

XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán, 2007.

Comércio e navegação no rio Paraguai (1870-1940).

Reynaldo, Ney Iared (Universidade Federal de Mato Grosso, Brasil).

Cita:

Reynaldo, Ney Iared (Universidade Federal de Mato Grosso, Brasil). (2007). *Comércio e navegação no rio Paraguai (1870-1940)*. XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, San Miguel de Tucumán.

Dirección estable: <https://www.aacademica.org/000-108/81>

Acta Académica es un proyecto académico sin fines de lucro enmarcado en la iniciativa de acceso abierto. Acta Académica fue creado para facilitar a investigadores de todo el mundo el compartir su producción académica. Para crear un perfil gratuitamente o acceder a otros trabajos visite: <https://www.aacademica.org>.

COMÉRCIO E NAVEGAÇÃO NO RIO PARAGUAI (1870-1940)

•Ney Iared Reynaldo

Introdução

A crise da navegação mato-grossense ocorrida na primeira metade do Século XIX e no princípio da segunda metade do Século XX, devido tanto aos obstáculos colocados à livre navegação no Rio Paraguai, quanto à pouca ou quase nenhuma disponibilidade do uso das precárias rotas alternativas de comunicação de Mato Grosso com o seu exterior: a rota terrestre por Goiás até São Paulo e o Rio de Janeiro, e as rotas das antigas monções norte e sul.

Observaremos, ainda, como tal entrave foi superado, através da vitória brasileira na Guerra contra o Paraguai; o auxílio estatal à livre navegação posterior à guerra, o estabelecimento das rotas fluviais pelos vários tipos de empresas que exploraram a navegação na região. Esse período, de 1870 a 1940, constituiu-se no apogeu do emprego desse meio de transporte.

Por fim, abordaremos a decadência da navegação na região e os fatores que a condicionaram. Trataremos, sobremaneira, da navegação em direção ao Rio da Prata, considerando também o meio físico dos seus tributários, os rios Paraná, o Paraguai e o Uruguai. Com uma área de 1,4 milhões de quilômetros quadrados, formando um corredor para o Atlântico, o estuário do Prata era pois o ponto usado pelos exploradores espanhóis e de real interesse para os portugueses, antes e na época da ocupação do oeste de Mato Grosso no Século XVIII, como meio de transporte para fomentar o mercado interno e intensificar a comunicação da província.

O Rio Paraguai, um dos mais importantes da planície, corre dois terços de sua extensão em terras brasileiras - 1.693 quilômetros. É o rio mais volumoso em águas da Bacia do Alto Paraguai e serviu de via de transporte dos castelhanos rumo às minas de prata peruanas. Estes se valeram dele também para atingir a confluências interoceânica do continente sul-americano.

Na região do vale do Paraguai, ocorreram as principais tensões políticas na fronteira entre a província mato-grossense e a República do Paraguai, pois o governo imperial organizou uma força naval para conter os ataques ali realizados.

• Ney Iared Reynaldo é docente da Universidade Federal de Mato Grosso e doutorando em História da América pela Unisinos – RS.

Após a independência política do país, o governo imperial passou a considerar a navegação internacional como alternativa para tirar a província de Mato Grosso do semi-isolamento. Houve a tentativa de conseguir a abertura da navegação para o Paraguai, o que não se concretizou por completo, devido à recusa das autoridades do governo paraguaio recém-emancipado. Os governantes da província de Mato Grosso tentaram, em vão, missões diplomáticas. Nesse sentido, foi estabelecido o Tratado da Amizade, Comércio e Navegação (1856), mas as dissensões prosseguiram. Finalmente, a questão dos limites e do domínio da margem direita do Rio Apa resultou no conflito de 1864, quando tropas paraguaias invadiram Mato Grosso.

Na segunda metade do Século XIX, a província de Mato Grosso contava com estaleiros em Corumbá, Cáceres e Cuiabá, com operários qualificados e uma indústria bélica (Coxipó) para atender os fortes de Coimbra e Príncipe da Beira. Foram também criadas duas Companhias de Formação de Marinheiros bem como o Arsenal da Marinha, o que revelava certo crescimento da navegação na capital.

Solano López ordenou a invasão de Mato Grosso, pois acreditava ser seu o território em litígio. A guerra dificultou a comunicação com o centro-sul do Império, gerando a falta de alimentos, carestia e alta dos preços, somadas a isso, a população cuiabana ainda enfrentou a inundação do Rio Cuiabá em fevereiro de 1865. Durante a permanência dos paraguaios em Corumbá, houve muitos saques em depósitos e casas dos comerciantes. A peste-cadeira e a varíola provocou pânico e muitas mortes. Os horrores da guerra tornaram rivais as populações brasileiras e paraguaia por cinco anos.

Com o término da guerra, a navegação do Prata foi colocada como prioritária, pois, tendo vencido a guerra, o Brasil pôde impor a abertura do Rio Paraguai à livre navegação e isto possibilitou a reconstrução de Corumbá, fortaleceu antigas oligarquias em Cuiabá e novos grupos emergentes se destacaram no cenário econômico. O movimento portuário de Corumbá cresceu após o conflito e viabilizou a inserção da capitania no contexto do capitalismo mundial, o comércio com os países platinos e europeus colocou Mato Grosso na órbita de dependência das importações de produtos manufaturados e exportação de matérias-primas e alimentos. Várias empresas estrangeiras passaram desenvolver suas atividades com o concurso de representantes comerciais, sobretudo inglesas na internacionalização da exploração aurífera.

A década de 1870 foi marcada pela melhoria dos meios de transportes, tendo sido intensificado em Mato Grosso o uso do barco a vapor, o que veio a melhorar a comunicação da província com outras regiões do país e o Prata. Os primeiros projetos

de construção de estrada de ferro para Mato Grosso e, posteriormente, de linhas telegráficas já eram defendidos para aprimorar esse crescimento, desde que fossem intercalados com a então consolidada navegação fluvial.

A concepção de modernidade estava presente, mas foi pouco praticada pelo governo do Segundo Império quanto à melhoria dos serviços portuários dos rios navegáveis. Para o Estado, o Porto de Cuiabá, por exemplo, não passava de um complexo desarticulado e mal construído de trapiches, com armazéns, geralmente sem segurança e insalubres, providos de funcionários despreparados para o exercício de suas funções, mas não fazia nada de imediato para reparar tal situação. Mesmo assim, foram três as espécies de empresas de navegação que atuaram nos portos mato-grossenses: a pública, a privada e a estrangeira. As primeiras faziam, não regularmente, a comunicação com o Prata e, no geral, essas companhias foram alvos de inúmeras reclamações quanto à demora, à qualidade e à segurança. A navegação privada era realizada por embarcações de propriedade das casas comerciais e transportavam passageiros e cargas. Para as companhias privadas, esta atividade demonstrou ser bastante lucrativa e um exemplo disso foi o fato de terem suas próprias frotas.

As empresas estrangeiras, notadamente as argentinas, paraguaias e uruguaias, competiam entre si, não através da qualidade dos serviços, mas visando assegurar fretamentos nos portos dos países de origem. Mas a navegação pelo Rio Paraguai teve vida efêmera, pois com a chegada da Ferrovia Noroeste do Brasil, foi perdendo paulatinamente sua importância. O golpe final se deu em 1940 com a inauguração da ponte “*Presidente Eurico Dutra*”, que foi um grande marco na ligação de São Paulo com Corumbá.

1 - A Navegação para o Rio da Prata: Meio Físico.

O Rio da Prata, juntamente com seus tributários Paraná, Paraguai e Uruguai formam uma bacia que equivale a uma área superior a 1,4 milhões de quilômetros quadrados, isto é, 16,6% do território brasileiro. É um amplo corredor fluvial, perene para o Atlântico, com águas profundas próprias para estabelecimento portuário. Percorrido em curso regular é perfeitamente navegável até próximo às cabeceiras do Rio Paraguai, cortando uma extensa planície aluvional de solo fértil.

O estuário do Rio da Prata era ponto visado pelos exploradores espanhóis nas inúmeras expedições marítimas rumo ao Atlântico Sul, com a finalidade de fazerem comunicação interna e mais curta com o interior da América do Sul. Os portugueses

demonstravam também interesse pelo Prata, talvez por motivos semelhantes, notadamente ao longo da segunda metade do Século XVIII, quando se deu a ocupação do oeste mato-grossense.¹ Com aquisição do conhecimento desse território, promoveram a expansão das fronteiras do Brasil por meio das monções, impulsionando, assim, a colonização interna e um rudimentar mercado interno.² Os rios Paraná e Paraguai tornaram-se depois, no Século XIX, a única via de comunicação hídrica importante com as províncias de Mato Grosso e Goiás. Quando obstruída sua navegabilidade, prejudicava sensivelmente o comércio cuiabano, porque a rota terrestre e as velhas monções precisavam ser rearticuladas.

O Paraguai³ se constitui num dos mais importantes rios de planície do Brasil, sendo superado somente pelo Amazonas. Percorre mais de dois mil quilômetros, antes de desaguar no Prata, sendo que dois terços de sua extensão se situam em território brasileiro (1.693 quilômetros). É o segundo em extensão fluvial da América do Sul. Em território do Paraguai e na fronteira da Argentina, seu percurso é de 2.681 quilômetros, sua profundidade média é em torno de 2,5 a 4 metros. É navegável em 90% do seu curso, o que permitiu, entre os anos de 1870 e 1940, nesse trecho, o tráfego de embarcações de cinco pés de calado, pesando até 480 toneladas.

O Rio Paraguai forma um estirão correndo na direção norte-sul. Atravessa Mato Grosso, constitui a Bacia do Alto Paraguai, separa-o da República da Bolívia; penetra na República do Paraguai e limita-se com a República Argentina, indo desaguar no Rio Paraná, aproximadamente a quarenta quilômetros ao norte da cidade de Corrientes. Considerado rio de baixada, passa por Cáceres e estendesse dessa maneira até a sua foz, permitindo, assim acesso a embarcações de três a quatro pés de calado, com capacidade de 300 toneladas.

O Rio Paraguai⁴ se situa em diversas jurisdições, sendo: 375 quilômetros estão compreendidos entre a sua confluência com o Rio Paraná e a boca do Rio Pilcomayo de jurisdição entre Paraguai e Argentina; 553 quilômetros entre a boca do Rio Pilcomayo e a do Rio Apa de jurisdição paraguaia; 336 quilômetros entre a boca do Rio Apa e a do Rio Negro de jurisdição repartida entre o Brasil e o Paraguai; 48 quilômetros entre a

¹ RICARDO, C., *Marcha para o Oeste*, p. 143.

² BANDEIRA, M., *O Expansionismo Brasileiro e a Formação dos Estados na Bacia do Prata: da Colonização à Guerra da Tríplice Aliança*, p. 55-56.

³ O nome dado a esse rio “Paraguai”, deriva de Payaguaí, isto é, de Payagua, tribo de índios e “y” que significa água corrente, ou porção de água. Mais detalhes, veja-se, ainda, Academia da Escola Superior de Guerra *Navegação fluvial*.

⁴ Ver, ainda, Academia da Escola Superior de Guerra, op. cit., p. 47.

boca do Rio Negro e o marco Setentrional, que serve de limite entre o Brasil e a Bolívia⁵, de jurisdição comum aos dois países; e 1.238 quilômetros compreendendo o marco brasileiro-boliviano e suas nascentes de jurisdição do Brasil.

