aquele que "constitui atualmente [1914] uma das maiores riquezas do Estado [...] e pode-se assegurar, sem receio de erro, que é a indústria melhor amparada, em virtude de elementos naturais que dispõe [...]." (ÁLBUM GRÁFICO, 2011, Tomo II: 253). Toda essa empolgação com a pecuária estava relacionada com o crescente aporte de recursos que os empreendimentos ligados ao grande capital estrangeiro passaram a movimentar no âmbito da economia local, com empresas como a *Brazil Land, Cattle and Packing Co.*, *The Brazilian Meat Company,* a Territorial Franco-Brasileira, a *Miranda*

[9] Ao fazer menção a "equipamentos", a autora se reporta ao maquinário mais moderno que transformou os engenhos em usinas de produção de cana-de-açúcar e aguardente. Cf: SIQUEIRA, Elizabeth Madureira.

Estância Company e a *Sud-Américaine Belge,* que instalaram saladeiros ou charqueadas destinadas a produção de charque e outros subprodutos do gado (ALVES, 1984:43).

Na década de 1910, também, foram concluídas duas ferrovias em Mato Grosso: a Madeira-Mamoré, concluída em 1912, e, em 1914, ano de publicação do *Álbum Gráfico*, a ferrovia Noroeste do Brasil. Esses dois ramais de comunicação surgiam como possibilidade a um sistema de transporte que era baseado, sobretudo, nas hidrovias. Por outro lado, em razão das dificuldades de se chegar a Mato Grosso por via terrestre, em face das distâncias e de ligações rodoviárias muito precárias, as ferrovias significavam a integração de Mato Grosso ao "corpo" da Nação, a ocupação dos "espaços vazios" e a integração da fronteira oeste do Brasil – vista como um "sertão longínquo" situado nos "confins da civilização" – às regiões mais desenvolvidas do país. Em outras palavras, no que diz respeito a Mato Grosso, as ferrovias constituem-se como "instrumento civilizacional, de integração e modernização" (TRUBILIANO, 2013:38)

Desse modo, com seu caráter propagandístico, o *Álbum Gráfico* descreve a economia mato-grossense como fortemente emergente e cheia de oportunidades. Ao longo de suas páginas cita setores onde se teria melhores resultados, e traz sugestões de investimentos, como se pode observar no seguinte trecho:

> Convém fazer ressaltar o aumento das quantidades e valores – aliás, em geral mais estáveis que os da borracha – dos produtos da indústria pecuária, pois é indiscutível que o Estado encontrará as bases mais seguras do seu desenvolvimento e progresso futuro nessa indústria. (ÁLBUM GRAFICO*,* 2011, Tomo I: 224).

Conforme a analise de Eric Hobsbawm (2010: 261/300) sobre a economia capitalista na passagem do século XIX para o século XX, vivia-se o fim da sensação de progresso contínuo, que dominou os anos da chamada *bellé époque* e que foi interrompido pela eclosão da Primeira Guerra Mundial. Mas antes dos efeitos da Guerra serem sentidos em Mato Grosso, percebe-se no *Álbum Gráfico* os ecos da atmosfera comemorativa do ingresso da região na Era da "civilização" e do "progresso" e também as contradições que apontavam para um futuro cujos contornos apareciam incertos, imprecisos.[10]

[10] No Brasil, entre fins do século XIX e os anos iniciais do século XX, a sociedade passava pelas vicissitudes - e tragédias - do progresso e da modernização. Aqui como em outras partes do mundo, as maiores cidades incorporavam, gradativamente, ao seu cotidiano, ícones da modernidade como o telefone, o telégrafo sem fio, o fonógrafo, o cinema, o automóvel e, posteriormente, o avião. Em outras palavras, experiências e símbolos dessa modernização, até então vivenciados e visualizados mais comumente nos países "desenvolvidos", aos poucos aportavam no Brasil. Cf: SEVCENKO, Nicolau. **A Revolta da vacina**: mentes insanas e corpos rebeldes. São Paulo: Brasiliense, 1984.

No que tange às características da geografia local, o *Álbum Gráfico* se reporta às diversas cachoeiras, lagos, rios, grutas, morros, etc., que compunham a paisagem local. Além das características naturais, a publicação abordava elementos da infraestrutura do Estado, tais como o telégrafo, os correios, as ferrovias, a indústria instalada e o potencial de desenvolvimento futuro, apresentando-os como traços constitutivos de uma modernidade presente.

