

O DESAFIO DO ESPAÇO PLATINO ÀS TENDÊNCIAS DE INTEGRAÇÃO DO ANTIGO SUL DE MATO GROSSO AO MERCADO NACIONAL BRASILEIRO: um hiato em dois tempos ¹

Paulo Roberto Cimó Queiroz
Doutor em História Econômica - USP
Professor da Graduação e do Mestrado em História - UFGD

RESUMO: O espaço correspondente ao atual estado brasileiro de Mato Grosso do Sul foi incorporado no século XVI aos circuitos do Paraguai colonial, mas já no século XVII, no contexto que S. B. de Holanda denomina *refluxo assuncenho*, a presença espanhola foi sendo substituída pela luso-brasileira, passando portanto essa região a vincular-se, ainda que de modo inicialmente tênue, ao sudeste da América portuguesa. Em meados do século XIX, com a liberação da navegação brasileira pelo rio Paraguai, essa região voltou, de certo modo, a fazer parte do *espaço platino*. O presente trabalho busca evidenciar que, a despeito das notáveis mudanças induzidas pela livre navegação, esse último período de vinculação ao espaço platino constituiu, na verdade, uma espécie de “hiato”, no interior do processo mais longo representado pela vinculação com o mercado nacional brasileiro.

PALAVRAS-CHAVE: Rio Paraguai, navegação fluvial, charque, erva-mate, mercado interno.

ABSTRACT: The territory of the current Brazilian state of Mato Grosso do Sul became a part of colonial Paraguay in the 16th century. Over the 17th century, in the context of what S. B. de Holanda calls *refluxo assuncenho*, the Spanish presence was substituted by Luso-Brazilian and the region became tenuously linked to the Southeast of Portuguese America. In the middle of the 19th century, as Brazil gained free navigation up the Paraguay River, in a way the region once again became a part of the *Greater Platine Area*. The present work intends to show that, despite some significant changes induced by free navigation, this

¹ Este texto é uma versão um pouco modificada de um trabalho apresentado no I Congresso Latino-Americano de História Econômica (Montevidéu, dez. 2007) e foi elaborado no âmbito de um projeto que contava, na época, com financiamento da Fundação de Apoio ao Desenvolvimento do Ensino, Ciência e Tecnologia do Estado de Mato Grosso do Sul (FUNDECT). Foi também publicado em *História Econômica & História de Empresas*, v. 11, n. 1, jan./jun. 2008. O autor agradece aos editores de REHR o convite para esta re-publicação e espera que o texto possa ser útil aos leitores deste importante periódico.

connection to the Platine area was in effect a sort of “hiatus” within a longer process represented by the region’s integration into the Brazilian national market.

KEY-WORDS: Paraguay River, fluvial navigation, salted and dried beef, Paraguayan tea, internal market.

Introdução

Na porção noroeste da Bacia Platina situa-se o território que Sérgio Buarque de Holanda denominou *Extremo Oeste*, correspondente, grosso modo, ao atual estado de Mato Grosso do Sul e à parte meridional do atual estado de Mato Grosso ². Situado a várias centenas de quilômetros dos litorais oceânicos, é este um território marcado pela continentalidade – caráter esse que parece ainda mais acentuado pelo fato de suas ligações com o Atlântico, orientadas no sentido leste-oeste, se terem caracterizado, historicamente, pelas dificuldades opostas pelo meio físico. Entretanto, essa mesma continentalidade se apresenta, por assim dizer, “atenuada” pelo fato de que o litoral atlântico pode ser igualmente atingido, a partir dessa região, mediante o trânsito pelo sistema fluvial Paraguai-Paraná, orientado no sentido norte-sul. Se o percurso por essa via se apresenta muito mais longo que aqueles efetuados na direção leste-oeste, ele historicamente se caracterizou também, por outro lado, por ser mais rápido e muito mais cômodo, beneficiando-se de condições de navegação que, do médio Paraguai até o estuário do Prata, variam de regulares a excelentes – condições essas tão vantajosas que um geógrafo brasileiro chegou a considerar essa via fluvial como a *porta verdadeira* para a região que ficaria conhecida como Pantanal (VALVERDE, 1972: 101-102; v. **Figura 1**, ao final do texto).

As facilidades oferecidas por essa *porta verdadeira* foram bem cedo reconhecidas pelos conquistadores espanhóis que, a partir do estuário platino, se dirigiram ao interior do continente, nas primeiras décadas do século XVI. Inicialmente motivados pela busca da mítica *Serra de Prata*, esses espanhóis lançaram as bases do Paraguai colonial, de modo que Assunção (fundada em 1537) logo se converteu em um centro de fixação de “colonos”

² Trata-se aqui de uma parte de um espaço maior, formalmente constituído no século XVIII como “capitania de Mato Grosso” (1748) e que passou sucessivamente à condição de *província* e *estado*. Em 1977 o estado foi dividido: a porção setentrional manteve o antigo nome (*Mato Grosso*) e a porção meridional passou a denominar-se *Mato Grosso do Sul*. Neste trabalho, refiro-me ao território que daria origem a esse novo estado como “sul do antigo Mato Grosso”, “antigo sul de Mato Grosso” ou simplesmente “SMT”.

dedicados a atividades agropecuárias mediante a exploração do trabalho indígena. Entre o final do século XVI e o início do século seguinte, seria também integrada a esse contexto a região correspondente ao atual Mato Grosso do Sul – onde os *encomenderos* assuncenhos estabeleceram o núcleo avançado chamado *Santiago de Xerez* e jesuítas vinculados à Espanha fundaram as *reduções do Itatim* (cf. GADELHA, 1980).

Contudo, o domínio espanhol sobre o território hoje sul-mato-grossense logo se desfez, no contexto que Holanda denomina *refluxo assuncenho* – parcialmente relacionado à ação dos luso-brasileiros, isto é, preadores de índios procedentes do planalto paulista (então capitania de São Vicente) que, desde o início do século XVII, se fazem presentes em áreas ocupadas pelos espanhóis. Nesse contexto, nem Xerez nem as referidas missões subsistiram além da primeira metade do referido século (HOLANDA, 1986).

Integração inicial da região aos circuitos econômicos brasileiros

Assim, o território do SMT emergiu para a história da América portuguesa já nessa primeira metade do século XVII, quando os indígenas que o habitavam passaram a ser alvo das incursões escravizadoras efetuadas pelos referidos paulistas. Esses *bandeirantes* foram, acima de tudo, *despovoadores*, que aprisionaram, dizimaram ou afugentaram os grupos indígenas inicialmente ali estabelecidos. De todo modo, pode-se dizer que, por meio dessa repugnante atividade econômica, já então esse território passa a fazer parte dos circuitos comerciais da colônia lusitana, haja vista que os escravos índios eram conduzidos ao trabalho no planalto paulista – onde, ao longo do século XVII, a força-de-trabalho indígena constituiu, como se sabe, a base de prósperas lavouras de trigo (cf. MONTEIRO, 2000).

Mais tarde, já no início do século XVIII, os *bandeirantes* passaram a aventurar-se em áreas situadas ao norte do SMT, do que resultou, em 1718/1719, a casual descoberta de ricas jazidas de ouro de aluvião. Esse evento se tornou especialmente importante por dois aspectos: a partir dele começou o efetivo povoamento da região por parte dos luso-brasileiros e o governo português passou efetivamente a se interessar pelo domínio desse território (CANAVARROS, 2004). Deve-se ressaltar que o SMT ficou fora da área de ocorrência dos achados auríferos, os quais se limitaram ao território do atual estado de Mato Grosso (a região de Cuiabá e, logo depois, o vale do rio Guaporé, já na bacia amazônica). Nesse território, portanto, é que foi estabelecida a sede da capitania de Mato Grosso, criada em 1748. À porção meridional da capitania restou, assim, a função de área de ligação entre

as regiões auríferas e os centros povoados do litoral brasileiro: no SMT situava-se, de fato, a maior parte do trajeto percorrido pelas *monções*, expedições fluviais que, em sua rota São Paulo-Cuiabá, percorriam os rios Tietê, Paraná e Pardo, na bacia do Paraná, e Coxim, Taquari, Paraguai, São Lourenço e Cuiabá, na bacia do Paraguai (HOLANDA, 1990).

Nesse contexto, verificou-se um interessante ensaio de estabelecimento, no SMT, de atividades eminentemente produtivas. Em vários pontos ao longo do percurso monçoeiro, rapidamente surgiram, ainda nos primeiros anos da década de 1720, vários sítios dedicados ao abastecimento das expedições em trânsito – constituindo um “*esforço incipiente de ocupação*” que “*seguramente beneficiaria as frotas e os moradores das lavras minerais*” (HOLANDA, 1986: 73). Outro, contudo, seria o destino de quase todos esses sítios – o que se deveu, ao que me parece, à relativa fraqueza do fluxo comercial associado às monções (cf. QUEIROZ, 2006). Sendo o ouro de aluvião, as jazidas esgotavam-se rapidamente, o que limitou o vigor da corrente comercial entre São Paulo e Cuiabá. Além disso, cedo as monções tiveram de defrontar-se com sérios concorrentes, dentre os quais se destacaria um caminho terrestre aberto em 1736-1737, ligando Cuiabá às minas de Goiás (descobertas em 1725) e daí com Minas Gerais, São Paulo e o Rio de Janeiro. Nesse contexto, o tráfego monçoeiro pelo SMT não foi capaz de sustentar o referido ensaio de ocupação produtiva. Com a única exceção da *fazenda de Camapuã*³, os sítios acima referidos, diante da forte resistência oposta já em 1730 pelos Kayapó e Guaykuru, sucumbiram tão rapidamente quanto haviam surgido e não mais foram reconstruídos (HOLANDA, 1986, p. 73).

De todo modo, embora constantemente diminuídas em sua importância econômica, as monções continuaram a transitar por esse território até meados do século XIX⁴. Além disso, a posse do SMT afigurava-se aos portugueses essencial à segurança do domínio das zonas auríferas. Desse modo, na segunda metade do século XVIII, no contexto das disputas territoriais com a Espanha, e também em face da presença indígena na região, a coroa lusitana ordena a fundação, no SMT, do Forte Coimbra (1775) e da povoação de Albuquerque (que seria depois chamada Corumbá, 1778), no rio Paraguai, e do fortim de Miranda (1797), no rio homônimo. Entretanto, essas povoações não chegaram nessa época a funcionar como autênticos núcleos de irradiação de povoamento – situadas, como estavam, num contexto marcado pela carência de efetivos estímulos econômicos à ocupação produtiva. Desse modo, pode-se dizer que apenas a partir da terceira década do

³ Essa fazenda situava-se no *varadouro de Camapuã*, isto é, o trecho terrestre correspondente ao divisor das bacias dos rios Paraná e Paraguai.

⁴ Não é demais notar que, durante todo esse tempo, a via fluvial de acesso do *Extremo Oeste* ao estuário do Prata permanecia fechada aos luso-brasileiros.

século XIX começariam a estabelecer-se no SMT atividades econômicas, desenvolvidas por não-índios, destinadas a uma longa duração.