Esse corredor platino despertou a atenção dos exploradores castelhanos e portugueses, desde os primeiros tempos da ocupação branca; porque as suas águas passavam em direção às minas de prata peruana, as quais se dizia serem abundantes ao longo do seu trajeto. Isto chegou a emprestar-lhe nome, em parte de seu trecho, Rio da Prata⁶, em substituição ao topônimo *Paraguaçu*, como era conhecido entre os nativos. As primeiras incursões em busca de um curso d'água que viabilizasse tal acesso couberam aos navegadores espanhóis como a de Juan Dias de Sólis, que encontrou o Rio da Prata e que tinha ainda a missão de encontrar a confluência interoceânica do continente Sul-americano. Esse explorador não conseguiu concluir o projeto dos colonizadores espanhóis, pois foi morto pelos índios guaranis. Em 1536, Juan de Ayalas embrenhou-se rio adentro em busca de uma serra, onde se acreditava existirem imensas riquezas, mas desapareceu.⁷ No ano seguinte, partia de Buenos Aires uma expedição sob o comando de Salazar de Espinoza, com a missão de procurar Ayalas. Não encontrando, retornou e fundou às margens do Rio Paraguai a cidade de Assunção (1537).

Alvar Nuñez Cabeza de Vaca (1542-1544) apresentou uma descrição dos numerosos grupos indígenas que ocupavam a região pantaneira - Guaranis, Guaicurus, Paiguás, Bororos e Xarayes – e destacou, em seus “*comentários*”, a integração equilibrada entre homens com a natureza:

“Quando as águas estão baixas, os nativos daquelas terras vêm viver junto à ribeira, (...). Quando as águas começam a subir, que é por janeiro, voltam para as partes mais altas e seguras. As águas chegam a subir até seis braças por cima das barrancas e se estendem por toda a planície terra adentro, parecendo um mar (...). Os nativos têm umas canoas aparelhadas para essa época. São Muito

⁵ A Bolívia tinha jurisdição sobre esta parte do Rio Paraguai desde, segundo, CORRÊA FILHO, V., *História de Mato Grosso*, p.559, “(...) 27 de março de 1867, quando se assinou o Tratado de Amizade, Limite, Navegação, Comércio e Extradicação, juntamente com o Secretário - Geral do Estado e Ministro das Relações Exteriores, Mariano Donato de Muñoz. Pelo artigo Segundo, a República boliviana conseguiu condomínio nas lagoas que lhe permitiram saída para o rio Paraguai, cujas águas, cortavam território brasileiro...”. Por sua vez, RICARDO, C. op. cit., p. 588, reconhece os trabalhos de Augusto Leverger ao afirmar que este explorou o Rio Paraguai e seus afluentes (1847-1848) e cujo conhecimento da região tanto contribuiu para esclarecer a natureza e a valia das concessões feitas a Bolívia, em assuntos de portos e vias de acesso amazônico.

⁶ O Rio da Prata, ao que tudo consta passou denominar-se devido aos achados de prata em suas imediações, originando a crença na existência de minas neste local.

⁷ CAGNONI, M. & BORIS, I., *Solano López, o Napoleão do Prata*, p. 8.

*grandes e no meio delas fazem um fogão de barro (...). Quando as águas estão abaixando é impressionante de se ver a enorme quantidade de peixes que vão ficando presas na parte seca.”*⁸

Outro espanhol, Ñuflo Chaves⁹, partiu de Assunção em 1560, com destino ao altiplano peruano, navegou pelo Rio Paraguai acima até o Jauru. Sua expedição prosseguiu até reconhecer a terra dos Guaxarapós, chegou até as bocas de dois ou três rios ou lagoas que seriam provavelmente o atual Rio das Três Bocas, localizado num trecho à margem esquerda do Rio Paraguai, próximo à Serra do Amolar. Um dos seus objetivos consistia em ocupar o sul do território do Itatim¹⁰, que mais tarde se converteria na Capitania de Mato Grosso, onde se pensava existir uma “colina de prata”, nas imediações da Serra do Maracaju. Ñuflos Chaves, em julho de 1558, havia reconhecido este ponto por terra em direção oeste, explorando os vastos “*lhanos*” Moxos e Chiquitos¹¹, onde viria a fundar Santa Cruz de La Sierra. Em 1568, foi morto por caciques do Itatim. Acompanhado a aventura castelhana, no Prata, Ruiz Diaz de Guzmán, em 1580, alcançou as margens do Rio Mbotetei¹² (atual Aquidauana), onde fundou o povoado de Xeres, hoje Santiago de Jerez.

Como pudemos observar, o devassamento do sul de Mato Grosso, na região do Pantanal em busca da referida via de comunicação gerou novas revelações e fundações de povoados.¹³

A primeira ocupação lusa na região ocorreu em 1775, com a edificação do Forte de Coimbra, juntamente com o Forte Príncipe da Beira, no Vale do Guaporé. Foram destinados a defender a fronteira sudoeste da colônia, sobretudo a região dos campos

⁸ CABEZA DE VACA, A. N., *Naufrágios e Comentários*, p. 20 e, ainda, LACALLE, C., *Notícias sobre Alvar Nuñez, Razañas de um Caballero Andaluz*, p. 141-3. A respeito, veja, Relacion de Domingos Martinez de Irala acerca de los descubrimientos que iba haciendo quando fue navegando Paraguay arriba por orden del Gobernador Cabeza de Vaca, desde el 18 de diciembre de 1542. *Anales de la Biblioteca Nacional*, Buenos Aires: tomo VIII, 1912, pp.339-352.

⁹ LOBO, M. E. L., *Caminho de Chiquitos às Missões Guaranis de 1690 a 1718*. p. 9, assinala que Ñuflo Chaves chegou ao cargo de tenente do governador na independência de uma região do Paraguai que compreendia Mato Grosso: Moxos e Chiquitos.

¹⁰ Sobre o território do Itatim, maiores detalhes, ver, ainda, GADELHA, R.M.A.F., *As Missões Jesuíticas do Itatim Estruturas Sócio-Econômicas do Paraguai Colonial - Século XVI e XVII*, p. 45-59.

¹¹ Veja-se, ainda, “*Relación de un Viagem al Río Paraguay 1750*”, do Pe. Juan Patrício Fernandez. Documento da Coleção de Manuscritos de Pedro de Angelis, I, 29, 99. Biblioteca Nacional, 3 de fevereiro de 1705.

¹² Os bandeirantes Pascoal Moreira Cabral e Antonio Pires de Campo, o primeiro, provavelmente teria se utilizado deste rio como meio de comunicação entre São Paulo e Mato Grosso. Vide FRANCO, F.de A. *Dicionário de Bandeirantes e Sertanistas do Brasil*. São Paulo, 1954, p.58.

¹³ COSTA, M. de F. *História de um país inexistente: O Pantanal entre os séculos XVI e XVIII*, p. 40-48. O Capitão João Antônio Cabral Camello, Notícia Prática das Minas do Cuiabá e Goiáses, na capitania de São Paulo e Cuiabá, *apud*, TAUNAY, A. de, *Relatos Monçoeiros*, p. 123, diz que: “Pantanal chamam os cuiabanos à umas vargens muito dilatadas, que começando no início do Taquari vão acabar quase junto ao mesmo rio Cuiabá.”

auríferos localizados em Vila Real do Senhor Bom Jesus de Cuiabá, do distrito de Mato Grosso e da Vila Bela da Santíssima Trindade.

Considerando-se o Século XIX, foi na região do vale do Paraguai que se verificaram as principais tensões políticas na linha de fronteira entre a província de Mato Grosso e a nascente República do Paraguai. A este respeito, a historiografia tradicional mato-grossense busca enaltecer os feitos da política de fronteira como se os representantes do governo português, em Mato Grosso, agissem por conta própria, “tomando a Capitania como núcleo decisório autônomo”¹⁴, exaltando em demasia os atritos bélicos entre lusitanos e castelhanos, visando com isso, provavelmente, engrandecer os antepassados das elites atuais de Mato Grosso.

O governo imperial, disposto a coibir eventuais ataques paraguaios em território mato-grossense, organizou uma força naval, marcando presença no baixo Paraguai. Para tanto, José Saturnino da Costa Pereira, presidente da Província (1825-1828), criou também em Cuiabá, próximo às margens do rio de mesmo nome, um “Arsenal da Marinha”. O viajante Antonie Hércule Florence, de passagem pela província, testemunhou o lançamento de um barco de quilha do tamanho de uma nau de guerra.”¹⁵

A desarticulação da navegação monçoeira sul (Tietê-Cuiabá), com a introdução do caminho terrestre do Piquiri¹⁶ que prejudicou muito a navegação como meio de transporte para Mato Grosso. Pelos registros da Câmara Municipal de Cuiabá, no ano de 1839, nota-se que o governo provincial demonstrava interesse na busca de alternativas para atenuar a dificuldade de comunicação em que vivia a província. Acenava, assim, para a Bacia do Prata como uma espécie de caminho natural para Mato Grosso, face ao novo desenvolvimento alcançado pela navegação, na primeira metade do Século XIX. Por diversas vezes dirigentes políticos haviam se manifestado favoráveis à abertura daquela rota fluvial, alegando a ausência de obstáculos nos trechos entre as povoações de Albuquerque (atual Corumbá) e Dourados, além de livre curso à embarcações mais possantes até Vila Maria (atual Cáceres)¹⁷, para reforçar seus argumentos.

¹⁴ VOLPATO, L. R. R., *A Conquista da Terra no Universo da Pobreza. Formação da Fronteira Oeste do Brasil, 1719-1819*, p. 35.

¹⁵ BRANDÃO, J. da S., *História da Navegação em Mato Grosso*, p. 31.

¹⁶ Conforme LENHARO, A., *Crise e Mudança na Frente Oeste de Colonização*, p. 17-19, o fato decisivo, entretanto, para abertura da estrada, deveu-se a pressão das correntes migratórias que flutuavam de região para região. “É dentro deste contexto de fluxo e contra fluxo de populações que se faz abertura para Goiás.”

¹⁷ Em Mensagem à Assembléia Provincial de Mato Grosso, o Presidente da Província, Ricardo José Gomes Jardim, que tomou posse em 26 de setembro de 1840, manifestava os desembaraços da navegação pelo Rio Paraguai: “(...) e muito sinto por tanto não ter nada de anunciar-vos a franqueza desta navegação tão importante para nós.”

O transporte terrestre era feito por caravanas de bestas muares, cuja carga não excedia ao peso de oito arrobas. Entre os anos de 1825 e 1826, foram utilizados pelo menos 718 bestas muares pelos tropeiros na Província de Mato Grosso¹⁸. Esses animais foram comprados por negociantes nas praças de Minas e São Paulo. Uma besta muar na província era comercializada por 35\$000 (trinta e cinco mil contos de réis), podendo alcançar a cifra de 50\$000 (cinquenta mil contos de réis); no sul de Minas seu valor não passava de 20\$000 (vinte mil contos de réis).