Mas, como mencionado anteriormente, o *Álbum Gráfico* não se restringia a propagandear a economia mato-grossense, a publicação retrata também a sociedade local, buscando destacar "aspectos de bravura e civilidade" de seus membros mais importantes. Ao discorrer sobre a "conquista" da região pelos bandeirantes paulistas no século XVIII, destaca que "nem a guerra e as ciladas das terras desconhecidas" os detinha em sua "missão". Menciona os "feitos" de Antônio Pires de Campos e Pascoal Moreira Cabral na chegada ao sertão e nos descobrimentos de ouro nas cercanias de Cuiabá. Após a constituição da capitania de Mato Grosso (1748) o texto destaca a atuação dos capitães-generais Antônio Rolim de Moura e Luís de Albuquerque de Melo Pereira e Cáceres. Ao abordar a história de Mato Grosso durante a fase imperial destaca a figura de Augusto Leverger, considerado pela historiografia tradicional um dos mais proeminentes políticos mato-grossenses do período, além de ser um dos "heróis" da Guerra contra o Paraguai.[11] Ao chegar à fase republicana, segue destacando os aspectos considerados edificantes, que contribuíram a constituição do "ser" mato-grossense (ÁLBUM GRÁFICO, 2011, Tomo I: 106/132). Com relação a forma como o *Álbum Gráfico* se reporta a sociedade local, Osvaldo Zorzato (1998:40) destaca que a publicação estabelece "o lugar que cada segmento social ocupa na sociedade local, definindo-se desde logo a quem cabe a primazia do mando".

Outro aspecto a ser notado, mesmo não sendo um objetivo explícito, é que a publicação do *Álbum Gráfico* fornece um contraponto às muitas publicações presentes em jornais, revistas e/ou relatos de viagem, que até o começo do século XX caracterizavam Mato Grosso como um lugar muito "distante" do restante do país (litoral), terra de índios, bugres e de gente incivilizada, onde prevalecia "o tom de denúncia do atraso econômico,

[11] Marinheiro francês, Augusto Leverger chegou ao Brasil na década de 1820 e, nesse mesmo período, foi incorporado à esquadra brasileira. Aportou em Mato Grosso na década seguinte. Estudioso da geografia e das condições de navegação dos rios da província, vinculado através de casamento à tradicional família Corrêa da Costa, consolidou seu prestígio e respeito junto à sociedade mato-grossense. Graças a essa condição, não tardou a ingressar no seleto grupo político local. Membro do Partido Conservador mato-grossense, gozando do prestígio advindo do lastro familiar e do reconhecimento pessoal, Leverger se notabilizou. Nomeado para o cargo de Presidente de Província em Mato Grosso pela primeira vez em 1851, como dito acima, foi indicado ao cargo outras três vezes, somando, ao todo, mais de sete anos à frente do governo da Província. Cf: SENA, Ernesto Cerveira de. **Entre anarquizadores e pessoas de costume** – a dinâmica política e o ideário civilizatório em Mato Grosso (1834-1870). 2006. 360 fls. Tese (Doutorado em História). Instituto de Humanidades. Universidade de Brasília, UnB, Brasília. 2006: 42 et seq.

mas também político e cultural que caracterizava esta parte do interior do Brasil", lugar onde se desconhecia o progresso, seus símbolos e o que isto significava para o "desenvolvimento" dos povos (GALETTI, 1995: 6).

Nesse sentido, avaliando a publicação a partir do conjunto de aspectos que a constitui, a saber: como "guia" de investimentos "a quem possa interessar", como portadora de um inventário que contém a descrição dos aspectos físicos dessa porção do território nacional e de elementos relacionados ao passado local, observa-se, no *Álbum Gráfico,* a maneira como a elite mato-grossense dava a ler o seu presente, re(a)presentava a história local, e, especialmente, como se relacionava com as expectativas e incertezas para com o futuro.