De fato, em fins da década de 1820 começaram a dirigir-se para a região do planalto do SMT ⁵ migrantes provenientes de Minas Gerais e das terras paulistas vizinhas da região hoje conhecida como *Triângulo Mineiro*. Iniciando-se pelas imediações do rio Paranaíba (um dos formadores do Paraná), na área que ficaria conhecida como “*sertão dos Garcia*”, esse povoamento se irradiaria, na década de 1840, nas direções oeste e sul, em direção à região chamada *Vacaria* ⁶ e ao vale do rio Apa (cf. ALMEIDA, 1951; CORRÊA FILHO, 1969; LUCÍDIO, 1993, *passim*.) ⁷. Nessa mesma época, também a porção meridional do Pantanal (situada no SMT) começava a passar por um novo processo de ocupação, com a chegada de migrantes provenientes da zona pecuária que se havia estabelecido ao norte, na região de Cuiabá, desde o século anterior (CORRÊA FILHO, 1926: 21-22).

Nesse processo, a corrente “cuiabana” pôde aproveitar, como referências urbanas, os núcleos preexistentes na região sul, isto é, Miranda e Corumbá. A corrente vinda do leste, por sua vez, levou à formação de um novo povoado: *Santana do Paranaíba* (atualmente apenas *Paranaíba*), reconhecido como *freguesia* já em 1838 (cf. RMT 3/5/1849, p. 3) ⁸. Implanta-se assim no SMT uma economia pecuária que se estruturava, conforme a síntese de Salsa Corrêa, em um “*modelo extensivo, de baixo nível técnico e, por isso mesmo, predatório no uso dos recursos do solo*”, “*cuja maior expressão foi a posse latifundiária*” (Lúcia S. CORRÊA, 1999: 93). A força de trabalho, por sua vez, era constituída, especialmente no Pantanal, pelos próprios indígenas, expropriados de suas terras e reduzidos a uma condição de servidão (cf. ESSELIN, 2003: 182; LEITE, 2003: 61).

⁵ No que concerne às características físicas, o SMT apresenta-se repartido em duas formações principais: o *planalto* (parte do planalto sedimentar da bacia do Paraná) e a *baixada* (o vale do rio Paraguai, compreendendo principalmente o *Pantanal*). Os rebordos do planalto, orientados no sentido norte-sul, constituem uma linha de escarpas (*cuestas*), as quais cortam a região quase ao meio e recebem a denominação de “serras”, dentre as quais se destaca a *serra de Maracaju* (cf. IBGE, 1979, p. 11 e ss.). O planalto apresentava-se originalmente recoberto, na maior parte, pelo cerrado, exceto no extremo sul, onde predominava a mata tropical. Campos limpos, em manchas mais ou menos extensas, apareciam em todo o planalto e também na *baixada*.

⁶ Nessa época, o nome *Vacaria* designava uma extensa área de campos limpos existente no planalto, acompanhando a *cuesta* de Maracaju desde as cabeceiras do Apa até as proximidades da atual cidade de Campo Grande.

⁷ É importante assinalar o quão incorreta e enganadora é a designação dessas glebas sulinas como “desertas”, designação essa freqüente na historiografia memorialista. Como notou Salsa Corrêa, o processo aqui referido teve, na verdade, “um nítido caráter de conquista e expropriação das comunidades indígenas, há muito estabelecidas na região” (CORRÊA, 1999, p. 92).

⁸ Com a abreviatura RMT designo os relatórios, discursos ou mensagens dos presidentes da província/estado de Mato Grosso, apresentados geralmente na abertura das sessões da assembleia legislativa e aqui identificados pela data de apresentação (dia/mês/ano).

Tais características, conforme assinala Salsa Corrêa, eram precisamente as que garantiam um baixíssimo custo de produção do gado – e pode-se dizer que, em função delas, o processo de ocupação aqui referido, centrado na pecuária bovina, pôde representar para o SMT o início de uma efetiva inserção nos circuitos econômicos nacionais. Sabe-se, de fato, que os povoadores vindos de Minas eram pecuaristas que já estavam integrados, “desde a segunda metade do século XVIII, ao abastecimento do Rio de Janeiro”, e era precisamente em função desse mercado que eles agora se expandiam (MAMIGONIAN, 1986: 47). Foi, portanto, em razão do processo aqui descrito que o SMT deixou a antiga feição de simples *área de passagem* para vincular-se, ainda que de modo tênue e periférico, ao universo econômico centrado no sudeste brasileiro – vinculação essa materializada principalmente nas remessas de gado bovino magro que, depois de engordado nas invernadas mineiras, seguia para o abate nos centros consumidores.

Tais remessas parecem haver começado a verificar-se, com maior regularidade, a partir de fins da década de 1840 (cf. RMT 3/5/1862, p. 125-126), e se tornariam ainda mais perceptíveis a partir dos anos 1850 – os quais constituem, como se sabe, um período de várias e importantes transformações econômicas no Brasil, ligadas ao fim do tráfico de escravos, e assinalaram inclusive, como notou Wilcox, “o início de uma pecuária moderna no centro-sul” do país (WILCOX, 1992: 102; GARCIA, 2001: 19 e 35) ⁹.

É importante notar que o início do povoamento não-índio no vale do Paranaíba foi responsável por um estreitamento dos contatos, com o sudeste brasileiro, por parte não apenas do SMT mas também de outras porções da província de Mato Grosso – e isso antes mesmo de a exportação de gado ganhar importância suficiente para começar a aparecer nos registros dos dirigentes provinciais. A esse respeito, cabe notar que o povoado de Santana do Paranaíba estava desde o início ligado por via terrestre a Uberaba, no Triângulo Mineiro – e Uberaba, por sua vez, dispunha já de caminhos para São Paulo e o Rio de Janeiro (cf. FLEURY, 1925: 30). Enquanto isso, os habitantes da região de Cuiabá dependiam, para sua ligação com o sudeste, principalmente do já mencionado caminho para Goiás, que alongava enormemente a referida ligação. Assim, tudo indica que os dirigentes mato-grossenses vislumbravam agora a possibilidade de juntarem forças com os povoadores recém-imigrados para o SMT com vistas a uma conexão mais breve entre Cuiabá e o sudeste.

⁹ A fim de facilitar a leitura, preferi, neste trabalho, passar para o idioma português os trechos extraídos da obra de Wilcox.

De fato, na década de 1830 ganham notável destaque, nas cogitações e ações daqueles dirigentes, o projeto da chamada “estrada do Piquiri”. Ela deveria, antes de tudo, ligar Cuiabá ao novo povoado sulino de Paranaíba, mas é especialmente digno de nota (e de maiores estudos) o fato de que essa nova estrada é sempre referida, pelos presidentes da província, como “estrada para São Paulo” – indicando, portanto, um interesse em uma ligação *direta* com essa província. Imaginava-se de fato que esse novo caminho poderia substituir a velha estrada de Goiás, na efetivação do comércio cuiabano ¹⁰ (RMT 2/3/1836, p. 6). Além disso, tendo-se em vista o fato de que a região de Cuiabá (vale dizer, a porção norte do Pantanal) já contava então com um significativo rebanho bovino, esse caminho mais curto podia ser encarado como uma via de exportação do gado criado também ali, e não apenas no SMT (cf. RMT 30/11/1836, p. 16-17; MAMIGONIAN, 1986: 46).

Ao longo da década de 1830, multiplicaram-se os esforços com relação a essa ligação – esforços esses que, empreendidos sobretudo pelo governo provincial de Mato Grosso, receberam significativo apoio da província de São Paulo e do próprio governo imperial. Nesse processo, além da seção de Cuiabá a Santana do Paranaíba, chegou a ser efetivamente aberta uma picada que, prosseguindo além de Santana, cruzava o rio Paraná no local chamado *Porto Taboado* e seguia daí em direção às vilas paulistas de Araraquara e Piracicaba (cf. RMT 1º/3/1838, p. 8; RMT 1º/3/1840, p. 18, 20-21).

Sabe-se, contudo, que essa ligação direta com São Paulo não logrou obter uma firme adesão dos comerciantes – tanto que, em 1844, o presidente da província chega a alvitrar medidas que tornassem obrigatória a passagem dos negociantes pela “estrada nova”, fazendo assim “cessar o hábito em que estão de transitar somente pela estrada antiga”, isto é, a de Goiás (RMT 1º/3/1844, p. 10-11). Mas essa falta de adesão não deve significar que tal via tenha sido completamente abandonada. Em 1851, de fato, o presidente da província declara que, não obstante as dificuldades enfrentadas na estrada do Piquiri, “transitam anualmente por ela algumas tropas, as boiadas que se exportam para a província de Minas, e os estafetas do correio de S. Paulo, por cuja via se efetua quase toda a correspondência que temos com a Corte” (RMT 10/5/1851, p. 34-35).

A busca de maior integração com o sudeste levou também, nessa época, a tentativas de melhoramento das vias fluviais. Esforços foram feitos com vistas a reanimar a antiga rota das monções, por meio de uma variante que seguiria pelos rios Miranda, Aquidauana e

¹⁰ O comércio entre Cuiabá e o Rio de Janeiro, realizado por tropas de mulas, centrava-se na exportação de pequenas quantidades de ouro e diamantes e na importação de variados gêneros de consumo.

Anhanduí-guaçu (cf., p. ex., RMT 1º/3/1838, p. 8-9; RMT 2/3/1839, p. 46-48; RMT 1º/3/1840, p. 26-27). No mesmo sentido registram-se as iniciativas do paulista barão de Antonina, que levaram, em meados do século XIX, ao estabelecimento de uma rota pelos rios Tibagi e Paranapanema, pelo lado de São Paulo, e Ivinhema, Miranda e Paraguai, pelo lado de Mato Grosso (cf. RMT 3/5/1849, p. 5-6, p. 13; RMT 10/5/1851, p. 31; v. tb. WISSENBACH, 1994).

O aumento da criação e exportação de gado, que se verificou sobretudo no SMT, produziu quase que de imediato outros efeitos sobre a economia dessa região e do conjunto da província. Destacou-se, a esse respeito, a extração de sal, praticada desde pelo menos 1848 sobretudo na chamada *Bahia Negra*, pouco abaixo do Forte Coimbra (RMT 3/5/1848, p. 13-14); pelo que se informa, o incremento dessa produção foi tal que “desalentou a importação do sal marítimo” (RMT 3/5/1854, p. 12). Além disso, especificamente na região conhecida como *sertão dos Garcia*, tendeu a ocorrer uma certa diversificação da produção e do comércio, para além da simples prática da pecuária bovina:

O comércio, a indústria pastoril e a lavoura progrediam em Santana do Paranaíba com a máxima animação, porquanto havia alguns agricultores [...] que recolhiam anualmente aos paióis de suas fazendas 100, 120, 130 carros de grosso milho branco; 300 e 400 alqueires de feijão; 600 e 800 alqueires de arroz; fabricavam açúcar e aguardente em grande quantidade; mantinham centos de porcos nas cevas; desenvolviam a criação do gado vacum; fabricavam muitos milhares de queijos e manufaturavam algodão, que exportavam (FLEURY, 1925: 37).