O refluxo da mineração e o abandono da navegação monçoeira favoreceram uma reorganização econômica, voltada para as atividades comerciais e extrativas. Ao contrário de Minas, que também sofrera a decadência mineral, Mato Grosso não dispunha de uma economia de subsistência que atendesse o mercado fora da província¹⁹. Esse meio de transporte representado pelas tropas, exerceu importante papel no abastecimento de alimentos na baixada cuiabana particularmente nas freguesias de Nossa Senhora do Livramento Santo Antônio e da Guia, mas é claro que suas limitações eram grandes. Além disso, a questão de comunicação com a capital do Império continuava precária e sem solução.

2 - Mato Grosso e a Guerra contra o Paraguai.

As tentativas brasileiras em abrir a navegação do Rio Paraguai para a província de Mato Grosso, em função dos interesses ressaltados, chocavam-se com a austeridade dos governantes paraguaios, que insistiam na limitação naval parcial no rio homônimo, em seu território, para embarcações de bandeiras estrangeiras. Adotando uma política isolacionista, José Gaspar de Francia, “*El Supremo*”, (ser sem igual), conseguiu vencer dois importantes desafios: a consolidação da nacionalidade paraguaia e a integridade territorial frente à ameaça portenha.

O Paraguai pós-emancipado caracterizou-se pela forte centralização administrativa, política e econômica, sustentada com aparato militar. A República Argentina almejava reconstituir o antigo Vice-Reinado do Prata (1776)²⁰, fragmentado por divergências entre o Uruguai e Paraguai, além das tendências separatistas manifestadas por seus territórios ao norte. O reconhecimento da emancipação política do Paraguai pelo governo brasileiro, em 1847, demonstrava consolidar a ruptura da

¹⁸ Ver, ainda, COSTA, M. de F., *Percorrendo os Manuscritos de Langsdorff*, p. 88.

¹⁹ LENHARO, A. *As Tropas da Moderação*, p. 29-30.

²⁰ Do ponto de vista metodológico vale sublinhar que o Vice-Reinado do Prata foi criado com a finalidade de estruturar um bloco geopolítico capaz de conter o avanço da colonização portuguesa na direção do Rio da Prata. MAGNOLI, D. *O Corpo da Pátria, Imaginação Geográfica e Política Externa do Brasil (1808-1912)*, p. 145.

unidade platina com vista a neutralizar Argentina, que se opôs à política expansionista brasileira em direção ao Prata, no episódio da incorporação do Uruguai.

Apesar do reconhecimento político e das gestões diplomáticas do governo imperial, o Rio Paraguai continuava fechado desde o período do governo presidente paraguaio José Gaspar Rodríguez de Francia até o princípio do governo Carlos Antônio López. A navegação para barcos brasileiros era limitada até Assunção, via Itapuã, na fronteira sul, tendo que se submeter às exigências estabelecidas pelo Tratado de Amizade, Comércio e Navegação, de 06 de abril de 1856, pelo qual os barcos estrangeiros deveriam ter um piloto paraguaio a bordo desde Assunção até o primeiro porto na Província de Mato Grosso, além das paradas obrigatórias em vários portos paraguaios, para serem revistados e para efetuarem pagamento de altas taxas.²¹

Entre os anos de 1839 e 1843, os governantes da província de Mato Grosso, enviaram, sem sucesso à Assunção, à revelia do Ministério das Relações Exteriores do Império, três missões diplomáticas²², tais como: Leverger, Pimenta Bueno e José Maria da Silva Paranhos, com objetivo de negociar a liberação da navegação pelo Rio Paraguai. Estas missões tiveram à frente o capitão Augusto Leverger, barão de Melgaço, que somente obteve êxito em 1843, quando conseguiu navegar até Assunção, porém não conseguiu ser recebido pelas autoridades paraguaias.

Em virtude da morte de Francia em 1840, assume o governo Carlos Antônio López, adotando uma política de aproximação com os países vizinhos, sobretudo, com o Brasil, de cujo apoio necessitava contra as pretensões da Confederação Argentina de Juan Manoel Rosas²³ que, além de não reconhecer a emancipação política da nação Guarani, visava também sua incorporação²⁴. López só autorizou a navegação de barcos brasileiros até Assunção. Dessa forma, Mato Grosso permanecia com dificuldades para melhorar a comunicação com o Império o que contrariava o interesse geopolítico e econômico do governo brasileiro, que, obviamente, por seu lado, dramatizava um pouco a situação, em defesa de seus interesses:

“O fechamento dos rios, além de prejudicar certos setores do comércio europeu, afetava seriamente os interesses do Brasil, pois ameaçava a integridade do seu território, na medida em que o estuário do Paraguai era a única via de

²¹ MENEZES, A. da M., *Guerra do Paraguai: Como Construimos o Conflito*, p. 31-2.

²² CORRÊA FILHO, V., *História de Mato Grosso*, p. 526.

²³ DORATIOTO, F. F. M., *Conflito com o Paraguai. A Grande Guerra do Brasil*, p. 13. Nesse aspecto informa que: “a contenção do inimigo comum argentino deixou de ser o eixo norteador das relações entre o Império e o Paraguai e, como consequência, afloraram as divergências em torno da navegação dos rios e da definição de fronteiras.” Numa obra mais recente (2002), em a *Maldita Guerra Nova História da Guerra do Paraguai*, esse mesmo autor descreveu às incursões paraguaias as margens do rio Paraguai, já em território mato-grossense, p. 99.

²⁴ TRÍAS, V., *El Paraguay de Francia el Supremo a la Guerra de la Tríplice Alianza*, p. 47.

comunicação entre a Província de Mato Grosso e o Rio de Janeiro”.²⁵

No Prata se encontravam as fronteiras importantes do Brasil, e nelas havia intercâmbio comercial de alguma relevância para o país. No ano de 1853, o encarregado dos Negócios do Brasil, Felipe José Pereira Leal, esboçou um projeto de navegação e, conjuntamente, um tratado de limites, contendo a exigência de que o Paraguai reconhecesse o direito manifesto do Brasil sobre a margem direita do Rio Apa. O ponto de discórdia residia na questão dos limites, mais precisamente em torno de uma extensa franja de terras ao sul de Mato Grosso, motivo de vários incidentes que resultariam no conflito armado de 1864, quando as tropas paraguaias invadiram o território mato-grossense. A rápida vitória paraguaia nessa primeira fase, não surpreendeu o capitão Augusto Leverger, que já preconizava, antes do confronto da Tríplice Aliança contra o Paraguai, a fragilidade, o despreparo e o abandono a que estava relegada a fronteira sudoeste da província de Mato Grosso²⁶. Um dos motivos da vitória paraguaia foi a aquisição feita por esse país de uma frotilha movida a vapor, que contribuiu para o seu domínio do Rio Paraguai, tendo com isto conseguido cortar a comunicação de Cuiabá com as vilas de Miranda, Corumbá e Vila Maria (atual Cáceres). Todavia, não se pode dizer o mesmo em relação aos investimentos do governo imperial para prover a segurança da capital mato-grossense. A partir de 1857, várias medidas foram tomadas para fixar uma guarda permanente em Cuiabá, sendo criada uma Companhia de Aprendizes de Marinheiros e, dois anos depois, foi formada a Companhia Imperial de Marinheiros,²⁷ mas tais empreendimentos, embora importantes, não foram suficientes para fortalecer devidamente a segurança regional, ficando, ainda, a possibilidade de um ataque fronteiriço bem sucedido.

Mato Grosso, na segunda metade do Século XIX, contava com estaleiros compostos de carreira de lançamentos de barcos, oficinas de construção naval, como de reparos de máquinas a vapor, além de um almoxarifado e uma casa de fundição.²⁸ Da Corte são enviados operários qualificados e mestres artífices, com o intento de construir todo tipo de embarcação a vapor, como resultado disso o “*Cuiabá*” foi lançado à água em 9 de março de 1863, e em 1868, foi a vez de “*Antônio João*”, uma escuna de guerra.

²⁵ BANDEIRA, M. op. cit., p. 86.

²⁶ CORRÊA FILHO, V., *Leverger: o Bretão Cuiabanizado*, p. 55.

²⁷ Pelo Decreto n.º 2762, de 16 de março de 1861, o governo imperial cria a Capitania do Porto na Província de Matto-Grosso. Veja, ainda, *Colleções de Leis de Império do Brazil* - Tomo XXIV - Parte II, p. 208.

²⁸ A 1ª Casa de Fundição criada em Cuiabá, remonta a 01/01/1772, com Luís P. Souza Coutinho que suspeitava de contrabando de ouro em pó por Vila Bela onde a tributação era menor. Ver, ainda, BOSSI, C. B., *Viagem Pitoresca por los rios Paraguay, San Lourenço, Cuyabá y Arinos*, p. 163, e BRUNO, E., *Grande Oeste (Goiás - Mato Grosso)*, p. 87, e o parecer do Conselho Ultramarino sobre o estabelecimento de uma Casa de Fundição em Cuiabá. Núcleo de Documentação Histórica e Informação Regional/ UFMT - Documentos Avulsos. Cx. 12/984.

Nessas instalações militares eram preparadas e montadas pequenas peças de artilharia, ou seja, os cartuchos com pólvora, proveniente da fábrica do Coxipó os quais eram depois enviados como munição para atender aos fortes de Coimbra e Príncipe da Beira. Todo material bélico não produzido na província de Mato Grosso, como fardamentos, armas (leves e pesadas) e peças de reposição chegavam à província via terrestre, por Goiás e Minas, uma vez que a navegação do Rio Paraguai estava proibida durante o conflito, o que nos revela também que não era a única via de acesso a Mato Grosso.

López justificava sua nova política internacional, com base nos antigos tratados de limites entre Portugal e Espanha e na alegação de que a zona contestada fizera parte das Reduções Jesuíticas do período da expansão assuncenha do Século XVIII. Na questão de fronteira, Lopez se apoiava no princípio do *uti possidetis*²⁹, afirmando:

“en cuando á la definicion del uti possidetis, sai interamente de la opinion (...) tomada del derecho romano (...). El uti possedetis a la época de la emancipacion de las colonias españolas era la posesion natural de España, lo que España poseia real y efectivamente com qualquiere titulo ó sin titulo alguno, no lo que España tenia derecho de poseir y no poseia”.³⁰

Em 26 de dezembro de 1864, Francisco Solano López, ordenou a invasão da província de Mato Grosso³¹, cujo território, o Paraguai acreditava ser seu, enviando cerca de 6.700 homens distribuídos em duas linhas de combate, uma fluvial, sob o comando do coronel Vicente Barrios, à frente de 3.200 soldados divididos em quatorze naus de guerra; outra terrestre, sob a liderança do coronel Isidoro Resquin com uma guarnição composta de 3.500 soldados, trazendo doze peças de artilharia pesada.³²

A missão desses militares, não deixou sombra de dúvida de que Solano López ambicionava por a mão sobre os terrenos limítrofes, em litígio na sua fronteira

²⁹ O geógrafo DEMETRIO, M. *O Corpo da Pátria: Imaginação Geográfica e Política Externa no Brasil (1808-1912)*, p.69. Tese de Doutorado, informa que a expressão completa é: “Uti nunc possidetis, quominus ita possideatis vim fieri veto. Utipossidetis, ita possideatis”.