Esta percepção se deve ao fato de que, ao mesmo tempo em que os textos descrevem a experiência, definido por Koselleck como o "passado atual", ou seja, a relação e elaboração da elite mato-grossense para com o seu passado, apresentam também as expectativas e incertezas futuras; dentre estas, a que mais nos chama atenção está relacionada ao sistema de transporte e comunicações de Mato Grosso. Isso porque, historicamente as principais vias de comunicação da região foram os rios. Todavia, naquele presente,1914, as ferrovias – sinônimo de progresso, de ocupação de "espaços vazios", de "integração" de Mato Grosso ao "corpo" da Nação – caracterizavam-se como o horizonte a ser seguido. Em outras palavras, vislumbra-se, naquele momento, uma possibilidade de quebra de uma tradição ou, pelo menos, observava-se as incertezas com relação a como seria o futuro do sistema de transportes e comunicações em Mato Grosso.

A análise dos textos deixa entrever que os caminhos de ferro, as ferrovias Madeira-Mamoré e Noroeste do Brasil, ameaçavam deixar para trás o transporte fluvial, que há séculos constituíam-se como o principal meio de comunicação e comércio dos mato-grossenses. Nesse sentido, as expectativas colocados no horizonte da elite local, as ferrovias, representavam a chegada do progresso a Mato Grosso. Isso poderia representar que o futuro dos transportes seria "diferente do passado" (KOSELLECK, 2006:319).

A importância dos rios para Mato Grosso remonta ao período colonial, ocasião em que os bandeirantes paulistas descobriram ouro às margens do rio Coxipó. Sobre o estabelecimento dos luso-brasileiros na região e, especialmente, acerca do uso dos rios como ligação mais rápida entre São Paulo e a região das minas, escreve Sérgio Buarque de Holanda:

> Era variável o roteiro das primeiras viagens, que se faziam sem ordem e sem época determinada. Desciam então as canoas o [rio] Tietê até à foz, seguiam o curso do atual Paraná, entravam por um dos seus afluentes da margem direita, em

> geral o Pardo e, neste caso, subiam depois o Anhanduí-Guaçu, ganhando as contravertentes do rio Paraguai, para atingir este rio através de um dos seus afluentes orientais. Subindo em seguida o Paraguai, alcançavam o São Lourenço e finalmente o Cuiabá, que os conduzia à nova terra da promissão (HOLANDA, 1994:143).

A importância do navegação fluvial se manteve ao longo do tempo. Como mencionamos no primeira parte deste trabalho, no século XIX, o rio Paraguai e o porto de Corumbá constituíam-se como a principal porta de acesso a Mato Grosso.

> Corumbá, cidade fundada em 1778, alcançou em pouco tempo a categoria de principal entreposto comercial-fluvial da região, pois em seu porto se fazia o traslado das mercadorias e passageiros [...] para embarcações de menor calado que subiam o rio até alcançar [...] Cuiabá. A condição de **porta de entrada** de Mato Grosso possibilitou a Corumbá um relativo fluxo de comércio e pessoas o que movimentava a pequena vila, elevada a cidade em 1878 (OLIVEIRA, 2006: 53 – Grifo do autor).

O uso dos rios como principal sistema de transporte e comércio só fez crescer em importância ao longo do século XIX e manteve-se inalterado nos anos iniciais do século seguinte. Ainda de acordo com Vitor Wagner Neto de Oliveira (2006: 59/60), "em 1914, o movimento no [porto de Corumbá] foi de cerca de 4.300 marítimos, os quais chegaram ou saíram em 150 navios a vapor", o que significava um volume expressivo para as dimensões da cidade que "contava menos de 10 mil pessoas, considerando as fontes mais pessimistas, ou cerca de 15 mil para as otimistas". Neste sentido, dada a importância dos rios, notadamente os da bacia do Paraguai, e do porto de Corumbá para o comércio e transportes em Mato Grosso e a relação entre o "caminho das águas" e a história regional, embora a ferrovia não fosse algo desconhecido para a elite mato-grossense, a possibilidade de substituição do sistema hidroviário pelo ferroviário significava, a nosso ver, uma tensão entre experiência e expectativa (KOSELLECK, 2006: 313).