O mesmo autor registra ainda, expressamente, a exportação de diversos desses gêneros para a cidade paulista de Piracicaba, por meio de uma via fluvial que teria sido utilizada “até 1865 pouco mais ou menos”:

Este comércio se fazia em canoas, batelões e barcas que desciam os rios Paranaíba e Paraná e subiam o Tietê e Atibaia até o Porto daquela cidade e vice-versa [...]. Essas monções eram anuais e por elas se exportavam milhares de rolos de algodão branco tecido no sertão, algodão em ramas, queijo em grande quantidade, muito toucinho; e importavam sal, café, ferro, fazendas e outras mercadorias (FLEURY, 1925: 36).

Contudo, as ligações terrestres foram, sem dúvida, as mais importantes nesse processo de ocupação do SMT, sendo que o próprio comércio de “importação” era feito também, pelo menos em parte, pelas estradas boiadeiras:

O gado, uma vez formadas as boiadas, que seguiam para Uberaba (Minas Gerais) ou Araraquara (S. Paulo), tocava-se por terra, havendo indicações de que parte das mercadorias que abasteciam aquela região viessem também por essa via, seja trazida por boiadeiros que vinham comprar gado direto nas fazendas, seja por fazendeiros que iam vendê-lo em tais centros (LUCÍDIO, 1993: 224-225).

Desse modo, pode-se dizer que, na década de 1850, a nascente economia mercantil do SMT, centrada na pecuária bovina, orientava-se firmemente para os circuitos econômicos nacionais brasileiros. Isso, aliás, era também verdade, na maior parte, para a região de Cuiabá, que se servia não só dos novos caminhos de ligação com Minas e São Paulo como ainda das velhas ligações que cortavam a província de Goiás. Esse panorama, contudo, começaria a ser modificado após a abertura do rio Paraguai à navegação brasileira, a qual permitiria a comunicação da província de Mato Grosso com o Atlântico pela via do estuário do Prata.

A abertura do rio Paraguai e a articulação com o espaço platino

A proposta de utilização da via platina, como a melhor alternativa para as comunicações e comércio de Mato Grosso, aparece ainda no período colonial. Essa idéia está presente, de fato, na obra de autores como Cândido Xavier de Almeida e Souza, que escreve por volta de 1800 (SOUZA, 1949: 114), e Veloso de Oliveira, que escreveu em 1810 (OLIVEIRA, 1978: 63). Em fins da década de 1820, outros autores defenderam enfaticamente a navegação do rio Paraguai como meio de se promover o desenvolvimento da economia mato-grossense (ALINCOURT, 1877-78: 112-113; FLORENCE, 1948: 131-132), e em 1837 o presidente da província, Pimenta Bueno, reconhece expressamente as vantagens dessa via (RMT 1º/3/1837, p. 7-8). O sucessor de Bueno, enfim, pelo que consta, empenhou-se na abertura dessa navegação a tal ponto que, com sua iniciativa de tentar enviar um emissário a Assunção, chegou a atropelar o próprio governo central brasileiro (CORRÊA FILHO, 1969: 523).

Na verdade, sob um ponto de vista cuiabano (que tendia a ser o do conjunto dos dirigentes mato-grossenses), é perfeitamente compreensível tal empenho – estando a capital de Mato Grosso, como estava, obrigada a depender, para seus contatos com o litoral, de vias internas extensas e problemáticas. A fortalecer tal ponto de vista havia ainda a circunstância de que era no vale do rio Paraguai que residia “quase toda [a] população civilizada” da província, sendo que, dessa população, mais de 4/5 concentravam-se em

redor da capital, Cuiabá (LEVERGER, 1975: 30-31). Assim, depois que, no início da década de 1840, um emissário do governo de Mato Grosso finalmente conseguiu chegar a Assunção, onde foi recebido “com toda a distinção e hospitalidade” (RMT 1º/3/1844, p. 4), o tema da abertura da navegação passa a ser costumeiramente mencionado, em tom esperançoso, nos relatórios dos presidentes.

A expectativa cresceu após a derrubada do governante argentino Juan Manuel de Rosas (1852), da qual resultou a liberação da navegação no território da Confederação Argentina. Assim, já em 1853 o governo imperial declarou “habilitado para o comércio estrangeiro”, mediante a instalação de uma Mesa de Rendas, um porto no rio Paraguai (porto esse que, ainda então chamado Albuquerque, logo seria conhecido como *Corumbá*, cf. RMT 3/5/1854, p. 4-5). Restava, contudo, a liberação do trecho paraguaio do rio Paraguai, a qual somente foi obtida mediante um tratado assinado em 1856 (cf. DORATIOTO, 1998: 195).

Embora ainda parcial, essa liberação deu imediatamente ensejo ao comércio, registrando-se nesse mesmo ano a chegada, tanto a Corumbá como a Cuiabá, de “diversas embarcações mercantes nacionais” (RMT 4/12/1856, p. 4, p. S1-1), aí incluída uma escuna que trouxera “mercadorias de Buenos Aires” (RMT 3/5/1857, p. 11). O contexto era então de otimismo. Nas palavras de Zanotti de Medrano, o cônsul brasileiro em Buenos Aires avaliava, em 1857, que “*tudo o que aquela província [Mato Grosso] pudesse produzir, teria boa aceitação tanto em Buenos Aires quanto nas províncias argentinas*” (ZANOTTI DE MEDRANO, 1989: 320). Nas palavras do próprio cônsul, os “*produtos intertropicais*”, bem como os “*despojos de gado vacum*” e as “*plantas medicinais*”, provenientes de Mato Grosso, eram “*gêneros de fácil absorção*” no mercado platino (cf. id., ibid.).

Contudo, os brasileiros consideravam que as “*minuciosas regulamentações*” então adotadas pelo governo paraguaio, com relação ao trânsito de embarcações do Império, negavam, na prática, a liberdade de navegação (CORRÊA, 1999: 130). Por esse motivo, houve sérios desentendimentos entre os dois países, os quais somente foram resolvidos com a assinatura, no início de 1858, de uma “*convenção adicional*” ao tratado de 1856 (RMT 3/5/1858, p. 19). Na vigência dessa convenção, o governo imperial imediatamente providenciou a organização de uma empresa que, mediante subvenção, deveria efetuar a navegação a vapor entre Montevideú e Cuiabá. Surgiu assim a *Companhia de Navegação do Alto Paraguai*, que iniciou suas operações em novembro de 1859 (RMT 3/5/1862, p. 91-95).

Também imediatamente começaram a refletir-se, sobre o até então modestíssimo povoado de Corumbá, os efeitos da nova situação. “Tomando em consideração o número de habitantes que já tem este lugar”, dizia em 1862 o presidente da província, “e outras razões que concorrem para que em breve tempo venha ele a tornar-se o principal empório do comércio da província, [...] muito convirá elevá-lo à categoria de vila” (RMT 3/5/1862, p. 40). Nesse contexto, destacavam-se os investimentos efetuados pelo governo imperial:

Em 1858, o governo imperial determina a construção de um Arsenal de Guerra e do Trem Naval em Corumbá. Para efetivar as obras envia sessenta e sete operários [...]. Ao mesmo tempo determina [...] que sua área urbana seja traçada, [...] os edifícios públicos fossem planejados e os orçamentos para sua construção enviados ao governo imperial. A Mesa de Rendas, que funcionava em um rancho de palha, ganha um novo edifício. Os vapores de guerra da marinha são estacionados em Corumbá (GARCIA, 2001: 43-44).

Desse modo, além de contar com um porto alfandegado e estar “bem localizada geograficamente para a atividade comercial”¹¹, a povoação de Corumbá se beneficiava da presença de “*uma massa consumidora em crescimento e com razoável poder aquisitivo, representada pela concentração de militares ali estacionados*” (GARCIA, 2001: 43-44).

A Guerra da Tríplice Aliança contra o Paraguai, iniciada em 1864-1865, interromperia, com seu dramático cortejo de horrores e destruições, o processo até aqui referido. O rio Paraguai voltava a fechar-se à navegação brasileira; além disso, as operações bélicas devastaram tanto a República do Paraguai quanto o SMT (haja vista que, como se sabe, a guerra começou precisamente com a ocupação paraguaia desse território).

Foi, portanto, somente com a tomada de Assunção, em 1869, já quase ao final do sangrento conflito, que o trânsito pelo rio da Prata até Mato Grosso pôde ser retomado. Nesse novo contexto, o comércio reapareceria como “*o setor mais dinâmico da economia provincial*” (GARCIA, 2001: 100), sendo que, tal como havia ocorrido no período anterior, destacavam-se as medidas adotadas pelo governo central: em 1866 esse governo isenta de impostos de importação o porto alfandegado de Corumbá, e “*em 1872 a isenção é prorrogada por mais cinco anos, vencendo somente em 1878; a concentração militar na cidade, que já era grande antes da Guerra do Paraguai, aumenta depois da guerra, com a instalação do arsenal da marinha, removido de Cuiabá*” (GARCIA, 2001: 103).

¹¹ De fato, até Corumbá podiam chegar embarcações de maior calado, de modo que essa localidade se tornou um ponto de transbordo: dali as mercadorias importadas eram redistribuídas, mediante embarcações menores, a outros portos fluviais no interior da província.

Multiplicaram-se então as *casas comerciais*, estabelecidas principalmente em Corumbá mas também em outros centros urbanos da região ¹². De fato, os portos de Montevideu e Buenos Aires, situados “às portas da Bacia do Prata”, não cobravam direitos sobre o “comércio de trânsito” (isto é, “aquele que, proveniente de ultramar, era conduzido aos países vizinhos por seus territórios”), o que constituiu “*um incentivo ao comércio mato-grossense*” (ZANOTTI DE MEDRANO, 1989: 288). Além disso, a navegação fluvial permitiria a Mato Grosso “*tomar parte no comércio platino, que nos meados do século XIX parecia ser de grande futuro*” (id., ibid.).

De fato, pode-se dizer que a porção mato-grossense/sul-mato-grossense situada no vale do rio Paraguai passou, de certa forma, a fazer parte do espaço econômico platino. O fim da guerra “atraiu para a região vários negociantes vindos de Buenos Aires e Montevideu”, muitos dos quais “*tinham boas conexões nesses centros, além de acesso a crédito não-disponível a seus equivalentes mato-grossenses*” (WILCOX, 1992: 137). Dentre esses empreendedores, nota Wilcox, o mais importante foi o argentino Rafael del Sar, que começou vendendo artigos manufaturados em troca de couro, em Corumbá, e logo, em 1873-1874, estabeleceu um *saladeiro* (charqueada) em Descalvados, no alto Paraguai, atual município de Cáceres (WILCOX, 1992: 138-139). Por volta de 1880 del Sar vendeu o estabelecimento ao uruguaio Jaime Cibils y Buxareo, o qual, por sua vez, montou no local uma moderna fábrica de caldo e extrato de carne, cuja produção era exportada, com bons resultados, para a Europa (WILCOX, 1992: 139-140; v. tb. GARCIA, 2005, passim.).