³⁰ Relatório do Ministro dos Estrangeiros (Andrés Bello), *apud* CORRÊA FILHO, V., *As Raias de Matto Grosso*, vol. IV, *Fronteira Ocidental*. p. 127.

³¹ Referindo-se à Guerra com o Paraguai, HOBBSAWM, E., *A Era do Capital: 1845-1875*, p. 95-6, precisa: “(...) transformada num dos episódios de carnificina e destruição incontroláveis (...) A Guerra do Paraguai pode ser vista como parte da integração da bacia do Rio da Prata na economia mundial da Inglaterra”. Já, para, o historiador inglês BETHEL, L. (org.). *América Latina Colonial I*, p. 147, o autor, com boa base em América Latina, chega a afirmar que: “A Guerra do Paraguai foi uma guerra civil regional, muito embora com dimensão internacional (...)”. Para, POMER, L. *A Guerra do Paraguai, um Grande Negócio*, constituiu numa luta de preservação da independência. No plano específico a Mato Grosso CALÓGENAS, J. P., *A Política Exterior do Império*, p. 333, faz uma observação conservadora e um tanto leviana, ao dizer que agressão ao território mato-grossense não passou de um “mero alvo geográfico, golpe de espada na água, nem sequer deixaria traços na conduta geral da guerra.” DONGHI, H., *História da América Latina*, p. 144, coloca a invasão vitoriosa de Mato Grosso, como uma resposta de López ao impiedoso bombardeio de Paissandu dando vitória a Flores.

³² BANDEIRA, M., *O Expansionismo Brasileiro e a Formação do Estado na Bacia do Prata*, p. 127.

Setentrional.³³ No entanto, sua ação armada foi além desta questão de limites, pois objetivava também reabrir o caminho de Chiquito, ligando o porto de Corumbá à antiga missão jesuítica de Santiago, visando, com isso, assegurar uma saída via Pacífico, passando pela Bolívia e Peru. Pretendia apoderar-se de vasto arsenal de armas e munições que supunha existir no Forte de Coimbra e garantir a segurança paraguaia num possível contra-ataque das tropas brasileiras.

Com esse ato, o presidente paraguaio esperava conseguir uma vitória rápida e fácil na província de Mato Grosso e, assim esperava obter o apoio das forças oposicionistas argentinas. Dessa forma, o Brasil ficaria impedido de retomar sua fronteira oeste e nem teria condições de enviar reforços e armamentos ao Forte de Coimbra. Foi na administração do general Manoel Albino de Carvalho (1863-1864), que se deu o início da guerra contra o Paraguai. A província contava com uma guarnição composta de 875 soldados do exército e uma força naval organizada em quatro unidades dos quais apenas o “*Amambaí*” era provido de dois canhões.

As forças do coronel Barrios iniciaram suas operações com o ataque à fortaleza de Coimbra, sem encontrar muita resistência, devido à retirada dos adversários. Essa fragilidade do sistema defensivo da província foi também observada pelo argentino José Maria Rosa:

“Corta que la campaña del Matto Grosso, pues la provincia imperial no estaba preparada para afrontar la invasión. Nadie había creído en la posibilidad de una guerra y declaración de noviembre de 1864 tomo desprevenido a los gobernantes. La toma del fuerte de Coimbra que custodiaba la entrada de la provincia, fue el episodio bélico más destacado. Los paraguayos que daron victoriosos y les seria fácil ocupar la ciudad de Corumbá y los fuertes menores de Miranda, Albuquerque, y Dorados”.³⁴

A invasão sofrida pelo sul da província mato-grossense dificultou a comunicação com o centro-sul pelas novas rotas do Tibagi, do Tietê, do Miranda e pelo caminho terrestre via Piquiri-Paranaíba, restando apenas à passagem por Goiás³⁵. O uso desta rota gerou imediata crise de abastecimento em Cuiabá, sendo responsável por uma alta de 40% a 50% nos preços de produtos de primeira necessidade.³⁶ A elevação dos custos e carência dos alimentos atingiram de forma mais drástica as camadas mais

³³ FRAGOSO, A. T., *História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*, p. 220.

³⁴ ROSA, J.M., *La Guerra del Paraguay y las Montoneras Argentinas*, p. 201-202.

³⁵ A Província de Goiás, constituiu no principal fornecedor de gêneros alimentícios e centro abastecedor de Cuiabá durante as operações militares no sul de Mato Grosso. Veja-se, ainda, BRUNO, E. *Grande Oeste (Goiás - Mato Grosso)*, p. 87.

³⁶ MOUTINHO, J. F., *Notícia sobre a Província de Mato Grosso*, p. 168.

pobres da sociedade.³⁷ Esta situação durou todo o período bélico. Em função disso, chegou-se a adotar medidas de racionamento no abastecimento alimentar e na iluminação pública na capital.³⁸

O comerciante Antônio de Cerqueira Caldas, de Cuiabá, registrou que na província de Mato Grosso, um ano antes do término do conflito, os principais produtos alimentícios eram comercializados com valores que oscilavam de 20\$000 a 32\$000, ao passo que, antes da guerra, esses valores ficavam entre 6\$000 a 13\$000.

O estado de guerra pela qual passava a província agravou o problema de abastecimento em Cuiabá³⁹ e demais localidades do interior. A falta de gêneros alimentícios provocou a alta exacerbada dos preços, em 1866, como observa na **Tabela 2** o preço de alimentos básicos como o arroz, o feijão, a farinha de mandioca, o açúcar (cana) e o sal atingiram níveis extremamente abusivos, ou seja, sete vezes o valor pago no período anterior ao conflito (1861), quando o valor médio gasto pela população não ultrapassava na faixa de 25\$000 (vinte e cinco contos de réis).

TABELA 2 - RELAÇÃO PRODUTOS/VALOR PAGO, ANTES, DURANTE E DEPOIS DA GUERRA COM O PARAGUAL.

Produtos	Anos		
	1861	1866	1872
Valor (em mil réis)			
Arroz	4\$000	34\$000	6\$000
Feijão	3\$000	33\$000	4\$000
Farinha de mandioca	2\$000	15\$000	8\$000
Cana	6\$000	41\$000	4\$000
Sal	10\$000	52\$000	25\$000
TOTAL	25\$000	175\$000	47\$000

Fonte: MOUTINHO, J. F., *Notícias sobre a Província de Mato Grosso*, p. 324, Álbum Graphico de Mato Grosso, VOLPATO, L. R. R., *Cativos do Sertão: Vida Cotidiana e Escravidão em Cuiabá em 1850-1888*, p. 67-9.

Para agravar ainda mais a situação porque passava a população mato-grossense, especial a Cuiabá, uma inundação no Rio Cuiabá, nos dias 2, 3 e 4 de fevereiro de 1865, causou estragos e ruínas de 159 casas do bairro do Porto, arrasando as plantações ribeirinhas, com a destruição de roças de feijão, cana, arroz, mandioca e de verduras em geral. Para minimizar o sofrimento dos desabrigados, o governo imperial, numa atitude “assistencialista” autorizou a distribuição de quatro contos de réis a pessoas que

³⁷ VOLPATO, L. R. R., *Cativos do Sertão - Vida Cotidiana e Escravidão em Cuiabá em 1850-1888*, p. 67.

³⁸ Relatório do Vice-Presidente da Província de Mato Grosso Chefe-de-Esquadra Augusto Leverger na Abertura da Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 17 de outubro de 1965, Cuiabá: Typographia Souza Neves, 1885 p. 12. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso. Ver, ainda, CORREIA, V. B., *Fronteira Oeste*, p.25-34

³⁹ VOLPATO, L. R. R. *Cativos do Sertão: Vida Cotidiana e Escravidão em Cuiabá em 1850-1888*, p. 67.

perderam suas casas com a enchente.⁴⁰

Com uma expedição fluvial formada de cinco barcos de combate, o “*Taquari*” (moderno navio de guerra, construído em Londres), o “*Paraguari*”, “*Igueré*”, o “*Rio Blanco*” e o “*Iporã*”, rebocados por três escunas e duas lanchas-canhoneiras (o “*Humaitá*” e o “*Cerro León*”, com artilharia de 36 canhões)⁴¹, os paraguaios desembarcaram a dois quilômetros do Forte Coimbra⁴², onde os brasileiros haviam concentrado todas as sessenta e sete peças de artilharia. No interior da velha fortaleza quatrocentos soldados, com farta munição, canhões e pólvora. Esses materiais bélicos foram transformados em despojo de guerra pelas forças paraguaias, e praticamente todo o sul de Mato Grosso foi vítima das depredações paraguaias.⁴³ Quando ignorado o seu *ultimatum* o coronel Barrios, ordenou o bombardeio e seu exército aproximou-se do muro, compondo quatro colunas de ataque. Nesta operação, os paraguaios tiveram muitas perdas devidas estarem desprovidos de escadas que possibilitassem alcançar as sacadas de observação onde ficaria a artilharia pesada.

Um novo ataque foi realizado. As tropas paraguaias obtiveram sucesso, conseguindo penetrar na parte central do forte, ao disparar seus fuzis em várias direções. No entanto, o tenente-coronel Hermenegildo Porto Carrero, em sigilo, retirou-se pelos flancos com seus soldados em direção oposta, rumo a Corumbá, depois de se encontrar sem munição para resistir com eficácia a um novo assalto do adversário. Os paraguaios foram em perseguição dos fugitivos, atacando-os em Corumbá, com quatro companhias. Todavia, a cidade havia sido evacuada⁴⁴, restando somente ruínas, depósitos e casas

⁴⁰ MOUTINHO, J. F., *Notícia sobre a Província de Mato Grosso*, p. 84. Uma vez interrompida a navegação pelo Paraguai, recomeçava o movimento comercial com a caravana de tropas de muares. MENDONÇA, R. de, *História do comércio em Mato Grosso*, p. 33, cita MOUTINHO, J. F., *Ibid*, p. 15, “o tropeiro compra uma tropa de 40 mulas a razão de 100\$000 ou 120\$000. Precisa ajustar arreios, quatro camaradas para tocar lote, um par sobressalente e um cozinheiro. O arreiro ganha ordinariamente 400\$000, os camaradas 160\$000 cada um e o cozinheiro 120\$000, o que monta 1:320\$000, além de dinheiro adiantados aos mesmo que devem sempre 300 a 400\$000 cada um.” Por tropeiro, PRADO JR., C., *Formação do Brasil Contemporâneo*, p. 261, entende, homem de grandes recursos e senhor de grandes tropas empregadas no transporte.

⁴¹ KROEBER, C. B., *La Navegación de los Ríos en la Historia Argentina (1764/1864)*, p. 94, acrescenta ainda que desde a década de 1850 e os primeiros anos da década de 70, o governo paraguaio estava construindo sua própria frota de barcos a vapor, constituindo assim o núcleo de sua Armada.

⁴² LEVERGER, A., *Apontamentos Cronológicos da Província de Mato Grosso (século XVIII-XIX)*, p. 356-7, atesta a fragilidade do Forte de Coimbra, recordando: “Os defeitos de Coimbra, como ponto militar, forão devidamente apreciados desde o tempo de sua fundação (...) até 1851, para pouco prestava a artilharia de Coimbra”. O próprio barão do Rio Branco, dando a entender que visitará a fortaleza momentos após a guerra, deixa suas impressões acerca do estado em que se encontrava a vela praça de guerra, momentos antes da invasão. “O forte que era figura irregular, esta assentado na base íngreme da montanha na margem direita, de sorte que apenas as baterias que davam para o Rio Paraguai tinha conveniente altura, e está diminuindo à proporção que a muralha se afastava da margem do rio...”