Para evidenciar o lugar de destaque até então ocupado pelos rios, o tópico intitulado "Vias de comunicação", traça um panorama geral das condições do sistema de transporte no Estado nos anos anteriores a publicação do *Álbum Gráfico*. O texto é referenciado por imagens que ilustram diversas localidades onde aportavam as embarcações que se dirigiam a Mato Grosso e por tabelas que determinam a distância de diversos municípios mato-grossenses entre si, a "extensão comparada dos principais rios que percorrem o território do Estado", bem como uma tabela com a "latitude e longitude de diversos lugares do Estado de Mato Grosso" (ÁLBUM GRÁFICO, 2011, Tomo I:278).

Ao situar o leitor acerca das condições dos transportes em Mato Grosso, o texto deixa claro que a hidrovia era o elo principal das comunicações e da economia do Estado e

que, em certa medida, orientava a constituição do que, a partir de Koselleck, estamos chamando de espaço de experiência. De acordo com o *Álbum Gráfico*:

> **O sistema hidrográfico, (...) tem desde longo tempo influído para o desenvolvimento da navegação: toda ela está centralizada sobre o Rio Paraguai e os seus afluentes para o interior**, e para o exterior ela segue para o oceano pelo mesmo Paraguai, percorrendo o Paraná e o rio da Prata (ÁLBUM GRÁFICO, 2011, Tomo I: 273 – Grifo Nosso).

A publicação também informa sobre as empresas que operavam o transporte de cargas e passageiro; menciona a mais importante delas, o Lloyd Brasileiro, e fornece dados sobre a periodicidade das viagens que faziam a ligação entre a Capital Federal, Rio de Janeiro, e Mato Grosso. Fornece informações sobre as condições da cabotagem interna: portos, nomes de rios e direção a percorrer.

Sobre as ferrovias, as informações apresentadas também estão no tópico “Vias de Comunicação”. Ao tratar da ferrovia Madeira-Mamoré e sua área de abrangência, ou seja, a área do rio Madeira, o texto assinala que ali começava a se estabelecer uma navegação "mais ou menos regular" a partir da localidade denominada Porto Velho (atual capital de Rondônia), ponto inicial da Estrada de Ferro Madeira- Mamoré, e que a ferrovia facilitaria o transporte de mercadorias que vinham pelo Madeira, rio que suportava embarcações com capacidade para até 6.000 toneladas.

A importância dada à ferrovia Madeira-Mamoré tem relação com a "indústria" da borracha, onde “riquíssimos seringais cortados pelos trilhos daquela estrada, os quais part[iam] de Porto Velho e [iam] a Guajará-Mirim, enlaçando seus tentáculos de aço e vencendo em poucas horas os grandes e quase insuperáveis obstáculos que a natureza distribuiu prodigamente pelo majestoso Madeira (...)” (ÁLBUM GRÁFICO, 2011, Tomo I: 282).

O valor crescente da borracha no mercado internacional, aliás, inspirou um texto substancialmente detalhado sobre esse ramo de atividade. Segundo a publicação, "**a exploração dos seringais constituiu um dos principais elementos de riqueza para grande número de capitalista e a maior fonte de renda para o erário público do Estado**" (ÁLBUM GRÁFICO, 2011, Tomo II: 190 - Grifo nosso).

Entre outros detalhes, destaca-se as iniciativas do agrônomo Jean Kuyl, da Comissão Federal da Defesa da Borracha, que, à época, realizava um trabalho com vistas a empregar métodos "modernos" na extração do látex. O método denominado "incisão em espinha de peixe", consistia em fazer "uma simples incisura vertical, com um formão, feita na casca da hevea, e convergindo para ela seis ou sete incisuras oblíquas". Com essa nova

técnica, na medida em que se preservavam as árvores, ampliava-se também sua vida útil e, consequentemente, auferia-se mais lucro (ÁLBUM GRÁFICO, 2011, Tomo II:187).

Nesse sentido, como uma espécie de síntese, os autores fornecem aos interessados em investir neste ramo de atividade, as circunstâncias gerais acerca da exploração do látex e produção da borracha no Estado de Mato Grosso. De acordo com a publicação:

> (...), a navegabilidade dos rios, a introdução de métodos científicos na indústria, a construção de estradas de ferro e de rodagem, enfim todas as medidas tendentes à conservação e plantio da árvore e à boa fabricação da borracha, à facilidade de comunicações dos centros produtores foram as primeiras a serem iniciadas em suas execuções por comissões criadas especialmente, uma para cada distrito, todos sob a direção do dr. Raimundo Pereira da Silva, superintendente da Defesa da Borracha (ÁLBUM GRÁFICO, 2011, Tomo II:189/90).