Como mais uma demonstração das estreitas ligações então estabelecidas com o Prata, encontra-se a informação de que, devido ao *mal-de-cadeiras*, que dizimava os rebanhos de eqüinos e muares do Pantanal ¹³, essa região dependia do Prata para a importação desses animais ¹⁴. Em 1878, por outro lado, registra-se a presença platina também no importante ramo da navegação fluvial, por meio de uma “companhia de vapores argentinos que navegam entre Buenos Aires e Corumbá” (RMT 1º/11/1878, p. 25). Já no início do século XX, enfim, assinala-se o domínio de grandes extensões de terras, no sul de Mato Grosso, por empresas constituídas na República Argentina: as sociedades *Trust del*

¹² A esse respeito, v. Album graphico do Estado de Matto-Grosso (1914) e Reynaldo (2004). Sobre a cidade de Corumbá, nessa época, v. o abrangente estudo de Souza (2001). Sobre os trabalhadores empregados na navegação, v. Oliveira (2005).

¹³ *Mal-de-cadeiras* “é o nome vulgar da epizootia que, em regiões paludosas, ataca cavalos e mulas, matando-os ou inutilizando-os para o trabalho”, a qual “grassou na região meridional de Mato Grosso” na segunda metade do século XIX (Lúcia S. CORRÊA, 1999: 96, nota 145; grifos meus).

¹⁴ Assim, del Sar precisou efetuar “dispendiosa importação de cavalos da Argentina e Paraguai”, e também Cibils efetuou “regulares importações de cavalos do Rio da Prata” (WILCOX, 1992: 139 e 142).

Alto Paraguay e Fomento Argentino Sud-Americano, fundadas em Buenos Aires respectivamente em 1906 e 1907 (QUEIROZ, 2004a: 133-135).

Enfim, a via platina oferecia a possibilidade de contatos diretos com o mercado mundial. Desse modo, o pólo comercial de Corumbá tende a apresentar-se cada vez mais internacionalizado, sobretudo a partir de fins do século XIX, quando se amplia o movimento de exportação de capitais dos países centrais do capitalismo em direção aos países periféricos, numa fase que duraria até as vésperas da Primeira Grande Guerra. A “*burguesia mercantil*” de Corumbá era, de fato, composta em grande parte por comerciantes estrangeiros (Valmir B. CORRÊA, 1985: 18-20).

Em todas essas circunstâncias, na verdade, não apenas o vale do Paraguai mas vastas porções, para não dizer a quase totalidade do território do SMT, se vincularam aos fluxos comerciais platinos, que traziam gêneros de consumo das mais variadas procedências. De fato, a abertura do rio Paraguai dinamizou, por sua vez, a navegação de seus principais afluentes sul-mato-grossenses, de tal modo que os portos fluviais de Miranda e Aquidauana (nos rios homônimos), bem como Coxim (no rio Taquari), tornaram-se importantes *subpólos* comerciais, articulados a Corumbá. Em outras palavras, as correntes comerciais irradiadas desde Corumbá chegavam, por via fluvial, às localidades acima citadas e delas prosseguiram, agora por caminhos terrestres, para o sudoeste do SMT, toda a Vacaria e até mesmo o sul de Goiás e a região de Santana do Paranaíba. A esse respeito, afigura-se especialmente interessante o caso de Coxim, uma povoação que começou a surgir em 1862 no ponto extremo da navegação do rio Taquari, isto é, nas imediações da barra do rio Coxim. Segundo se informa, antes mesmo de se estabelecer a referida povoação,

já tinha afluído à barra do Coxim grande número de carros da província de Goiás e do município de Santana do Paranaíba, carregados de café, toucinho, carnes, fumo, açúcar, rapaduras e outros gêneros, para serem vendidos ali mesmo ou em Corumbá, ou permutados por sal, ferro, vinho, louça e diversas outras mercadorias que, importadas pelos rios da Prata e Paraguai, podem chegar àquela província e município mais baratas do que por qualquer outra via (RMT 3/5/1863, p. 61).

Contudo, o caso mais notável, no tocante às vinculações aqui estudadas, foi aquele da economia ervateira, vale dizer, a exploração dos vastos ervais nativos existentes nas matas do extremo sul do SMT. Como notou uma autora, de todos os produtos mato-grossenses/sul-mato-grossenses que podiam ser então comercializados no Prata, “*nenhum foi tão significativo quanto a erva-mate*”; “*considerada de qualidade superior àquela*

exportada do Paraná e do Rio Grande do Sul”, a erva sul-mato-grossense “*ofereceu condições peculiares para o estabelecimento de um sólido comércio com o Prata*” (ZANOTTI DE MEDRANO, 1989: 323)¹⁵. A mesma autora registra já em 1857 a exportação, de Corumbá para Buenos Aires, de 10 arrobas de erva-mate (id., p. 327), e após a guerra esse comércio se tornaria muito mais importante. De fato, costuma-se associar à ação do empresário Tomás Laranjeira, entre fins da década de 1870 e inícios da década seguinte, o início da montagem de um grande empreendimento ervateiro, estabelecido formalmente em 1883¹⁶. Nas décadas subseqüentes, essa companhia (já então ligada a importantes parcelas da oligarquia mato-grossense) viria a exercer um virtual monopólio da extração e comercialização da erva-mate sul-mato-grossense.

A vinculação dessa empresa ao mercado consumidor da Argentina, bem como a capitais acumulados nesse país, pode ser identificada desde o início das atividades de Tomás Laranjeira. De fato, uma fonte destaca, na história da Companhia, o papel de Francisco Mendes Gonçalves, um português que se teria tornado amigo de Laranjeira durante a Guerra do Paraguai e com o qual teria concebido, depois da guerra, “*a idéia de um empreendimento comercial para explorar o intercâmbio de produtos agrícolas e extrativos entre o Brasil, o Paraguai e a Argentina*” (PANEGÍRICO, 1941: 7). Como parte desse projeto, Gonçalves fundou em Buenos Aires, onde se estabeleceu, a firma *Francisco Mendes & Companhia*, à qual Laranjeira, depois de haver obtido a concessão para exploração dos ervais sul-mato-grossenses, encaminhava sua produção (id., *ibid.*; v. tb. RONCO, 2004: 15-16). Sabe-se, de fato, que Laranjeira exportava a erva-mate simplesmente *canchuada*, isto é, submetida apenas a um primeiro beneficiamento; desse modo, ficavam a cargo de Gonçalves a conclusão do processo de beneficiamento e a distribuição do produto no mercado argentino.

No SMT, a maioria dos trabalhadores da Companhia era formada por paraguaios (ARRUDA, 1997). Para suas atividades nos ervais, Laranjeira utilizou, sobretudo no início, um porto paraguaio: o de Concepción, que se ligava ao território sul-mato-grossense por variados caminhos terrestres; ali a erva era embarcada para o mercado argentino, e ali eram também recebidos os gêneros de consumo destinados aos trabalhadores (ROSA, 1962: 29-30). No início da década de 1890, a empresa nacionalizou (pelo menos oficialmente) sua

¹⁵ Vale lembrar que a Argentina, o grande mercado consumidor da erva-mate, não possuía senão uma pequena extensão de ervais nativos, e até a década de 1920 dependia quase totalmente da importação (v. FIGUEIREDO, 1968).

¹⁶ A despeito de haver assumido, ao longo do tempo, diversas razões sociais, essa empresa ficou historicamente conhecida como *Companhia Mate Laranjeira*.

rota comercial, mediante o estabelecimento do porto *Murtinho* (no rio Paraguai, em território sul-mato-grossense). Mais tarde, já no final da primeira década do século XX, a empresa novamente alteraria sua rota de exportação e importação, trocando o rio Paraguai pelo rio Paraná, a partir do porto de *Guaíra* (no Alto Paraná, logo acima das Sete Quedas); comunicações terrestres foram então estabelecidas de Guaíra até o local chamado *Porto Mendes*, abaixo das Sete Quedas, a partir do qual o rio Paraná voltava a ser navegável.

Por outro lado, observa-se que o porto de Concepción, e até mesmo o de Murtinho, em sua condição de pontos de contato com o espaço platino, eram também utilizados por muitas outras pessoas. A esse respeito, é preciso notar que, nesse extremo sul do SMT, configurou-se a partir de 1870 um complexo universo econômico, envolvendo muitos outros atores, além da Companhia Mate, e englobando atividades agropecuárias e comerciais, além da extração ervateira (sendo que tampouco esta pode ser reduzida às ações da Companhia). No pós-guerra, encaminharam-se para o SMT significativos contingentes de imigrantes paraguaios, dos quais nem todos se tornariam empregados da Companhia (WILCOX, 1993). Além disso, continuaram a chegar migrantes brasileiros, vindos de Minas Gerais, São Paulo, Paraná e Rio Grande do Sul. Tais migrantes dedicavam-se à agricultura de subsistência e à pecuária bovina, e alguns também à elaboração de erva-mate, tanto para consumo próprio como para comércio. Finalmente, tendo a guerra praticamente destruído o rebanho paraguaio, essa República constituiu, nas décadas seguintes, um importante mercado consumidor do gado bovino sul-mato-grossense. Assim, o porto de Concepción cedo despontaria como importante entreposto comercial para essas populações estabelecidas no sudoeste (ao longo e ao norte do rio Apa), na Vacaria e em todo o extremo sul do SMT – embora tal comércio haja tendido a transmutar-se em simples contrabando, no qual avultavam o gado, a erva-mate e gêneros de consumo importados (cf. MESA de rendas..., 1902; WILCOX, 1992: 131-132).

Dadas as circunstâncias descritas, parece suficientemente claro que a liberdade de tráfego pelo rio Paraguai representou para a economia de Mato Grosso, e sobretudo a do SMT, um grande melhoramento. Contudo, a meu ver, parte da historiografia tendeu a superestimar as transformações verificadas nessa região após a liberação da navegação¹⁷. Na verdade, o dinamismo econômico revelado após a abertura foi muito modesto, e somente adquire certa significação no confronto com a modéstia, ainda maior, dos padrões

¹⁷ Um exemplo particularmente notável dessa superestimação, tanto em termos quantitativos como qualitativos, pode ser visto em Alves (1984). Entretanto, apreciações exageradas foram, em determinados momentos e em variados graus, compartilhadas por vários autores (dos quais, aliás, não me excludo).

da economia mato-grossense no período anterior. Na opinião de Zanotti, a exportação de Mato Grosso para o Prata “*estava aquém da demanda*”, “*provavelmente porque os produtores locais não estavam preparados para fazer frente a um expressivo comércio*” (ZANOTTI DE MEDRANO, 1989: 321). Tudo indica, contudo, que não se tratava simplesmente de estarem os produtores preparados ou não, pois a mesma autora assinala que “*os problemas da província estavam longe de serem resolvidos. A liberação do rio Paraguai abria, efetivamente, novas perspectivas para o comércio*”, mas era “*necessário melhorar as comunicações internas da província, para facilitar o transporte de produtos exportáveis até o porto de escoamento para o Rio da Prata*” (id., p. 337).