⁴³ VERSEN, M. V., *História da Guerra do Paraguai*, p. 175.

⁴⁴ MENDONÇA, R. de. *História de Mato Grosso*, p. 46, comenta que a Vila foi abandonada sem resistência alguma. A tropa que a defendia abandonou-a na maior desordem e indisciplina.

comerciais saqueadas e uma população diminuta, em sua maioria doentes, pobres e anciãos, padecendo de toda sorte de privações⁴⁵. O próprio chefe de polícia local ordenou a retirada de sua guarda para que buscasse abrigo seguro nos arredores, longe dos invasores.

Logo após a invasão, Leverger⁴⁶ assumiu o governo provincial, acumulando também o cargo de comandante das armas, com a missão de reorganizar a defesa da província, estimulando o recrutamento militar, com o propósito de completar o quadro das forças, criando assim o Corpo de Voluntários Cuiabanos. No seu relatório anual de abertura da Assembléia Legislativa Provincial, em 17 de outubro de 1865, na condição de presidente da província, expôs em que situação se encontrava o sistema defensivo mato-grossense, reconhecendo sua fragilidade, ao afirmar:

*“A nossa frotilha compõe-se de pequenos vapores, que não podem ser considerados como navios de guerra; mas, todavia, armados do melhor modo possível, constituem uma força de algum valor, mormente quando a crescente do rio permita que porventura sejamos ameaçados por essa via”.*⁴⁷

A presença do exército paraguaio dentro da fronteira oeste de Mato Grosso resultou na destruição parcial do sistema defensivo da província, com os saques de munições e armamentos pesados do Arsenal de Coimbra. Contudo, houve um tratamento diferenciado dispensado aos comerciantes estrangeiros radicados em Corumbá, à época da invasão, quando estes solicitaram e receberam proteção dos ocupantes. Asseguraram, assim, os seus interesses a fim de evitando a atuação de saqueadores que, fatalmente, acabariam com seus negócios comerciais. Isso não quer dizer que os dominados fossem sempre omissos e que não tivessem participado da resistência à ocupação de Corumbá. O comerciante português Manoel Cavassa, por exemplo, estabelecido em Corumbá desde 1857, onde edificara um armazém de alvenaria, cita em seu “*Memorandum*” sua contribuição para enfrentar os paraguaios:

“De facto, já estava o dito tenente preparando o rastrilho, afim de ao embarcar realizar o seo plano (...) se o fim que tinha em vista era inutilizar a pólvora, para

⁴⁵ Ver, ainda, CORRÊA, L. S., *Corumbá: Um Núcleo Comercial na Fronteira de Mato Grosso (1879-1920)*, p. 94.

⁴⁶ SQUINELO, A.P. *A Guerra do Paraguai, essa Desconhecida...* p.73, cita ARRUDA, A. de. Augusto Leverger – Barão de Melgaço, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso*, p.28, diz que quando da aproximação dos soldados paraguaios em Cuiabá, teria em ato de bravura, dito: “(...) Marchemos, senhores, a guarnecer o ponto abandonado, e quando não possamos impedir a passagem do inimigo, que ao menos façamos conhecer que protestamos por meio da nossa artilharia (...)”.

⁴⁷ Relatório do vice-presidente da província de Mato Grosso, Chefe-de-Esquadra, Augusto Leverger na abertura da Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa da Província de Matto-Grosso, em 17 de outubro de 1985, Cuiabá: Typografia Souza Neves, p. 17-8. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso.

que os paraguaios não a utilizassem podia lançar-se-á ao rio (...) e puzemo-nos todos immediatamente a carregar os caixões para atiral-os ao rio (...). Em vista de tal ameaça, nós, o estrangeiro, resolve armarmo-nos e fomos para a praça com 4 canhões, que desencravamos; e alli preparamo-nos para receber os nossos agressores.”⁴⁸

Na verdade, a crise econômica que imperou na região durante a guerra contra o Paraguai em nenhum momento bloqueou completamente as atividades comerciais em Corumbá e nem mesmo em outras regiões envolvidas no conflito, o que nos revela que os invasores também dependiam do comércio, devendo mantê-lo, ainda que precariamente.

Nessa época, um surto de varíola vitimou a população de Corumbá, enquanto que a peste-cadeira⁴⁹ epizootia atingia o rebanho bovino. Esses dois fenômenos epidêmicos causaram mais danos diretos e indiretos à população mato-grossense que o conflito bélico durante a primeira investida paraguaia. A retomada de Corumbá em 13 de junho de 1867, pelo batalhão provisório procedente de Cuiabá, sob o comando de José Vieira do Couto Magalhães, então presidente da Província, possibilitou a permanência das tropas libertadoras por apenas onze dias, quando se viram obrigadas a se retirar de Corumbá, fugindo da varíola.⁵⁰ Assim, parte dos soldados brasileiros que regressaram à capital tornaram-se portadores e difusores da doença.⁵¹

Para o governo brasileiro a questão da navegação no Prata foi colocada como prioritária para a província de Mato Grosso, assim como a definição de suas fronteiras com a República do Paraguai. O Império tinha duas preocupações básicas para com a província: a manutenção de sua integridade territorial e da unidade imperial⁵². Queria,

⁴⁸ MEMORANDUM que dirige da cidade de Corumbá Estado de Matto-Grosso o cidadão Manoel Cavassa ao Exmo. Snr. Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil (22 de fevereiro de 1894)

⁴⁹ Relatório do Presidente da Província de Mato Grosso, Antônio Rufino Enéas Gustavo Galvão, abriu a 1ª Sessão da 23ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial no dia 1º de outubro de 1880, p.10. “Como sabeis, há mais de vinte anos que na Província as raças cavalar e muar são devassadas pela episódia, vulgarmente chamada de ‘peste-de-cadeira’, causando grande mal à indústria pastoril, a principal da Província e qual ela outrora auferia grandes vantagens”.

⁵⁰ MENDONÇA, E. de., *Datas Mato-grossenses*, p. 139. MOUTINHO, J. F., *Notícias sobre a Província de Mato Grosso*, p. 97 e ss., afirma que a propagação da doença entre a população só atingiu níveis de calamidade devido negligência da administração. VOLPATO, L. R. R., *Cativos do Sertão: Vida Cotidiana e Escravidão em Cuiabá em 1850-1888*, p. 76-80, afirma que “a visão da varíola, como peste coloca o surto epidêmico ocorrido em Cuiabá, em 1867, em contexto com um imaginário que liga doença a castigo divino e que tem suas raízes em épocas bastante remotas.”

⁵¹ Veja-se, ainda, MOUTINHO, J. F., op. cit., p. 95.

⁵² POMER, L., *Os conflitos da Bacia do Prata*, p. 74-83. Ver, ainda, MORAES, A. C. R. *Ideologias Geográficas: o Espaço, Cultura e a Política no Brasil*, p. 99, reporta que essa fixação se manifesta desde o momento de elaboração do projeto nacional, cujo o Estado se constitui como principal articulador dessa causa, “as classes dominantes brasileiras forjaram sua identidade tendo a concepção de conquista territorial como um de seus componentes fortes de solidariedade.” Mais detalhes em KAPLAN, M. T.,

portanto, impedir qualquer motivação de cunho separatista na área de fronteira com as repúblicas platinas. O seu empenho na guerra pode ser avaliado também por tais razões. Por sua vez, os presidentes de província que ocupavam os cargos, procuravam cobrar do governo imperial, benfeitorias que tornariam Mato Grosso mais próximo da Corte, tais como a implantação de linhas telegráficas:

*Esta grande necessidade da província tem sido mais uma vez ponderada por mim ao governo imperial. Já que o estado financeiro do país não permite, por enquanto, a construção de uma linha telegráfica ligando esta capital ao litoral, pois que custaria ao Estado centenas de contos, entendo que seria toda a conveniência o estabelecimento, menos, de uma linha d'aqui a Corumbá e outra a S. Luiz de Cáceres (...).*⁵³

Uma das conseqüências mais relevantes do conflito para Mato Grosso, foi a “internacionalização” das águas do Rio Paraguai até o Porto de Corumbá, o qual se tornou, no período subsequente, importante entreposto comercial da Província. O fim da guerra (1870) pôs termo à velha questão de limites⁵⁴ com o Paraguai e, possibilitou a abertura do Rio Paraguai à livre navegação para embarcações de todas as origens, favorecendo a exploração mais acentuada dos recursos naturais da região e conseqüentemente, maiores exportação desses recursos e importação de produtos manufaturados o que beneficiou, sobretudo o comércio corumbaense.

3 - A Reabertura da Navegação no Rio Paraguai.

Após a guerra, o comércio com os países platino e europeus, notadamente com a Grã-Bretanha, colocou a província mato-grossense na órbita da dependência de importação dos mais variados produtos manufaturados, o que já vinha ocorrendo em outras regiões do Brasil. Nos anos seguintes a 1870, ocorreu a expansão do capital financeiro e do imperialismo em nível internacional, o que implicou, “grosso modo”, numa reestruturação econômica dos países industrializados e em industrialização (Inglaterra, França, Bélgica, Alemanha etc.), os quais buscavam novos mercados e novas áreas de influência para expansão do seu capital. Pretendiam também, importar, a baixo custo, matérias-primas e alimentos. Para Mato Grosso, esta rearticulação do

Formação do Estado Nacional na América Latina, p. 228.

⁵³ Relatório do Presidente da Província de Matto-Grosso, José Maria de Alencastro, 1882, p.58. Mais detalhes sobre a instalação de linhas telegráficas, ver, BIGIO, E. dos S. *Linhas Telegráficas e Integração de Povos Indígenas as Estratégias Políticas de Rondon (1889-1930)*, 1996, pp. 10-20.