Ainda que a região onde se exploravam os seringais fosse amplamente despovoada por não índios, e embora se reconhecessem as dificuldades para a ocupação da área, o *Álbum Gráfico* afirmava que tais localidades "prometem, por sua futura exploração, os maiores proveitos para a fortuna pública do Estado e expansão das forças vivas de seu desenvolvimento econômico" (ÁLBUM GRÁFICO, 2011, Tomo III:168). Certamente a "expansão das forças vivas" teria uma relação direta com a ferrovia Madeira-Mamoré.

Nos trechos dedicados à ferrovia Noroeste do Brasil - NOB, o *Álbum Gráfico* historia todo o processo de construção da via férrea apontando que ela representaria o contato rápido com o litoral brasileiro, e um grande avanço no transporte de mercadorias, como se pode verificar no trecho a seguir:

> [...] não é necessário ser profeta para prever para a Estrada e, consequentemente, para a zona que ela beneficia um futuro próximo de prosperidade e bem-estar, como acontecem casos idênticos na América do Norte, com a construção das estradas do atlântico ao Pacífico [...] (ÁLBUM GRAFICO, 2011, Tomo II: 30).

A conclusão da ferrovia NOB, cujo traçado se estende pelas áreas do Estado de São Paulo, dos municípios de Bauru à Itapura, divisa com Mato Grosso e daí até Corumbá, representava a concretização imediata de um progresso real. A construção da ferrovia ficou a cargo da empresa belga *Compagnie Générale de Chemins de Fer et de Travaux Publics* e de acordo com Paulo Roberto Cimó Queiróz os relatos e prognósticos de pessoas que viveram as mudanças decorrentes da construção da Noroeste do Brasil, como do engenheiro autor do projeto, Emílio Schnoor, de Euclides da Cunha, de Arrojado Lisboa, ou mesmo do então Presidente do Estado, Joaquim Augusto da Costa Marques, avaliavam que a ferrovia traria grande transformação econômica para a região (QUEIRÓZ, 2004: 322/23).

Ainda de acordo com este autor, o imaginário acerca das "transformações milagrosas" que a NOB teria operado em Mato Grosso encontraram em Virgílio Corrêa Filho, respeitado escritor da história mato-grossense, um porta-voz à altura, como no trecho do livro História de Mato Grosso, de 1969, em que Corrêa Filho escreve: "como tocado por uma varinha de fada, o sertão começou a vibrar e florescer, articulado com os núcleos civilizados, cujos anseios de progresso acompanhou" (*apud* QUEIRÓZ, 2004: 328).

Tamanha expectativa com relação à NOB se deve ao fato de que a ferrovia atravessava um trecho de Mato Grosso onde estavam se estabelecendo diversas empresas estrangeiras, já citadas anteriormente, e que, graças a ferrovia impeliram “de golpe para a frente” a indústria pecuária do Estado. Muitas fazendas destinadas à criação e beneficiamento dos subprodutos do gado estabeleceram-se próximas à Ferrovia Noroeste do Brasil. Conforme as palavras de Virgílio Corrêa Filho, as terras destinadas à pecuária se transformaram em "terra da promissão", e, dadas às facilidades, acreditava-se que a ferrovia ofereceria vantagens para transportar produtos como o charque para o mercado paulista, o principal mercado consumidor desse tipo de produto (CORRÊA FILHO, 2002: 346).

A construção da NOB também movimentou o mercado de terras no sul de Mato Grosso, numa área muito próxima a dos ervais explorados pela Cia. Mate Larangeira. A empresa que, como já dissemos, desde o fim do século anterior monopolizava a exploração e o comércio da erva mate, viu, nos anos em que os trilhos da ferrovia se instalavam na região, o aumento do fluxo de migrantes para a região. Para resguardar seus interesses, os representantes da empresa trataram logo de pedir a prorrogação no monopólio de exploração do ervais, dando origem à chamada “Questão do Mate”[12].