Na verdade, o mais importante, a meu ver, é o fato de que, com poucas exceções, a existência da via fluvial platina não representou uma *condição suficiente* para o desenvolvimento das atividades produtivas no SMT e, menos ainda, no conjunto da província: além dos problemas internos de organização da economia, a *distância*, ainda que agora atenuada pela disponibilidade da *porta verdadeira*, continuava a constituir um empecilho à plena vinculação dessas regiões aos mercados externos. Desse modo, a ampliação do comércio, ensejada pela navegação, tendeu a concentrar-se na importação – sustentada, em grande parte, pelos gastos públicos e pelas isenções de impostos. Leverger, por exemplo, observa que, na conjuntura dos graves atritos com a República do Paraguai, em 1857-58, o governo imperial enviara para Mato Grosso soldados, operários para os estabelecimentos militares, equipamentos e, enfim, “grandes remessas de dinheiro”; em seguida, arremata:

Tendo assim aumentado o número e os meios dos consumidores, tomou o consumo extraordinário incremento. Julgando que este estado de coisas fosse duradouro, os negociantes que, ao princípio, [...] tinham hesitado a entrar na nova via comercial, lançaram-se nela com ardor [...]. Desta sorte o nosso mercado proveu-se, ou antes obstruiu-se, de gêneros cuja saída tem-se tornado de cada vez mais morosa, desde que principiou a cercear-se a despesa (RMT 15/7/1863, p. 19).

Após a guerra, outro presidente constata a mesma situação, agregando ainda uma importante observação sobre a ausência de bases produtivas para o comércio:

Também falha completamente a base em que repousa o comércio, propriamente dito. Não há agricultura, não há indústria, não há exportação: conseqüentemente, o comércio mantém-se num círculo acanhadíssimo e quase que se destina [...] a prover a população [...] onde apenas avulta o elemento oficial, e particularmente o

elemento militar. Arredassem-se estes dois elementos, e o comércio de Mato Grosso desapareceria (RMT 4/10/1872, p. 90).

“Com a isenção dos direitos de importação”, continua o texto, “houve um perfeito dilúvio no surgimento de casas comerciais”, “e todas, afinal, vieram a prejudicarem-se reciprocamente” (id., ibid.). Nos anos seguintes, as avaliações continuavam negativas. Em 1882 o presidente afirmava que “é quase nula a exportação da província” (RMT 15/6/1882, p. 54). Cinco anos depois, outro era mais incisivo: “Conserva-se o comércio quase estacionário, e definharia completamente se não fosse alentado pela considerável quantia que anualmente ministra o Tesouro para as despesas da província” (RMT 1º/11/1887, p. 112-113). Tais avaliações são confirmadas pelos dados coligidos por Borges, os quais mostram que, até 1897, o valor das importações realizadas por Mato Grosso superava, em muito, o valor das exportações – de modo que ainda então essa economia dependia, para sustentar-se, dos recursos remetidos pelo governo central (BORGES, 2001: 44-46). Confirmam, por sua vez, as asserções segundo as quais o capital mercantil, em Mato Grosso, “não estava ancorado em uma atividade produtiva forte” (GARCIA, 2001: 122).

Em outras palavras, com exceção do caso da erva-mate (e, em parte, do caldo e extrato de carne ¹⁸), o comércio com o Prata não ensejou, ao longo da segunda metade do século XIX, um maior desenvolvimento da produção para exportação. Nesse contexto, chama especialmente a atenção a demora em aparecer com importância, no quadro produtivo da província/estado, o *charque* – o que se torna particularmente curioso em face da existência, na região, de um numeroso rebanho bovino.

Wilcox registra, por certo, que a abertura da navegação teria motivado desde logo o início da produção de charque, destinado ao Rio de Janeiro, e que o citado del Sar obteve, com sua charqueada, excelentes resultados financeiros (WILCOX, 1992: 103, 138). Contudo, ainda que se deva levar em conta a existência de um comércio de contrabando, tal produção não parece haver atingido, durante o século XIX, expressão apreciável. De fato, o contrabando era sabidamente intenso no comércio da erva-mate, por exemplo, o que não impediu esse gênero de figurar com destaque, desde cedo, nos registros oficiais da exportação. O charque, por sua vez, não aparece como um item independente, nas listas dos produtos exportados por Mato Grosso, senão a partir do ano de 1905 (RMT 4/3/1905, p. 64). Nos dados coligidos por Zanotti, relativos ao comércio de Mato Grosso com os portos

¹⁸ Digo “em parte”, nesse caso, tendo em vista a pequena participação relativa desses gêneros na exportação mato-grossense (cf. BORGES, 2001: 82-84).

platinos, o charque aparece apenas em 1878-79 e em diminuto valor (correspondente a menos de 10% da exportação de couros no mesmo período, cf. ZANOTTI DE MEDRANO, 1989: 343). Nos dados referentes à exportação fornecidos pela presidência da província em 1886, a “carne seca” figura como parte de um conjunto formado ainda por vários outros gêneros, num valor total de pouco mais de 2 contos de réis (enquanto o valor dos couros, por exemplo, montava a mais de 140 contos, cf. RMT 12/7/1886, p. 36). O estabelecimento de Descalvados, por sua vez, depois de adquirido por Cibils, no início da década de 1880, mudou o foco de sua produção, de tal modo que, nas descrições do estabelecimento, desaparecem as menções ao charque ¹⁹.

Essa circunstância parece indicar que, no tocante à produção de charque, o SMT situava-se, no âmbito do espaço platino, de uma forma relativamente frágil, em decorrência de sua posição antes concorrente que complementar às demais economias da região ²⁰. Em outras palavras, tendo-se em conta que o principal consumidor do charque era o próprio mercado nacional brasileiro, o imenso rebanho bovino mato-grossense parece haver permanecido subaproveitado na medida em que outras áreas, na Argentina e no Uruguai, apresentavam-se melhor posicionadas para atenderem a esse mercado. De fato, segundo Zanotti de Medrano, na década de 1860 a indústria charqueadora argentina “*entrou num período de grande prosperidade*”: “*Na província de Entre Rios surgiram novos estabelecimentos [...] e os de Buenos Aires aumentaram suas atividades*”. Na década seguinte, essa indústria recuou na província de Buenos Aires mas, em contrapartida, tomou “*grande incremento*” em Entre Rios (ZANOTTI DE MEDRANO, 1989: 103). Nessa época, o governo central brasileiro, a despeito das pressões exercidas pelos charqueadores sul-rio-grandenses, preferia atender aos interesses dos “*lavradores*” brasileiros e, assim, favorecia a entrada do charque argentino. Nos países platinos, a produção do charque “*era muito mais barata que no Brasil*”. Assim, como se tratava de um produto essencial à alimentação das “*massas escravas*” e da “*população pobre brasileira*”, tratava-se de “*permitir que o charque chegasse mais barato aos consumidores do país*”. Além disso, o favorecimento ao charque argentino abria espaços para a colocação, nos mercados platinos, dos produtos

¹⁹ Em 1887, em uma minuciosa descrição da situação econômica da província, seu presidente não menciona nenhuma charqueada e situa Descalvados apenas como uma “fábrica de caldos concentrados e extrato de carne” (RMT 1º/11/1887, p. 108). Segundo Garcia, a fábrica de Cibils produzia “extrato de carne, caldos, língua salgada e couro”, exportados à Europa, e “sebo e sabão”, vendidos no mercado interno de Mato Grosso (2005: 70).

²⁰ Vale notar, a propósito, que também Lúcia S. Corrêa assinala que Mato Grosso constituía “uma região produtora *periférica*, desfrutando (em determinadas e especiais circunstâncias) de conjunturas favoráveis de demandas externas” (CORRÊA, 1999: 152; grifo do original).

agrícolas brasileiros. Assim, no comércio brasileiro com a província de Entre Rios, “os navios introduziam os produtos estrangeiros e da lavoura brasileira, levando no retorno o charque argentino para os portos do Brasil localizados na orla marítima” (id.: 103-111).

Se, portanto, o próprio Rio Grande do Sul sofria com a concorrência platina, tal concorrência devia ser muito mais forte com relação a Mato Grosso. Assim se compreende que, ao longo do século XIX e início do XX, os “produtos animais” que aparecem nas listas dos produtos mato-grossenses de exportação²¹ consistam sobretudo em *couros*, além de chifres, sebo e outros itens que, por não demandarem uma custosa preparação, tinham maior possibilidade de encontrar colocação no mercado mesmo tendo de vencer distâncias de milhares de quilômetros. O extrato e o caldo produzidos por Cibils, por sua vez, deviam suportar melhor tais distâncias pelo motivo contrário, isto é, seu alto valor unitário.

Assim, somente mais tarde a indústria charqueadora encontraria melhores condições para se desenvolver no SMT, isto é, precisamente quando o avanço da produção de carne congelada tendeu a restringir o espaço das charqueadas platinas (o que veio a ocorrer mais para o final do século XIX, cf. NASCIMENTO, 1992: 79-80) e o Brasil “fechou suas portas” ao charque platino, “em resposta aos altos impostos alfandegários aplicados aos produtos provenientes de sua lavoura: açúcar, erva-mate e fumo” (ZANOTTI DE MEDRANO, 1989: 142). Sabe-se de fato que, em 1906, o governo brasileiro estabeleceu novas medidas de proteção à produção nacional de charque (NASCIMENTO, 1992: 16), o que, por sua vez, estimulou a migração de charqueadas platinas em direção ao território brasileiro.

Portanto, não parece simples coincidência o fato de que apenas entre 1907 e 1909 tem início efetivamente a instalação, no SMT, de grandes empresas expressamente identificadas como charqueadas, isto é, três estabelecimentos que “remetiam suas produções para o Rio de Janeiro e Nordeste, pelo transporte fluvial via rio Paraguai” – e que, aliás, “pertenciam a industriais uruguaios” e “tinham as suas sedes em Montevideu” (NASCIMENTO, 1992: 9-10).