⁵⁴ Em 1872, o barão de Cotegibe, assinou um tratado de paz, em separado com o governo de Assunção, contentando-se, no plano territorial, em confirmar a soberania brasileira sobre as áreas em litígio. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso - Documentos Avulsos. Cx. 1872 C.

capital nesses países possibilitou:

“(...) o desenvolvimento do comércio importador/exportador da região e colocou Mato Grosso como componente do mercado europeu, isto é, consumidor de produtos industrializados e exportador de matéria-prima (...), significou a abertura de frentes a investimentos, e absorção de produtos industrializados pelas áreas periféricas.”⁵⁵

Os ingleses, que concentravam cerca de 70% dos seus investimentos no mercado platino, em Mato Grosso aplicavam seus capitais principalmente na exploração dos recursos minerais, sobretudo na extração aurífera, tendo introduzido a lavra mecânica nas jazidas por meio de dragas⁵⁶. A empresa *Transpacific Brazil Wining and Exploration* com o montante de um milhão de pesos-ouro, para operar em Mato Grosso nas concessões obtidas: em 134 quilômetros do Rio Cuiabá, 51 quilômetros de Coxipó-Mirim com opção sobre o Rio Manso que se distanciava 1.530 quilômetros de Cuiabá. Essa empresa desenvolveu o seu trabalho a partir de 17 de março de 1905, com uma draga importada da Nova Zelândia. Os seus lucros elevados eram canalizados para o país-sede (Inglaterra) e pouco restava para a administração local.⁵⁷

O término do conflito da Tríplice Aliança (1864-1870), contra o Paraguai, e a liberação da navegação fluvial não concretizaram as aspirações locais de conduzir Mato Grosso ao progresso imediato como queria seu presidente de Província Augusto Leverger.⁵⁸ O fim da guerra fortaleceu antigas oligarquias centralizadas de Cuiabá e grupos emergentes no sul da província, que tiveram a participação na reconstrução de uma região devastada.⁵⁹ Mas as mudanças que ocorreram no plano político do pós-guerra favoreceram o surgimento de novas lideranças provinciais o qual contribuiu para a gradativa perda de prestígio das velhas lideranças nortistas, representadas pelas casas comerciais e pelo extrativismo do norte, assim como para o assentamento de um poder político-administrativo sobre novas bases econômicas e sociais que emergiam nos fins do século XIX.⁶⁰

⁵⁵RODRIGUES, M. B., *Educação Escolar como Instrumento de Mediação na Relação Estado Novo: a Reforma Mato-grossense de 1910 - Fase de Implantação*, p. 40.

⁵⁶O próprio MOUTINHO, J.F. *Notícias sobre a Província de Mato Grosso*, p.35-36, assim dizia: “o único meio de que pode servir-se o governo brasileiro para salva-la é abrir mão das suas riquezas às companhias estrangeiras, principalmente as inglesas, que, está provado, são as que com mais vantagem e energia levam avante as suas empresas, já pela boa ordem que presidiu aos seus atos, já pelo gênio empreendedor e audaz que sempre manifestaram”. Apud. SIQUEIRA, E.M. *Luzes e Sombras: Modernidade e Educação Pública em Mato Grosso (1870-1889)*, p. 64.

⁵⁷BRANDÃO, J., *História da Navegação em Mato Grosso*, p. 92.

⁵⁸Relatório do Presidente da Província de Mato Grosso, o Chefe-de-Esquadra Augusto Leverger, na Abertura da Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa, em 20 de setembro de 1869, p. 10, Arquivo Público do Estado de Mato Grosso - Cx. 1869 A.

⁵⁹SILVA, J. V. da. *A Divisão do Estado de Mato Grosso: Uma Visão Histórica -1822-1977*, p. 48-49.

⁶⁰Relatório do presidente da Província de Mato Grosso, Herculano Ferreira Pena, Abertura da Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa, em 3 de maio de 1862, p. 52.

Do ponto de vista econômico, a abertura da navegação possibilitou a inserção de Mato Grosso no contexto do capitalismo internacional, assim como também um ensaio de participação direta de capitais estrangeiro na sua economia, estimulando a expansão de novos grupos econômicos e sociais. Corumbá tornou-se um pólo de crescimento regional, centralizando e exportando a produção mato-grossense e processando, inversamente a redistribuição do comércio mundial, atraindo cada vez mais novos investimentos à região sul mato-grossense. Dois anos antes da guerra (1862), o governo imperial vinha estimulando a vinda de imigrantes, sobretudo, dos países platinos para a província de Mato Grosso, como que antevendo o crescimento da região. Porém, os próprios presidentes da província atestavam a ineficiência dessa precoce e precária política, em função do grande número desses trabalhadores que vinham solicitar auxílio transporte para retornarem a seus países de origem:

“(...) não convém que continue a ser promovida por ação direta do governo a vinda de imigrante enquanto não se adotarem medidas que lhes garantam o futuro, deixando o governo de despende dinheiro.”⁶¹

Ao longo Século XIX, marcado por rupturas e descontinuidades⁶² depois da guerra contra o Paraguai, a província de Mato Grosso vivia, por um lado, sob o progresso das elites, maciço, iluminado, seguro de si mesmo⁶³ e, por outro sob, o drama das massas: escravidão, empreitada das poaias; arrendamento dos hervais do mate, com o uso de trabalho semi-servis.

O início da década de 1870 marcou um notável desenvolvimento do transporte fluvial; já em 1808, a invenção (por Fulton) da máquina a vapor acoplada aos navios transformava a navegação marítima e de cabotagem. Na segunda metade do Século XIX, houve um aperfeiçoamento dos barcos a vapor, que faziam transporte da província de Mato Grosso, por meio da substituição gradual de seus cascos de madeira por estruturas mais resistentes como o ferro, melhorando significativamente, a comunicação da província com o Rio de Janeiro⁶⁴ e com os países do Prata, através do Rio da Prata e de seus principais afluentes. Entretanto o naturalista e viajante Herbert H. Smith, que morou durante muitos anos em Mato Grosso, revelou que a viagem nas embarcações a

⁶¹Relatório do Presidente da Província de Mato Grosso, o Chefe-de-Esquadra Augusto Leverger, na Abertura da Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa, em 20 de setembro de 1869, p. 10, Arquivo Público do Estado de Mato Grosso, Cx. 1869 A.

⁶²ORTIZ, R., *Cultura e Modernidade*, p. 13.

⁶³HOBSBAWM, E. J., *A Era dos Impérios: 1875-1914*, p. 24.

⁶⁴Ver, ainda, PONCE FILHO, G., *Generoso Ponce, um Chefe*, p. 6, nos diz que a duração de uma viagem de Cuiabá ao Rio de Janeiro passou a ser realizada em 30 dias por barco a vapor, tendo o viajante que passar por três países estrangeiros e que Mato Grosso era um dos poucos estados que não contavam com estrada de ferro. Mais detalhes, CORRÊA FILHO, V., *História de Mato Grosso*, p. 580.

vapor dava-lhe a impressão de acentuar a distância entre o mundo “civilizado” e o “selvagem”.

O comerciante português Joaquim Ferreira Moutinho, radicado há dezoito anos em Cuiabá, desde 1869, associou a idéia de progresso à presença dos “forasteiros”, isto é, estrangeiros sempre dispostos a novos desafios, atribuindo a eles a missão de desenterrar “*os tesouros quase fabulosos*”⁶⁵, existentes no interior da Província, para Karl Von Den Stein, o que sucedia em relação ao progresso mato-grossense era que:

*“(...) o lugar mais abençoado da terra, alheio a qualquer progresso, força produtiva e meio de comunicação, só poderia ser o próprio paraíso que com a sua beleza e os seus tesouros, fica a milhares de anos para atrás.”*⁶⁶

Ao invés de recorrer à mera descrição da província ou do capital estrangeiro, no sentido de reconhecer o potencial das riquezas na província mato-grossense, o cronista João Severiano da Fonseca procurou chamar a atenção das autoridades sobre dois fatores, o primeiro que:

*“Mato Grosso está falado a grandes destinos (...). É só trabalhar para colhê-los e reduzi-los a dinheiros, a indústria, o comércio, o progresso, a civilização, o bem estar, a grandeza (...). Tome o governo a iniciativa (...), e principie-se a colher o mais breve possível (...).”*⁶⁷

Em, seguida, destacou uma preocupação, quanto ao uso discriminado de madeiras de lei, que eram queimadas como lenha, único combustível para os barcos a vapor e a ausência de uma política governamental de exploração comercial dessas madeiras no mercado exterior, dizendo que:

*“(...) Tempo virá e não longe que os vapores, já não encontrando nas margens dos rios madeiras de lei para queimar, recorram às outras; e quando tudo estiver completamente devastado, tudo consumido, buscarão então outro recurso nos depósitos de carvão de pedra (...), descerão como cargas desses mesmos vapores para serem vendidos por preços décuplos ou serem utilizados em artefatos de subido valor.”*⁶⁸

O consumo de lenha pelas embarcações a vapor era muito difundida: no principio do Século XX, uma pequeno vapor de aproximadamente cinquenta toneladas consumia o equivalente a 50 achas por hora, de tal modo, que uma viagem pelos rios Paraguai, São Lourenço e Cuiabá poderia demorar vários dias.

⁶⁵ MOUTINHO, J. F., *Notícia Sobre a Província de Mato Grosso*, p. 35.

⁶⁶ STEIN, K. V. D., *O Brasil Central*, p. 36.

⁶⁷ FONSECA, J. S. da., op. cit., p. 170.

⁶⁸ Idem, p. 157. Observe, que, FONSECA, não está preocupado com a conservação das madeiras em si, mas com suas perdas crescentes, que poderiam quando evitadas, facilmente serem comercializadas no mercado exterior.

A questão das comunicações surgia como o ponto crucial aos mais favorecidos para solucionar grande parte dos problemas da região, segundo suas perspectivas de classe, uma vez que a navegação fluvial bem desenvolvida de certo contribuiria para o crescimento das exportações na província, importadora que era de quase todas as manufaturas. Tal navegação estimularia o aumento da exportação até então tolhida pela falta de boas vias de comunicação e regulamentação de tais atividades. Qualquer um que pretendesse se desenvolver nessa região dependia de uma circulação de mercadorias, livre de embaraços e de um meio de transporte rápido e eficaz que ligasse as áreas de produção aos mercados consumidores. Uma consequência disso poderia ser também a entrada de braços capazes de suprir a falta de mão de obra local.⁶⁹

As discussões correntes na década de 1870 sobre a comunicação da província de Mato Grosso com o exterior e com outras províncias estiveram centradas na via fluvial, muito embora as estradas de ferro já constituíssem uma realidade nacional, pois as primeiras referências efetivas às ferrovias no Brasil apareceram já em 1835, com uma lei do governo imperial autorizava a concessão de privilégios para a construção de linhas férreas ligando o norte ao sul do país.⁷⁰ O aproveitamento dessas vias naturais de comunicação era defendida por José Vieira Couto de Magalhães⁷¹ em gestões junto ao Ministério da Marinha, desde 1863. Por esta Província a navegação dos seus grandes rios era a mais vital das questões, uma vez que:

*“não há, propriamente falando, uma só estrada de rodagem na Província, o que existe são trilhas transitáveis, como excepcionalmente, em um ou outro lugar para carros. Os lavradores reclamam constantemente sobre essa falta de vias de comunicação e, com toda a justiça o fazem.”*⁷²

Assim, quase todas as propostas de ligações do Mato Grosso com o litoral

⁶⁹ CASTRO, M. I. M. *O Preço do Progresso: a Construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, p. 135.

⁷⁰ SAES, F. A. M. de., *Estradas de Ferro e Diversificação da Atividade Econômica na Expansão Cafeeira em São Paulo, 1870-1900*. In: SZMRECSANYI, T. & LAPA, J. R. do A. (orgs.), *História Econômica da Independência e do Império*, p. 177. Dizer que as ferrovias no Brasil foram implantadas em função dos interesses dos produtores rurais mais progressistas, que perceberam a necessidade de modernizar sua produção, seriam cair numa simplificação e uma redução de explicação histórica, negando outros, fora da esfera da economia.

⁷¹ Tanto defendia a navegação, que Couto Magalhães fez desmontar um vapor e transportá-lo do Rio Paraguai para o Rio Araguaia em peças portáteis, conduzido à carros de bois, com o intuito de inaugurar a navegação a vapor do Araguaia-Tocantins, a esse respeito, ver, MAGALHÃES, C. de, *Viagem do Araguaia*, p. 23.