Embora não se reporte aos conflitos, como os que envolveram os interesses da Cia. Mate Larangeira, O *Álbum Gráfico* reflete as percepções acerca das mudanças em curso naquele período. Por se tratar de uma obra de autoria coletiva, que aborda transformações que desaguariam em um futuro incerto, as expectativas existentes naquele presente podem

[12] "Questão do Mate" é o nome dado às discussões relacionadas à proposta de prorrogação do contrato de arrendamento dos ervais que a Companha Matte Laranjeira enviou à Assembleia Legislativa de Mato Grosso, em 1912. Na ocasião, a proposta suscitou um grande debate, levado a cabo por aqueles que se opunham aos privilégios que a empresa solicitava ao Estado. Em face de toda a celeuma provocada, a empresa retirou a proposta da pauta de votações na Assembleia Legislativa. A proposta só foi retomada três anos depois, em 1915, quando, efetivamente, a Companha conseguiu a aprovação da prorrogação do arrendamento do ervais junto ao Estado de Mato Grosso. Sobre a discussão acerca da “Questão do Mate”, ver: CORRÊA FILHO, Virgílio. *Pedro Celestino*. Rio de Janeiro: Livraria Editora Zelio Valverde, 1945; _____. À sombra dos ervais Mattogrossenses. In: _____.**Monografias Cuiabanas**. Cuiabá: IHGMT, 1925.

ser vistas sob diversos ângulos, como por exemplo, no tópico "Conveniência do estudo da viação de Mato Grosso", escrito por Antônio Gonçalves Gravatá, engenheiro fiscal da União junto à Companhia Noroeste do Brasil, onde este apresenta o que seria, no futuro, o sistema viário em Mato Grosso.

Para expressar o que acreditava ser a realidade que se concretizaria em Mato Grosso nos próximos anos, Gravatá emprega os verbos, cuidadosamente, no tempo futuro, como na frase de abertura do texto, onde ele escreve: "as grandes artérias comerciais futuras de Mato Grosso serão inevitavelmente constituídas, na quase totalidade de sua enorme quilometragem, por meia dúzia de notáveis sistemas fluviais que convergem para o Amazonas e o Prata" (ÁLBUM GRÁFICO, 2011, Tomo I: 243).

Ao longo de sua digressão, o autor apresenta a ideia do que seria uma espécie de sistema misto de transportes, o que hoje se denomina intermodal, integrado por ferrovias e rodovias, mas, que tinha nas hidrovias um eixo central. Antônio Gravatá esclarece que, apesar da inauguração das ferrovias, o futuro dos transportes para a região de Mato Grosso continuaria sendo aquele praticado através dos rios.

A intenção fundamental da manutenção das hidrovias como eixo central do sistema de transportes, baseava-se no argumento de que estas, contribuiriam, mais que as ferrovias, para "encurtar" as distâncias entre Mato Grosso e os principais portos do Brasil e de países vizinhos; e, principalmente, tornariam mais baratos os custos de frete (ÁLBUM GRÁFICO, 2011, Tomo I: 258). Essas medidas dotariam os produtos mato-grossenses de condições para competir com os preços praticados em outras praças.

Ao nosso entender, há uma razão aparentemente óbvia para que o texto de Gravatá figure no *Álbum Gráfico*; qual seja, era o testemunho de um homem que atuava na construção de novos meios de transportes na região, mas que reafirmava o passado. Em outras palavras, ele reafirmava a expectativa de manutenção de um sistema de transporte que preservaria a hegemonia das hidrovias como meio de transporte e de Corumbá como polo comercial de Mato Grosso.

Analisando o contexto pela ótica dos organizadores do *Álbum Gráfico*, alguns deles, vale lembrar, comerciantes corumbaenses, compreende-se a defesa do sistema de transporte fluvial e da hegemonia de Corumbá, refletida na intenção de colocação das ferrovias como "complementares" do sistema de transportes regional. Assim, a ideia apresentada por Antônio Gravatá ao afirmar que "as estradas de ferro, no seu vasto território, nunca serão grandes troncos comerciais de primeira ordem, antes poderosos auxiliares do tráfego dessas artérias [fluviais]" (ÁLBUM GRÁFICO, 2011, Tomo I: 243),

aparecia como que um bálsamo para as angústias do presente, que colocavam, em realidade, como incerto o futuro dos meios de comunicação em Mato Grosso.