A persistência e ampliação das ligações com o sudeste brasileiro e o fim do “hiato” platino

Por outro lado, enquanto a via fluvial não se mostrava como uma condição suficiente para um maior aproveitamento do rebanho bovino mato-grossense, o sudeste brasileiro continuava a constituir para esse gado um importante mercado. Como notou Wilcox, depois

²¹ A esse respeito, v. dados em: ZANOTTI DE MEDRANO, 1989: 329, 333 e 339.

de 1870 os pecuaristas de Mato Grosso “efetuaram significativas incursões no mercado brasileiro, a despeito de seu isolamento e da competição do gado criado em Minas e Goiás” (1992: 155)²². Ao longo da segunda metade do século XIX, com efeito, verificava-se o constante e firme incremento dos mercados consumidores do sudeste, principalmente o mercado paulista, na fase de grande expansão de sua economia cafeeira e, logo, industrial – ambas refletidas no rápido crescimento da cidade de São Paulo. Assim, Wilcox situa já nas décadas de 1880 e 1890 a mudança do destino principal do gado do SMT, do Rio de Janeiro para São Paulo: “Transformações no mercado nacional da carne, por volta dos anos 1880 e 1890 (quando o Rio de Janeiro passou a produzir internamente maior quantidade de carne bovina [...]), acarretaram uma mudança do mercado para São Paulo, que se tornava rapidamente o dinamismo econômico do país” (WILCOX, 1992: 452).

A forte atração exercida por esse mercado sobre a economia pastoril do SMT manifestou-se claramente nos esforços, mais notáveis a partir da última década do século XIX, voltados à abertura de novas ligações entre Mato Grosso e São Paulo. Até então, a única estrada boiadeira entre os dois estados era aquela que passava por Santana do Paranaíba, o que obrigava o gado da região da Vacaria, no SMT, a efetuar uma “imensa volta” (RMT 1º/2/1896, p. 27). Assim, já em 1895 o presidente de Mato Grosso menciona projetos de uma ligação mais direta:

Havendo o presidente de S. Paulo me comunicado achar-se concluída a estrada de rodagem que de Salto Grande [no rio Paranapanema] se dirige ao rio Paraná, providenciei, sem demora, de acordo com a indicação daquele governo, sobre os estudos de uma estrada de igual natureza, que pela margem direita do referido rio, que é nossa, vá entroncar com a que termina na margem oposta; ligando assim a riquíssima zona do sul de Mato Grosso ao florescente e próspero estado de S. Paulo (RMT 13/5/1895, p. 18).

Pelo lado de Mato Grosso, o projeto consistia na “abertura de uma estrada de rodagem de Campo Grande ao porto 15 de Novembro, no rio Paraná” (RMT 1º/2/1896, p. 26) – a qual, depois de uma tentativa fracassada ainda na década de 1890, foi finalmente entregue ao tráfego público em 1905 (RMT 4/3/1905, p. 46-47).

²² A esse respeito, creio que devem ser relativizadas as constantes referências aos prejuízos causados à pecuária mato-grossense pela mencionada epizootia conhecida como “mal-de-cadeiras” ou “peste-de-cadeiras” (cf., p. ex., RMT 3/5/1859, p. 33; RMT 3/5/1862, p. 125). Sendo uma doença característica de “regiões paludosas”, isto é, alagadiças, como o Pantanal, ela certamente não afetou, na mesma proporção, a pecuária do planalto.

No tocante ao estreitamento das relações entre São Paulo e o SMT, um importante papel viria a ser desempenhado pela E. F. Noroeste do Brasil (NOB). Essa estrada começou a ser construída em Bauru, em 1905, com o propósito de atingir Cuiabá, a capital do estado de Mato Grosso; contudo, logo esse objetivo foi alterado, sendo definido um novo ponto final: a cidade de Corumbá, no SMT²³. Assim, já em 1908 a construção foi iniciada também pela extremidade sul-mato-grossense – embora a partir do local denominado *Porto Esperança*, também situado às margens do rio Paraguai mas muito a jusante de Corumbá. O trecho Bauru-Porto Esperança foi dado por concluído em setembro de 1914 (cf. QUEIROZ, 1997 e 2004a).

Deve ser ressaltado que a construção dessa ferrovia não se explica por interesses econômicos imediatos, isto é, interesses ligados exclusivamente à movimentação de mercadorias entre São Paulo e o SMT. O fato era que a crescente vinculação com o Prata, ao mesmo tempo em que abria para Mato Grosso interessantes perspectivas de dinamização econômica, trazia também um indesejado “efeito colateral”, do ponto de vista dos dirigentes do Estado nacional brasileiro: tratava-se, no caso, dos riscos à manutenção da soberania brasileira sobre essa província do Oeste. Nesse contexto, os eventuais efeitos econômicos da ferrovia apareciam, na época, claramente subordinados a interesses político-estratégicos do Estado nacional brasileiro: o que se buscava era, essencialmente, uma ligação direta e eficiente entre a fronteira sul-mato-grossense e o litoral atlântico brasileiro, de modo a se poder dispensar a via platina, a qual dependia do trânsito por dois países estrangeiros (o Paraguai e a Argentina) cujas relações com o Brasil não eram consideradas confiáveis²⁴.

Contudo, é certo que a ferrovia atuou de modo poderoso no enfraquecimento da via platina, na medida em que o próprio sentido político-estratégico da estrada deveria traduzir-se em termos econômicos: ela atuaria como um “dreno” do comércio efetuado pela calha do rio Paraguai, de modo a desviar tal comércio no rumo direto do sudeste do Brasil²⁵.

²³ Deve ser lembrado que a cidade de Bauru já então estava ligada, por via ferroviária, à cidade de São Paulo e ao porto de Santos. Assim, a Noroeste era vista como parte de uma futura ferrovia transcontinental, que ligaria Santos ao porto de Arica ou ao de Antofagasta, no litoral do Pacífico.

²⁴ Além disso, com seu traçado diretamente dirigido para a fronteira boliviana, a NOB se prestou desde o início a um outro objetivo da diplomacia brasileira, em face das tensões com a Argentina: a busca de aliados entre os vizinhos, isto é, particularmente a Bolívia, país que, desprovido de litoral marítimo, estaria interessado em ligar-se ao Atlântico por meio da *transcontinental brasileira* (cf. QUEIROZ, 1997 e 2004a).

²⁵ Essa crescente vinculação com a economia paulista chegou a ser considerada como o resultado de um autêntico “complô”, pelo qual o “pólo imperialista” estabelecido em São Paulo teria agido no sentido de retirar Mato Grosso da “órbita do Prata” – com o que esse último estado teria perdido a

Ademais, a influência da ferrovia somou-se àquela exercida pela Primeira Grande Guerra, iniciada igualmente em 1914. Sabe-se de fato que os danosos efeitos da guerra sobre os fluxos internacionais de mercadorias e capitais contribuíram grandemente para a desarticulação do comércio fluvial na bacia platina (cf. CORRÊA, 1999: 159). Além disso, ao ampliar bruscamente o mercado mundial da carne bovina, a Primeira Guerra, como notou Wilcox, praticamente criou a indústria brasileira da carne congelada, com profundas repercussões sobre as regiões criadoras de gado bovino como o SMT. Este espaço, de fato,

já estabelecido como um importante produtor de carne bovina para o mercado paulista, foi rapidamente inserido na economia nacional da época da guerra, exportando crescentes quantidades de gado em pé para os abatedouros de São Paulo e expandindo as pastagens, os abates e a necessária infra-estrutura. A guerra e o período imediatamente subsequente garantiram a definitiva participação de Mato Grosso no capitalismo nacional e internacional – uma situação da qual essa região havia desfrutado apenas de modo periférico, [...] nas décadas anteriores (WILCOX, 1992: 180).

Com isso, pode-se efetivamente dizer que se fechou o “*primeiro tempo*” do “*hiato*” aqui considerado ²⁶. Um dos *símbolos* desse fato, se assim podemos expressar-nos, foi a notável reorientação experimentada pela indústria sul-mato-grossense do charque. Essa indústria, de fato, embora tenha surgido, no SMT, sob o influxo da via fluvial do Prata e de capitais platinos, recebeu da via férrea um poderoso impulso: a ferrovia “*contribuiu para acentuar a diminuição da influência de capitalistas platinos ligados à atividade charqueadora na região. A possibilidade de exportar o charque via estrada de ferro estimulou o desenvolvimento, junto aos trilhos, de pequenas indústrias de capitalistas locais*” (NASCIMENTO, 1992: 12). Concomitantemente, faziam-se presentes os efeitos da Grande Guerra, relacionados à notável multiplicação do número e da produção das charqueadas em Mato Grosso (cf. RMT 13/5/1918, p. 42). Ao que tudo indica, esse aumento de produção se explica pelo fato de que, por ocasião da Guerra e no imediato pós-guerra, o mercado nacional brasileiro (ao qual tradicionalmente se destinava o charque sul-mato-grossense) ficou parcialmente descoberto, na medida em que boa parte da produção nacional de carnes

chance de desenvolver uma “diversificação produtiva” para, ao contrário, inserir-se na “divisão regional do trabalho” como um simples fornecedor de gado para os frigoríficos estabelecidos em São Paulo (cf. ALVES, 1984, passim.; para uma crítica dessa concepção, v. QUEIROZ, 2007).

²⁶ Convém deixar claro que a noção de “hiato”, aqui utilizada, provém de uma interpretação *a posteriori*, propiciada pela observação do devir histórico. Em outras palavras, não se pode dizer que a economia mato-grossense/sul-mato-grossense estivesse, desde o início, “destinada” a integrar-se preferencialmente ao mercado nacional brasileiro.

tendeu então a ser encaminhada para o mercado europeu. Seja como for, dentre os 22 estabelecimentos charqueadores referidos por um autor em 1923, a maioria (13) localizava-se à margem da NOB (cf. MARQUES, 1923: 162-164). Enfim, conforme indicam os dados da **Tabela 1**, a participação da NOB no transporte da produção mato-grossense de charque, que era de menos de 15% em 1919, elevou-se em 1930 a mais de 80%.

Tabela 1

Charque – quantidades exportadas por Mato Grosso e quantidades transportadas pela E. F. Noroeste do Brasil (NOB) – 1919-1930 (em kg)

Ano	Total exportado por Mato Grosso (a)	Quant. transportada pela NOB (b)	b/a (%)*
1919	2.983.848	439.840	14,7
1920	2.535.662	862.720	34,0
1921	2.175.126	1.657.102	76,2
1922	4.775.320	2.813.322	58,9
1927	3.752.549	1.696.137	45,2
1929	3.704.582	3.103.966	83,8
1930	4.329.000	3.577.311	82,6

Fonte: QUEIROZ, 2004: 413. * Devido a freqüentes imprecisões dos dados, o cálculo desse percentual tem aqui um valor sobretudo ilustrativo.

Outro importante símbolo, por sua vez, reside no fato de a ferrovia haver efetivamente capturado, quase que totalmente, o fluxo do comércio mato-grossense/sul-mato-grossense de importação. De fato, o importante papel desempenhado pelo porto de Corumbá, no abastecimento de vastas porções não só do SMT como de todo o estado de Mato Grosso, foi, em boa parte, mantido – mas ele agora se vinculava, de preferência, não aos circuitos platinos mas à via ferroviária, pela qual chegavam ao rio Paraguai, em Porto Esperança, os gêneros manufaturados e outros, nacionais ou importados, destinados ao consumo da região (a esse respeito, v. os dados relativos às rendas da estação ferroviária de Porto Esperança, in QUEIROZ, 2004a: 349-350).