⁷² Relatório do Vice-presidente da Província de Mato Grosso, José Joaquim Ramos Ferreira, em setembro de 1887, ao Império que interessava manter relações com o Paraguai, desde que: “Assunção, tornando-se francamente acessível a todos, nos ofereça um mercado onde tenham saída os nossos produtos para as Províncias argentinas que estão habituadas ao consumo deles, e de onde nós possamos prover, por preço cômodo (...)” Ver, ainda, LEVERGER, A., *Carta ao Presidente da Província de Mato Grosso, em 2 de fevereiro de 1844*, apud SOUZA, J. A. S. de, *A missão Billegard ao Paraguai (1849-1852)*, p. 161.

estavam voltadas para a ferrovia ou para navegação fluvial.⁷³ Os defensores da navegação diziam que, além de propiciar fretes mais baixos, o aproveitamento dos rios era mais barato do que a construção de uma estrada de ferro e mais condizente com a situação econômica do Estado.⁷⁴ Nesse sentido, a historiadora Lúcia Salsa Corrêa documentou a resistência dos comerciantes de Corumbá que viam na construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil um obstáculo ao desenvolvimento dos seus interesses econômicos, visto que possuíam suas próprias embarcações e tinham acesso aos portos da Bacia Platina.⁷⁵ Apostavam na vitória da navegação em Mato Grosso, notadamente para o transporte de suas mercadorias

“A estrada de ferro de Santos a Corumbá poderá transportar-nos com uma economia de tempo e de dinheiro esmagadora para a viação fluvial, mas nunca poderá conduzir uma tonelada de qualquer mercadoria entre esses dois portos por 70.000 réis (...), ao passo que, por intermédio do caluniado e fastidioso Paraguai semelhante transporte entre Corumbá e os portos do Prata poderá ser feito pela décima parte, talvez!”⁷⁶

A navegação em Mato Grosso se mostrava como solução muito convincente, por ser um meio de transporte mais econômico e mais propício à integração interior-litoral e tanto reclamada como defesa do território pelo governo imperial.⁷⁷ Todavia, sua conservação e melhoramento exigiam muitos recursos por parte do Estado, considerando que:

“se fosse possível fazer a soma de todo o cabedal despendido nesse fatal rio da Prata, achar-se-ia por certos Algarismos superiores a 900 mil contos de réis! Os últimos 700 mil contos de réis podem ser demonstrados parcela por parcela: são

⁷³ QUEIRÓZ, P. R. C. *As Curvas do Trem e os Meandros do Poder. O Nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*, p. 102. O general Francisco de Paula Cidade em artigo publicado na *Revista Brasileira de Geografia* em 1945 fazia referência a ferrovia no projeto de construção do cais para Corumbá, *apud* SILVA, M. do C.B.G. da, *Rio Paraguai: O Mar Interior Brasileiro - uma Contribuição para o Estudo dos Caminhos Fluviais*, p. 204.

⁷⁴ AYALA, S. C. & SIMON, F. (orgs.). *Álbum Gráfico do Estado de Mato Grosso*, p. 131.

⁷⁵ CORRÊA, L. S., *Corumbá: um Núcleo Comercial na Fronteira de Mato Grosso (1870-1920)*, cita o Relatório do Presidente da Província de Mato Grosso, Joaquim Raymundo de Lamare, 3 de maio de 1858, p. 18. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso - Documentos Avulsos - Cx. 1858C.

⁷⁶ AYALA, S. C. & SIMON, F. (orgs.), *op. cit.*, p. 131 e veja, também, SIQUEIRA, E. M., *Processo Histórico em Mato Grosso*, afirma que: “a construção dessa ferrovia (Noroeste do Brasil) (grifo nosso) desagradou, aos comerciantes platinos, estabelecidos com suas casas de comércio em Corumbá (...) pois o eixo de interesse comerciais se transferiria da área fluvial para ferroviária (...)”, p. 250.

⁷⁷ MORAES, E. J. de. *A via de Comunicação - Memória Apresentada à Consideração do Governo Imperial*, p. 13. Mesmo, SODRÉ, N.W. *O Sul Mato-grossense*, artigo publicado em jan. de 1947, pp. 65-76, tecia duras críticas, quanto a viabilidade náutica do Rio Paraguai, destacando, sobretudo, seus obstáculos naturais e ainda pouco pesquisados, mesmo seus afluentes não justificaria alocação de vultuosos recursos de manutenção e recuperação, uma vez que, sua navegação só permite embarcações apropriadas. Todavia, QUEIROZ, P.R.C. *Op. Cit.*, p.429, defende SODRÉ, dizendo que a apesar de tão crítico, quanto das condições de navegação na Bacia do Paraguai, o mesmo reconhece expressamente a importância dessa navegação que era “importantíssima para a vida e para a política da região, p. 68).

600 mil contos de réis dispendidos na guerra e, pelo menos, 100 contos em seis anos do atrofante regime de paz com as missões diplomáticas; com a ocupação militar do Paraguai; com os encouraçados e custosíssimos armamentos modernos.”⁷⁸

As obras de manutenção da navegação do Rio Paraguai deveriam ser executadas pela iniciativa privada, sob a alegação de que um serviço público dessa natureza, nas longínquas regiões de fronteiras, seria completamente falho. Dessa forma, caberia à Companhia Minas e Viação de Mato Grosso ficar com os direitos da melhoria e balizamento, bem como da elaboração de um Convênio⁷⁹, reunindo representantes da Argentina, Brasil, Bolívia e Paraguai com objetivo de recuperar a navegação dos rios Paraguai, São Lourenço e Cuiabá. Ao Estado, caberia o papel de fiscalização, conservação e preservação das margens dos rios, proibindo roçadas, queimadas e cortes indiscriminados de árvores e serviços clandestinos de reparos às embarcações por parte das empresas de navegação não credenciadas pelo Ministério da Marinha e registradas na Alfândega de Corumbá. Nas bases firmadas por este Convênio, caberia ao governo brasileiro ficar:

“(...) sem dispêndios extraordinários, dentro das verbas orçamentárias, nomearia um engenheiro das obras dos portos, com auxiliares necessários, para estudar o rio, os melhoramentos que necessita (...) Contrataria também qualquer empresa de navegação e execução das obras e serviços de conservação e drenagem. Caberia a esta empresa receber diretamente dos postos fiscais dos países contratantes, taxas mensais arrecadadas e a cada três meses prestação de contas dos trabalhos executados (...)”⁸⁰

Em razão da internacionalidade do Rio Paraguai, do ponto de vista político-estratégico e econômico, inúmeros foram os estudos técnicos⁸¹ realizados visando a um mapeamento e ao aproveitamento de seu potencial para a navegação, situando, sobretudo os trechos que permitissem condições de navegabilidade ao longo de todo trajeto da Bacia do Paraguai, dentro do território brasileiro.

Os recursos captados pelo governo imperial destinavam-se à execução de novos

⁷⁸ MORAES, E. J. de op. cit. 5.

⁷⁹ Convênio entre o Brasil, Argentina, Paraguai e Bolívia para realização de melhoramentos no Rio Paraguai. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso, Seção de Documentos Avulsos, Cx. 1878, p. 18.

⁸⁰ Livro Indicador das Leis e Decretos da Província de Mato Grosso, Decreto Lei nº 096, de 27 de junho de 1878, p. 18.

⁸¹ Assim por exemplo, destaca os textos de QUIROGA, J.P., *Descripción del Rio Paraguay desde la boca de Xauru hasta la confluencia del Paraná*, In: Angelis, Colección de Obras y Documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Rio de la Plata, de 1836, do mesmo ano o “*Reconhecimento do Rio Paraguai e sua descrição*” do capitão Augusto Leverger. Destaca-se entre outras obras de AZARA, F. de, *Descripción y História del rio de la Plata*, 1990.

estudos, projetos, obras, serviços, bem como à aquisição de materiais e equipamentos cuja finalidade era a melhoria das condições de navegação nos rios, lagos e lagoas e também à construção e manutenção de ancoradouros e portos fluviais e lacustres⁸². Eles provinham da criação de uma taxa hidroviária, da arrecadação das alfândegas e do aluguel pago pelas empresas de navegação autorizadas a operar pelo Estado. As empresas estrangeiras deveriam ter representantes nas localidades em que tivessem seus estabelecimentos, ficando subordinadas diretamente ao governo imperial.⁸³

O porto, na concepção do Império, não passava de um complexo desarticulado e mal construído de trapiches - tipo de armazéns fluviais onde concentravam mercadorias desembarcadas ou a embarcar e junto aos quais estacionavam os barcos e as lanchas a vapor. Cada um destes trapiches era mantidos por particulares que, normalmente, tinham um grupo de escravos ou trabalhadores livres que transportavam os produtos desde o armazém até o pontal. Os armazéns eram, geralmente, galpões de madeira com piso de chão batido, sem segurança, insalubres e que contavam com funcionários despreparados para o exercício de suas funções, como atestam as reclamações de populares perante os desmandos da Inspetoria da Alfândega de Corumbá, em 1880, como se pode depreender da situação exposta abaixo:

*“O Sr. Ataliba Ferreira Pimentel Belleza (...) que imerecida e fatalmente exerce, em prejuízo do serviço público, como um vulgar ‘dono de casa’ ou ‘feitor’ de fazenda e, não como um chefe de repartição, como a função exige (...)”*⁸⁴

No período de 1878 a 1880, o Ministério da Fazenda promoveu obras de recuperação em praticamente todos os portos fluviais do Império como estratégia de melhoria da arrecadação.⁸⁵ A situação portuária em Mato Grosso, nos primeiros anos da República, apresentava, após as reformas, as seguintes características:

PORTO DE CORUMBÁ = consistia em um cais de concreto armado com duzentos metros de comprimento, constituído de caixões, apoiados em colunas de concreto armado de seções variáveis e com enrocamento subjacente, além de dois, muros laterais de alvenaria fechados. Provinha de um armazém de alvenaria de 1.500

⁸²ANAIS, da Câmara dos deputados do Império do Brasil. 4ª Sessão da 18ª Legislatura, v. II, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1884. Tais recursos eram de substancial importância, pois o Porto de Corumbá, o de maior movimento carecia de toda uma infra-estrutura, QUEIROZ, P.R.C. *Uma Ferrovia entre dois Mundos – A E. F. Noroeste do Brasil na Construção Histórica de Mato Grosso*, em trabalho recente (1999), afirmou que: “(...) O problema do cais e demais obras complementares no porto de Corumbá continuaria sendo mencionado, sem solução, pelas décadas seguintes”, p. 420.

⁸³HONORATO, C. T., O Estado Imperial e a Modernização Portuária. In: SZMRECSANYI, T. & LAPA, J. R. do A., *História Econômica da Independência e do Império*, p. 173.

⁸⁴Jornal *O Povo*, Corumbá, 13 de junho de 1880.