Desse modo, tomando a inauguração das ferrovias como eixo analítico do quadro econômico de Mato Grosso nos anos 1910 e articulando essa nova realidade com os vetores da economia mato-grossense daquele período, percebe-se que as expectativas contidas no *Álbum Gráfico* estavam relacionadas ao fato de que as ferrovias eram sinônimos de progresso e desenvolvimento; da constituição de um "tempo novo", que poderia mudar radicalmente não só as formas de fazer econômico tradicionalmente relacionados com o transporte fluvial em Mato Grosso, mas também poderiam modificar a relação afetiva que costurava a história desta gente com os rios e as conexões profundas que esse meio de transportes tinha para com a passado local.

CONCLUSÃO

Ao tomar o *Álbum Gráfico de Mato Grosso* como fonte, o que o presente estudo nos permitiu compreender é que a década de 1910 caracterizou-se para a sociedade mato-grossense, particularmente para sua elite, como um período de tempo em que houve, do ponto de vista social e econômico, um deslocamento em relação àquilo que estava colocado na tradição, no costume e nos fazeres. Ou seja, por um lado, aquela década representou um momento de racionalização das práticas políticas costumeiramente empregadas em Mato Grosso; e, por outro, um processo de modernização da economia local como se pode observar, por exemplo, no que concerne a inserção de métodos "modernos" de exploração do látex, a chegada de capitais estrangeiros, a implementação de fazendas de criação de gado e industrialização de seus subprodutos; e, principalmente, pela chegada das ferrovias Madeira-Mamoré e Noroeste do Brasil.

Com as mudanças vivenciadas, particularmente com a chegada das ferrovias, toda uma tradição social e econômica centrada no meio de transporte fluvial deixava de ser exclusiva ou, ao menos, de ser a mais importante e estava ameaçada de ser superada. Nesse sentido, a conceito de progresso, conforme afirma Reinhart Koselleck (2006: 317) como "único e universal [que] nutria-se de muitas novas experiências individuais de progressos setoriais, que interferiam com profundidade cada vez maior na vida quotidiana e que antes não existiam", aparece, no que diz respeito a Mato Grosso, refletindo os vãos de um "horizonte de expectativas" bastante incerto.

Ao mesmo tempo em que os organizadores se orgulhavam de historiar o passado, consagrando o exemplo de glórias como os combates na Guerra contra o Paraguai, de seus

expoentes como Augusto Leverger, e reportavam a modernização vendendo a imagem de uma terra cheia de oportunidades, também deixaram marcadas nas linhas e entrelinhas do *Álbum Gráfico de Mato Grosso* as incertezas e angústias quanto ao futuro. Tais inquietações tornam-se bastante perceptíveis, sobretudo, quando ao descreverem o presente, vislumbram, no apito do trem, que o progresso, representado pelas ferrovias, apontava para o futuro e que o futuro poderia deixar de ter a mesma tessitura que há muito ligava a sociedade mato-grossense com o seu passado.

REFERÊNCIAS

Fonte:

CARDOSO AYALA, S.; SIMON, F (Orgs). **Álbum Gráfico de Mato Grosso.** Campo Grande: IHGMT, [1914] 2011.

Bibliografia:

ALVES, Gilberto Luiz. **Mato Grosso e a História: 1870-1929** (Ensaio sobre a transição da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro). São Paulo: Ed. Da AGB, (Boletim paulista de Geografia), n. 61, 1984.

BORGES, Fernando T. M. **Do extrativismo à pecuária:** algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso – 1870-1930. São Paulo: Scortecci, 2001.

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

CORRÊA, Valmir Batista. **Coronéis e bandidos em Mato Grosso, 1889-1943.** 2ª edição. Campo Grande, MS: Ed. UFMS, 2006.

CORRÊA FILHO, Virgílio. **Pedro Celestino**. Rio de Janeiro: Livraria Editora Zelio Valverde, 1945.

_____. À sombra dos ervais Mattogrossenses. In: _____. **Monografias Cuiabanas**. Cuiabá: IHGMT, 1925.

_____. A propósito do boi pantaneiro. In: _____. **Monografias Cuiabanas**. Cuiabá: IHGMT, 2002.

DORATIOTO, Francisco F. M. **Maldita Guerra**: nova história da Guerra do Paraguai. São Paulo: Companhia das Letras, 2002.