Enfim, na impossibilidade de tratar mais extensamente dessa questão, nos limites deste trabalho, limito-me por ora a assinalar que, dessa época em diante, a vinculação do SMT ao mercado nacional brasileiro continuou a ser potencializada por forças que, desde a década de 1930, mostram-se ainda mais poderosas nesse sentido. De fato, à medida em que se desenvolve no sudeste, e sobretudo em São Paulo, a fase da industrialização acelerada, aquela vinculação ingressa em um novo patamar, representado pelo transbordamento para o território sul-mato-grossense, a partir da década de 1940, das

chamadas *frentes pioneiras* (cf. WAIBEL, 1979). Além disso, aos estímulos econômicos juntaram-se também os políticos, isto é, as políticas comumente englobadas sob o *slogan* da “Marcha para Oeste”, lançada pelo ditador Getúlio Vargas logo no início do Estado Novo (1937) e que se desdobrou, entre outras coisas, num esforço de “nacionalização” das extensas fronteiras sul-mato-grossenses com a Bolívia e sobretudo com o Paraguai (cf. LENHARO, 1986; OLIVEIRA, 1999).

Contudo, mesmo nesse contexto de definitiva integração de Mato Grosso, e sobretudo o SMT, ao mercado nacional brasileiro, o “*hiato*” platino continuou ativo em um “*segundo tempo*”, mais longo. De fato, convém notar que o tráfego fluvial entre o SMT e o estuário do Prata não desapareceu após a construção da NOB – embora ele tenha certamente perdido, à medida que avançava o século XX, quase toda a sua antiga importância relativa. Nesse contexto, o caso mais interessante e notável é, ainda uma vez, aquele da economia ervateira – não por coincidência, certamente, o único caso em que a ligação entre Mato Grosso e o Prata, estabelecida após a abertura da via platina, apresentava sólidas bases produtivas.

Inicialmente, cabe notar que, desde princípios do século XX, o virtual monopólio exercido pela Companhia Mate sobre os ervais começou a desgastar-se, sob a pressão dos migrantes recém-chegados à região e de parcela da elite dirigente mato-grossense. Um importante marco, a esse respeito, foi uma lei estadual que, em 1915, veio garantir aos posseiros estabelecidos na região dos ervais a “*preferência para aquisição*” dos respectivos terrenos (CORRÊA FILHO, 1925: 83-86, 91). Assim, embora o poderio da empresa ainda continuasse muito grande, ficava legalizada a atividade dos produtores ervateiros independentes – cuja posição fortaleceu-se ainda mais durante o Estado Novo, o qual, no contexto da citada “*nacionalização das fronteiras*”, adotou diversas medidas no sentido de enfraquecer a Companhia Mate (cf. JESUS, 2004).

O mais importante, contudo, é que, tanto para a empresa como para os independentes, o principal e quase único mercado continuava a ser a Argentina. Nesse contexto, a Companhia continuou utilizando sua rota particular, aqui já referida, a qual, partindo do Alto Paraná, em Guaíra, contornava o salto das Sete Quedas e prosseguia pelo Paraná abaixo. Os demais produtores, por sua vez, tiveram o socorro (até certo ponto curioso e inesperado) de uma via pensada, em sua forma original, precisamente em oposição aos circuitos do Prata: a própria estrada de ferro Noroeste do Brasil, em seu segmento de Campo Grande a Porto Esperança. De fato, conforme indicam os dados da **Tabela 2**, o transporte de erva-mate já era registrado pela ferrovia desde 1919, e ele

aumentou significativamente a partir de fins da década de 1920. Assim, já em 1930 o presidente do estado se refere expressamente ao transporte de mate “em caminhões de Ponta Porã para Campo Grande, donde é conduzido pelos trens da Noroeste até Porto Esperança e aí embarcado para o Rio da Prata” (RMT 13/5/1930, p. 65-66).

Tabela 2

Erva-mate – quantidades exportadas por Mato Grosso e quantidades transportadas pela E. F. Noroeste do Brasil (NOB) – 1919-1953 (em kg)

Ano	Total exportado por Mato Grosso* (a)	Quant. transportada pela NOB (b)	b/a (%)**
1919	7.101.204	518	-
1920	6.798.589	170	-
1922	9.395.489	497	-
1927	10.290.249	797.870	7,8
1932	11.117.000	2.001.000	18,0
1933	9.388.000	1.227.520	13,1
1934	7.673.000	1.579.590	20,6
1935	9.569.000	2.992.230	31,3
1936	12.979.000	4.203.950	32,4
1937	12.309.000	3.628.430	29,5
1938	11.468.620	4.490.470	39,2
1939	10.542.665	4.195.080	39,8
1940	13.445.868	4.489.040	33,4
1951	10.130.947	4.280.890	42,3
1952	7.280.026	3.174.230	43,6
1953	18.898.639	5.159.094	27,3

Fonte: QUEIROZ, 2004: 416. *Os dados de 1951 a 1953 referem-se a quantidades produzidas. **Devido a freqüentes imprecisões dos dados, o cálculo desse percentual tem aqui um valor sobretudo ilustrativo.

É certo que, já a partir da década de 1930, a produção interna de erva-mate leva a República Argentina praticamente a uma situação de auto-suficiência. Desde então, suas importações do SMT “*restringiram-se ao mínimo necessário à formação de produtos tradicionais, de paladar mais acentuado*” (FIGUEIREDO, 1968: 251). Tais exigências do consumo argentino, ademais, foram tornando-se cada vez menores. De todo modo, o que importa aqui destacar é que, mantendo suas principais características tradicionais, moldadas ainda no século XIX (a saber, produção extrativa, de erva apenas cancheada, destinada ao mercado externo), a economia ervateira sul-mato-grossense pôde manter-se, embora em declínio, até meados da década de 1960: foi apenas nessa época, de fato, que o mercado argentino, que ainda a sustentava, cerrou-se completa e definitivamente

(SALDANHA, 1986: 504). Ainda mais interessante parece o fato de que, até o final, esse “ciclo” manteve sua vinculação ao espaço platino e à via fluvial Paraguai/Paraná²⁷. Assim, até o início da década de 1960 o grosso das exportações continuou a ser feito por Porto Esperança e, em escala bem menor, pelo Porto Mendes. Finalmente, desde fins da década de 1950 até mesmo o velho porto paraguaio de Concepción voltou a ser utilizado para a exportação da erva sul-mato-grossense, em quantidades crescentes, a ponto de aparecer, em 1963 e 1964, como o único a efetuar tal exportação (cf. dados in FIGUEIREDO, 1968: 273).

Fontes

Relatórios dos presidentes de Mato Grosso (consultados em www.crl.edu/content/brazil/mato.htm)

- DISCURSO [...] Antônio José da Silva [...] 2 de março de 1836. Cuiabá: Tip. Provincial, 1845.
- DISCURSO [...] José Antônio Pimenta Bueno [...] 30 de novembro de 1836. Cuiabá: Tip. Provincial, 1845.
- DISCURSO [...] José Antônio Pimenta Bueno [...] 1º de março de 1837. Cuiabá: Tip. Provincial, 1845.
- DISCURSO [...] José Antônio Pimenta Bueno [...] 1º de março de 1838. Cuiabá: Tip. Provincial, 1845.
- FALLA [...] 2 de março de 1839 [...] Estêvão Ribeiro de Rezende. Manuscrito.
- DISCURSO [...] Estêvão Ribeiro de Rezende [...] 1º de março [de 1840]. Cuiabá: Tip. Provincial, 1840.
- FALLA [...] Zefirino Pimentel Moreira Freire [1º de março de 1844]. Cuiabá: Tip. Provincial, 1844.
- DISCURSO [...] Manoel Alves Ribeiro [...] 3 de maio de 1848. Cuiabá: Tip. Provincial, 1848.
- RELATÓRIO [...] Joaquim José de Oliveira [...] 3 de maio de 1849. Rio de Janeiro: J. Villeneuve, 1850.
- RELATÓRIO [...] Augusto Leverger [...] 10 de maio de 1851. Cuiabá: Tip. do *Echo Cuyabano*, 1852.
- RELATÓRIO [...] Augusto Leverger [...] 3 de maio de 1854. Cuiabá: Tip. do *Echo Cuyabano*, 1854.

²⁷ Contudo, como mais um aspecto desse quadro tão ricamente contraditório, sabe-se que, a partir de determinado momento, a própria Companhia Mate Laranjeira tendeu a voltar-se, no tocante a suas necessidades de abastecimento, ao mercado nacional brasileiro – servindo-se, para tanto, da Estrada de Ferro Sorocabana: por meio da navegação do alto Paraná, a Companhia ligava-se à estação de Presidente Epitácio, estabelecida pela Sorocabana às margens desse rio na década de 1920 (cf. QUEIROZ, 2004b: 185).

-
- RELATÓRIO [...] Augusto Leverger [...] 4 de dezembro de 1856. Cuiabá: Tip. do *Echo Cuyabano*, 1856.
- RELATÓRIO [...] Albano de Sousa Osório [...] 3 de maio de 1857. Cuiabá: Tip. do *Noticiador Cuyabano*, 1857.
- RELATÓRIO [...] Joaquim Raymundo de Lamare [...] 3 de maio de 1858. Cuiabá: Tip. do *Noticiador Cuyabano*, 1858.
- RELATÓRIO [...] Joaquim Raymundo de Lamare [...] 3 de maio de 1859. Cuiabá: Tip. Cuiabana, 1859.
- RELATÓRIO [...] Herculano Ferreira Penna [...] 3 de maio de 1862. Cuiabá: Tip. do Mato Grosso, 1864.
- RELATÓRIO [...] Herculano Ferreira Penna [...] 3 de maio de 1863. Cuiabá: Tip. do Mato Grosso, 1864.
- RELATÓRIO [...] Augusto Leverger [...] 15 de julho de 1863. Cuiabá: Tip. de Souza Neves e Cia., 1863.
- RELATÓRIO [...] 4 de outubro de 1872 [...] Francisco José Cardoso Júnior. Rio de Janeiro: Tip. do Apóstolo, 1873.
- RELATÓRIO [...] João José Pedrosa [...] 1º de novembro de 1878. Cuiabá: Tip. do *Liberal*, 1878.
- RELATÓRIO [...] José Maria de Alencastro [...] 15 de junho de 1882. Cuiabá: Tip. de J. J. R. Calháo, 1882.
- RELATÓRIO [...] 12 de julho de 1886 [...] Joaquim Galdino Pimentel. Cuiabá: Tip. da *Situação*, 1886.
- RELATÓRIO [...] José Joaquim Ramos Ferreira [...] 1º de novembro de 1887. Manuscrito.
- MENSAGEM [...] Manoel José Murtinho [...] 13 de maio de 1895. Cuiabá: Tip. do Estado, 1895.
- MENSAGEM [...] 1º de fevereiro de 1896 [...] Antônio Corrêa da Costa. Cuiabá: Tip. do Estado, 1896.
- MENSAGEM [...] Antônio Paes de Barros [...] 4 de março de 1905. Manuscrito.
- MENSAGEM [...] 13 de maio de 1918 [...] D. Francisco de Aquino Corrêa [...]. Cuiabá: Tip. Oficial, 1918.
- MENSAGEM [...] Annibal Toledo [...] 13 de maio de 1930. Cuiabá: Tip. Oficial, 1930.