ESSELIN, Marcos Paulo. **A pecuária bovina no processo de ocupação e desenvolvimento econômico do Pantanal sul-mato-grossense (1830- 1910)**. Dourados (MS). Ed. UFGD, 2011.

FERNANDES, Francisco; LUFT, CELSO Pedro F.; GUIMARÃES, Marques. **Dicionário Brasileiro Globo**. 21ª ed. São Paulo: Globo, 1991, s/p.

FRANCO, Gilmara Yoshihara. **A o(*я*)dem republicana em Mato Grosso:** Disputas de poder e rotinização das práticas políticas, 1889-1917.

GALETTI, Lylia da S. Guedes. O Estigma da barbárie e a Identidade Regional. **Revista de Pós-Graduação em História.** Brasília: UnB, nº 02, Vol. 03, 1995.

GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. **Território e negócios na "Era dos Impérios": os belgas na fronteira oeste do Brasil.** - Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2009.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Caminhos e fronteiras.** 3ª ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

HOBSBAWM, Eric J. **A Era dos Impérios 1875-1914.** 13ª ed. São Paulo: Paz e Terra, 2010.

KOSELLECK, Reinhart. **Futuro passado**. Contribuições à semântica dos tempos históricos. Rio de Janeiro: Contraponto; Ed. PUC-Rio, 2006.

LESSA, Renato. **A invenção republicana**. Campos Sales, as bases e a decadência da Primeira República Brasileira. São Paulo: Vértice Editora Revista dos Tribunais; Rio de Janeiro: IUPERJ, 1988.

MESQUITA, Eni Sâmara; TUPY, Ismênia S. S. T. **História & Documento e metodologia de pesquisa**. Belo Horizonte: Autêntica, 2007.

OLIVEIRA, Vitor Wagner Neto de. **Entre o Prata e o Mato Grosso:** uma viagem pelo mundo do trabalho marítimo 1910-1930 (Buenos Aires, Montevidéu, Assunção e Corumbá). 2006. 174 fls. Tese (Doutorado em História). Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Campinas: Unicamp, 2006. Disponível em: http://www.bibliotecadigital.unicamp.br/document/?code=vtls000376492. Acesso em: 08/01/2016.

QUEIROZ, Paulo Roberto Cimó. **Uma ferrovia entre dois mundos:** a E. F Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Bauru:Edusc; Campo Grande: Ed. Ufms, 2004.

_____ Joaquim Murtinho, banqueiro: Notas sobre a experiência do Banco Rio e Mato Grosso (1891 - 1892). **Estudos Históricos.** Vol 23, nº 45. Rio de Janeiro: jan/jun 2010, pp. 125-146. Disponível em: http://www.scielo.br/scielo.php?pid=S0103-21862010000100006&script=sci_arttext. Acesso 22/11/2012.

SENA, Ernesto Cerveira de**. Entre anarquizadores e pessoas de costume** – a dinâmica política e o ideário civilizatório em Mato Grosso (1834-1870). 2006. 360 fls. Tese (Doutorado em História). Instituto de Humanidades. Universidade de Brasília, UnB, Brasília. 2006.

SEVCENKO, Nicolau. **A Revolta da vacina**: mentes insanas e corpos rebeldes. São Paulo: Brasiliense, 1984.

SIQUEIRA, Elizabeth Madureira. **A produção açucareira em Mato Grosso**. Diário Oficial de Mato Grosso. Suplemento Mensal. Imprensa Oficial do Estado de Mato Grosso, 1988.

TRUBILIANO, Carlos Alexandre B. **A cidade em transformação:** formação urbana, desenvolvimento e culturas políticas em Campo Grande (1905-1939). Relatório de Qualificação apresentado ao Programa de Pós-Graduação em História da Unesp. Franca: FAPESP, 2013.

VOLPATO, Luiza R. R. **Cativos do sertão**: vida cotidiana e escravidão em Cuiabá:1850/1888. São Paulo: Editora Marco Zero; Cuiabá: Editora da Universidade Federal de Mato Grosso, 1993.

ZORZATO, Osvaldo. **Conciliação e identidade: considerações sobre a historiografia de Mato Grosso**. USP, São Paulo,1998.

Recebido: 14/10/2015
Aceito: 07/01/2016