Referências Bibliográficas

ALBUM graphico do estado de Matto-Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá, Hamburgo, 1914. 433 + 69 p.

ALINCOURT, Luiz d'. Resultado dos trabalhos e indagações statisticas da provincia de Mato-Grosso por Luiz d'Alincourt, sargento-mór engenheiro encarregado da Comissão Statistica Topographica acerca da mesma provincia – Cuiabá, 1828 [1ª Seção]. *Anais da Biblioteca Nacional*, Rio de Janeiro, v. 3, p. 68-161 e p. 225-278, 1877-1878.

ALMEIDA, Mário Monteiro de. *Episódios históricos da formação geográfica do Brasil: fixação das raias com o Uruguai e o Paraguai*. Rio de Janeiro: Pongetti, 1951. 636 p.

ALVES, Gilberto Luiz. *Mato Grosso e a história – 1870-1929: ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro*. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 61, p. 5-81, 2.sem.1984.

ARRUDA, Gilmar. *Frutos da terra: os trabalhadores da Matte-Larangeira*. Londrina: Ed. UEL, 1997.

BORGES, Fernando T. de Miranda. *Do extrativismo à pecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso – 1870 a 1930*. 2. ed. São Paulo: Scortecci, 2001.

CANAVARROS, Otávio. *O poder metropolitano em Cuiabá (1727-1752)*. Cuiabá: Ed. UFMT, 2004.

CORRÊA FILHO, Virgílio. *À sombra dos herveas mattogrossenses*. São Paulo: Ed. S. Paulo, 1925.

CORRÊA FILHO, Virgílio. *A propósito do boi pantaneiro*. Rio de Janeiro: Pongetti, 1926. 72 p.

CORRÊA FILHO, Virgílio. *História de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1969.

CORRÊA, Lúcia Salsa. *História e fronteira: o Sul de Mato Grosso, 1870-1920*. C. Grande: Ed. UCDB, 1999.

CORRÊA, Valmir Batista. *O comércio de Corumbá como um capítulo da história política de Mato Grosso*. In: CASARIO do porto de Corumbá. C. Grande: Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul, 1985. p. 9-22.

DORATIOTO, Francisco. *Formação dos Estados nacionais e expansão do capitalismo no século XIX*. In: HISTÓRIA do Cone Sul. Org. por Amado Luiz Cervo e Mario Rapoport. Rio de Janeiro: Revan; Brasília: Ed. UnB, 1998. p. 167-237.

ESSELIN, Paulo Marcos. *A pecuária no processo de ocupação e desenvolvimento do Pantanal Sul-mato-grossense (1830-1910)*. 2003. Tese (Doutorado em História) – PUC/RS, Porto Alegre.

FIGUEIREDO, Alvanir de. *A presença geoeconômica da atividade ervateira: com destaque da zona ervateira do Estado de Mato Grosso, tomada como referência*. 1968. 436 f. Tese (Doutoramento em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Presidente Prudente.

FLEURY, Justiniano Augusto de Salles. *O descobrimento do sertão e fundação da povoação de Sant'Anna do Paranahyba: artigos extrahidos do Republicano de Cuyabá, de 12 de dezembro de 1895 e numeros subsequentes*. *Revista do Instituto Histórico de Mato Grosso*, Cuiabá, anos 6/7, t. 13, p. 30-46, 1925.

FLORENCE, Hercules. *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas, de 1825 a 1829*. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1948.

GADELHA, Regina. *As missões jesuíticas do Itatim*. Rio de Janeiro: Paz e Terra.
GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. *Mato Grosso (1850-1889): uma província na fronteira do Império*. 2001. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – IE/Unicamp, Campinas.

GARCIA, Domingos Sávio da Cunha. *Território e negócios na “era dos impérios”*: os belgas na fronteira oeste do Brasil. 2005. 250 f. Tese (Doutorado em História Econômica) – IE/Unicamp, Campinas.

HOLANDA, Sérgio B. de. *O Extremo Oeste*. São Paulo: Brasiliense: Secretaria da Cultura, 1986.

HOLANDA, Sérgio B. de. *Monções*. 3.ed. ampliada. São Paulo: Brasiliense, 1990.
IBGE. *Mato Grosso do Sul*. Rio de Janeiro, 1979.

JESUS, Laércio Cardoso de. *Erva-mate – o outro lado: a presença dos produtores independentes no antigo sul de Mato Grosso (1870-1970)*. 2004. Dissertação (Mestrado em História) – UFMS, Dourados.

LEITE, Eudes Fernando. *Marchas na história: comitivas e peões-boiadeiros no Pantanal*. Brasília: Ministério da Integração Nacional; Campo Grande: Ed. UFMS, 2003.

LENHARO, Alcir. *Colonização e trabalho no Brasil: Amazônia, Nordeste e Centro-Oeste – os anos 30*. 2. ed. Campinas: Ed. da Unicamp, 1986. 105 p.

LEVERGER, Augusto. *Vias de comunicação de Mato Grosso*. 2. ed. Fac-símile da edição de 1905. Cuiabá: UFMT, 1975.

LUCÍDIO, João A. Botelho. *Nos confins do Império um deserto de homens povoado por bois: a ocupação do Planalto Sul Mato Grosso, 1830-1870*. 1993. 308 f. Dissertação (Mestrado em História) – UFF, Niterói.

MAMIGONIAN, Armen. Inserção de Mato Grosso ao mercado nacional e a gênese de Corumbá. *Geosul* – Revista do Departamento de Geociências da UFSC, Florianópolis, n. 1, p. 39-53, 1. sem. 1986.

MARQUES, A. *Matto Grosso: seus recursos naturaes, seu futuro econômico*. Rio de Janeiro: Papelaria Americana, 1923.

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

MONTEIRO, John M. *Negros da terra: índios e bandeirantes nas origens de São Paulo*. 3. reimpr. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

-
- NASCIMENTO, Luiz Miguel do. *As charqueadas em Mato Grosso*: subsídio para um estudo de história econômica. 1992. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências e Letras, UNESP, Assis.
- OLIVEIRA, Antonio R. Veloso de. *Memória sobre o melhoramento da província de São Paulo*. 2. ed. Pref. e notas de Antonio Barreto do Amaral. São Paulo: Governo do Estado, 1978. (Col. Paulística, 6).
- OLIVEIRA, Benícia Couto de. *A política de colonização do Estado Novo em Mato Grosso (1937-1945)*. 1999. 255 f. Dissertação (Mestrado em História) – FCL/UNESP, Assis.
- OLIVEIRA, Vitor W. Neto de. *Estrada móvel, fronteiras incertas*: os trabalhadores do Rio Paraguai (1917-1926). Campo Grande: Ed. UFMS, 2005.
- PANEGÍRICO de D. Francisco Mendes Gonçalves e sua grande obra, a Mate Laranjeira. Rio de Janeiro: Tip. Mercantil, [1941].
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó. *As curvas do trem e os meandros do poder*: o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1904-1908). Campo Grande: Ed. UFMS, 1997.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó [2004a]. *Uma ferrovia entre dois mundos*: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Bauru: EDUSC; Campo Grande: Ed. UFMS, 2004.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó [2004b]. A navegação na Bacia do Paraná e a integração do antigo sul de Mato Grosso ao mercado nacional. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 7, n. 1, p. 165-197, jan./jun. 2004.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó. Vias de transporte e comunicação no sul do Mato Grosso colonial: projetos e realidades. In: JORNADAS DE HISTORIA ECONÓMICA, 20., Mar del Plata, out. 2006. [Anais]. Mar del Plata: Asociación Argentina de Historia Económica, 2006. 1 CD-rom.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó. Revisitando um velho modelo: contribuições para um debate ainda atual sobre a história econômica de Mato Grosso/Mato Grosso do Sul. *Boletim Paulista de Geografia*, São Paulo, n. 87, p. 171-201, dez. 2007.
- REYNALDO, Ney I. *Comércio e navegação no Rio Paraguai (1870-1940)*. Cuiabá: Ed. UFMT, 2004.
- RONCO, Adriana Patricia La Mate Laranjeira y el monopolio del comercio de la yerba mate (1890-1930). JORNADAS DE HISTORIA ECONOMICA, 19., San Martín de los Andes, oct. 2004.
- ROSA, Pedro Ângelo da. *Resenha histórica de Mato Grosso*: fronteira com o Paraguai. Campo Grande: Livraria Ruy Barbosa, 1962.
- SALDANHA, Athamaril. Capataz caati. In: CICLO da erva-mate em Mato Grosso do Sul: 1883-1947. Campo Grande: Instituto Euvaldo Lodi, 1986. p. 445-518.

SOUZA, Cândido Xavier de Almeida e. Descrição diária dos progressos da expedição destinada da Capitania de São Paulo para as fronteiras do Paraguai, em 9 de outubro de 1800. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, Rio de Janeiro, v. 202, p. 3-132, jan./mar. 1949.

SOUZA, João Carlos de. *Sertão cosmopolita: a modernidade de Corumbá (1872-1918)*. 2001. 313 f. Tese (Doutorado em História Social) – FFLCH/USP, São Paulo.

VALVERDE, Orlando. Fundamentos geográficos do planejamento rural do município de Corumbá. *Revista Brasileira de Geografia*, Rio de Janeiro, v. 34, n. 1, jan./mar. 1972.

WAIBEL, Leo. *Capítulos de geografia tropical e do Brasil*. 2. ed. anotada. R. de Janeiro: IBGE, 1979.

WILCOX, Robert W. *Cattle ranching on the Brazilian frontier: tradition and innovation in Mato Grosso, 1870-1940*. 1992. Tese (PhD em História) – New York University, New York.

WILCOX, Robert W. Paraguayans and the making of the Brazilian far west, 1870-1935. *The Americas*, v. 49, n. 4, p. 479-512, apr. 1993.

WISSENBACH, Maria C. Cortez. Desbravamento e catequese na constituição da nacionalidade brasileira: as expedições do Barão de Antonina no Brasil meridional. *Revista Brasileira de História*, São Paulo: ANPUH, v. 15, n. 30, p. 137-155, 1995.

ZANOTTI DE MEDRANO, Lilia Inés. *A livre navegação dos rios Paraná e Uruguay: uma análise do comércio entre o Império brasileiro e a Argentina (1852-1889)*. 1989. Tese (Doutorado em História) – USP, São Paulo.

Recebido em: 20/11/2009

Aprovado em: 02/12/2009