⁸⁵Ver, ainda, *Coleção de Leis e Decretos do Império*, anos 1878, 1879 e 1880.

m² de área. Estava equipado para receber embarcações de maiores calados, de até um e oitenta metros. Constituíam-se, assim, num importante porto de transbordo também para embarcações de menor calado, de até 80 centímetros, que se dirigiam a Cáceres e a Cuiabá. Possuía um canal de acesso com profundidade de um a três metros. Morgan G. Mulhall, viajante inglês, assim descreveu o Porto de Corumbá:

*"(...) aqui é quase um porto livre, todos os impostos estão reduzidos a 5 por cento, o que se pode explicar, em parte, o rápido progresso de Corumbá. Um caminho em zigue zague segue até o alto do morro, com muitas pedras por ambos os lados. A alfândega, correio e a Capitania dos Portos são prédios de boa construção..."*⁸⁶

A largura do Rio Paraguai na proximidade do porto era de 320 a 340 metros e em parte alguma a profundidade da água, na estiagem, era superior a dois metros, sendo que o canal mais fundo se localizava próximo à margem esquerda.

Segundo o seu relatório de 1908, a Comissão Fiscal e Administradora do Ministério da Indústria e Viação⁸⁷ ficou responsável de estudar as obras de melhoramento do Porto de Corumbá e projetar um cais de oitenta a cem metros de extensão, ampliando, assim, sua capacidade em termos de armazenamento dos mais variados produtos. O projeto estrutural das obras portuárias visava à recuperação da acostagem e da amarração das embarcações; a primeira era voltada para a ação do impacto dos barcos no momento da atracação e a segunda, para o controle da ação dos ventos, que poderiam colocar a embarcação à deriva, deslocada do atracadouro. Estas reformas visavam intercalar as atividades portuárias com o movimento ferroviário. Os dados técnicos principais apresentados por esta comissão foram:

- a) O desnível do rio, no trecho de 340 metros, acima referidos, atingia 0,043 metros, o que dava uma declividade de 0,000126 por metro. A velocidade média da corrente ao lume d'água, medido por meio de molinetes, era de 1,56 e 1,22 nós, elevando-se à 1,87 nós a máxima encontrada no canal. A média de precipitação é de 16,326 metros cúbicos por segundo e de descarga 1,340 metros cúbicos por segundo;
- b) Nivelando-se os pontos indicados para a maior cheia, sucedia em 1907 e o

⁸⁶ MULHALL, M.G. *Journey to Matto Grosso*, p.35

⁸⁷ MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E VIAÇÃO, Comissão Fiscal Administradora da República, *Projeto de Melhoria do Porto de Corumbá*, 1908, p. 8. O resultado dos trabalhos dessa comissão apresentados ao Ministério da Fazenda, proporcionou, através do Decreto nº 6814, de 09 de janeiro de 1908, a liberação de recursos perfazendo o crédito de 67:761\$810, verba suplementar que beneficiaria todas as alfândegas da República. *Collecção de Leis do Brazil, Actos do Poder Legislativo*, v. I - Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

maior vazante em 1887, a diferença de nível entre extremos é de 6,801 metros. A representa variação dos níveis máximos e mínimos anuais das águas do Rio Paraguai entre 1900 e 1907, de acordo com os dados tomados pelo Arsenal da Marinha de Ladário. Nele nota-se certa tendência à variação periódica das cheias máximas de 8 em 8 anos. Assim é que, entre 1902 e 1906, o Rio Paraguai encheu o suficiente para a navegação, ao passo que os dois anos seguintes foram de forte seca. Vale salientar que as cheias máximas não coincidiam com as máximas pluviais, o tal fato se deve, certamente, ao lapso temporal existente entre as chuvas e a chegada das cheias provenientes do Alto Paraguai, do São Lourenço, do Cuiabá e de seus respectivos afluentes ao Paraguai;

- c) As observações feitas sobre a existência de assoreamento em alguns pontos da margem direita, próximo à cidade, mostrou que ele era devido antes a detritos urbanos lançados ao rio do que a aluviões carregados pelas águas das chuvas. Estas, por sua vez, estavam formando bancos de areia que inviabilizavam a navegação em determinadas épocas do ano (setembro-outubro) e em certos trechos do rio, exigindo o transbordo de embarcações ou a presença de lanchas rebocadoras;
- d) A circunstância de não haver mais de dois metros de água durante a estiagem, em frente ao porto, e de estar o rio, a jusante, obstruído por baixios e com sua profundidade máxima não superior a três metros, tornava inexequível o problema de um porto e de um canal de acesso para navios medindo até seis metros.

PORTO DE CUIABÁ = Antigamente chamado Geral, o Porto de Cuiabá só veio a ganhar importância na segunda metade do Século XIX, quando se deu o deslocamento do eixo econômico monçoeiro norte para o Rio Paraguai. Situado às margens do Rio Cuiabá, este porto apresentava uma plataforma e uma ponte de concreto armado de setenta e três metros de extensão por metro de largura. A plataforma flutuante servia de acesso à ponte que possuía um pequeno atracadouro para embarcações de baixo calado. Devido ao fraco volume na lâmina de água, as embarcações necessitavam do uso da barca-pêndolo, construída de ferro, que permitia a ligação do Rio Cuiabá até o Porto. O português Luiz Monteiro de Aguiar obteve do presidente de Estado, José de Miranda Reis, um contrato de dezoito anos para

exploração desses serviços.⁸⁸

Em 1914, os funcionários que executavam os serviços e obras de melhoramento para a navegação no Rio Cuiabá⁸⁹ passaram a ter suas remunerações fixadas e estabelecidas, segundo a qualificação e função desempenhada, exceção feita aos cozinheiros e marinheiros, os quais recebiam apenas a gratificação pelos serviços prestados, por constituírem trabalhadores temporários.

PORTO DE CÁCERES = Possuía obras de acostagem em Duque D’Alba, correia transportadora móvel, para atender à variação do nível do rio, servia também para carga e descarga. O segmento final da correia apoiava-se em estrutura que suportava uma passarela de acesso às embarcações e que funcionava como atracadouro para barcos de pequeno porte, permitindo, pois calado máximo de sete pés. Mas adiante havia um armazém para depósito das cargas a serem embarcadas ou desembarcadas.

A firma de navegação Boabaid & Irmãos, que atuava nesse porto, denunciou ao Poder Público as dificuldades de acesso de suas embarcações, devido à falta de canalização, balizamento, dragagem e outros melhoramentos, que se faziam necessários para desobstruir mais de vinte e cinco baixios existentes entre a entrada do porto até o encontro do Rio Paraguai com o Cuiabá.

Nos primeiros dias de Abril de 1913, o governo estadual iniciou os serviços de recuperação do Rio Paraguai nas proximidades do Porto de Cáceres. Para isso, foi utilizada uma draga de sucção para remover os baixios de areia que prejudicavam a livre navegação. Este equipamento custou aos cofres públicos 5.896\$000,00 e foi montada no Porto de Corumbá pelo preço de 19\$800,00. Além da remoção dos baixios, o Decreto Presidencial do Estado de Mato Grosso n.º 323, de 31 de janeiro de 1913, previa também os seguintes serviços:

1. Tapagens dos braços que desviavam as do leito principal;
2. Proteção às margens dos rios;
3. Conservação e reconstituição das florestas marginais.⁹⁰

⁸⁸No sentido de regulamentar os serviços de passagem no Rio Cuiabá, ou seja, o transbordo da embarcação maior para barca-pêndulo de atracamento se oficializou com o Decreto n.º 298, de 20 de janeiro de 1912, Arquivo Público do Estado de Mato Grosso, Documentos Avulsos - Cx. 1912A.

⁸⁹Sobre o Rio Cuiabá, vale conferir o trabalho da historiadora Elizabeth Madureira Siqueira, *A Ocupação Pioneira da Região do Rio Cuiabá Abaixo*, publicado pelo *Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso*, n.º 1, 1997, p.11-16.

⁹⁰Veja-se, ainda, *Colleção de Leis e Decretos do Poder Executivo do Estado de Matto-Grosso*. Cuyabá: Typographia Official, 1913, p. 80-81. Todavia, conforme, CASTRO, M.I.M. & GALETTI, L.S.G. *Um Histórico dos Usos da Biodiversidade em Mato Grosso*, mimeo., p. 63, nos diz que: “A ineficácia dessas medidas e a continuidade da derrubada de árvores pode ser percebida pela reiterada promulgação de leis que procuravam limitar a destruição das florestas, especialmente quando se tornaram mais sensíveis os

Como pudemos observar, o Estado participou da construção das condições para o favorecimento da navegação no Rio Paraguai e executou obras de reparo no rio, com vistas à continuidade da navegação⁹¹. Nota-se, assim, a importância da atuação do Estado no crescimento econômico de Mato Grosso, principalmente se considerarmos que a guerra contra o Paraguai foi uma poderosa forma de intervenção nesse sentido.

4 - As Empresas de Navegação em Mato Grosso.

O desenvolvimento do transporte fluvial a vapor fomentou um processo migratório razoável para província de Mato Grosso. Os estrangeiros eram atraídos pelas perspectivas e oportunidades que surgiam em função do aumento de volume de capitais e dos incentivos fiscais proporcionados pelos governos provinciais. Em 1870, calculou-se a existência de 1.665 estrangeiros e em 1875 chegaram mais 845. Muitos deles eram paraguaios fixados em Corumbá no período pós-guerra, sendo a grande maioria imigrantes sazonais que vinham trabalhar na zona de produção da erva-mate. Outros eram italianos voltados para as atividades comerciais e financeiras (importação e exportação), juntamente com espanhóis, portugueses e argentinos. A população mato-grossense elevou-se, de 65.321 em 1870⁹² para 246.612 habitantes em 1920.⁹³ É possível, pois, que os imigrantes e seus descendentes tenham contribuído com participação importante para este crescimento vegetativo, ao lado dos migrantes nacionais que para Mato Grosso também se dirigiram no período considerado.

A filial brasileira da empresa Conceição & Cia, sediada em Montevidéu, ganhou, em 1870, a concorrência pública para explorar, pelo prazo de cinco anos, a linha Montevidéu - Corumbá - Cáceres e Cuiabá. O Decreto n. 453, de 7 de junho de 1870, estabeleceu um contrato formulado entre a Diretoria Geral do Correio e representantes da empresa Conceição & Cia., o qual prescrevia entre as suas cláusulas, que os vapores empregados nos serviços de navegação dessa linha deveriam ter acomodações para cinqüenta passageiros de primeira classe, vinte e cinco passageiros de segunda classe e calado no máximo, oito pés ingleses.⁹⁴

Constituiu-se para esse serviço a Empresa Brasileira de Paquetes a vapor, uma

efeitos destes cortes sobre a navegabilidade dos rios.”

⁹¹Porém, deixou a desejar quanto a infra-estrutura portuária, sobretudo ao Porto de Corumbá, muitos foram os planos e orçamentos para sua execução, obras como de melhoramento do cais (Decisão nº 38, de 4 de junho de 1907, do Ministério da Viação), mas nada de concreto foi feito.

⁹²MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO: Diretoria Geral de Estatística. Recenseamento do Brasil realizado em 1 de setembro de 1920. Volume IV (1. Parte). População. Rio de Janeiro, 1924, p.9.

⁹³CORRÊA FILHO, V., op. cit., p. 635.

⁹⁴BRANDÃO, J. da S., op. cit., p. 116.

subsidiária de Conceição & Cia., o qual começou a operar em 1871, com as lanchas “Amélia” e “Manduvira”, na linha Corumbá-Cuiabá com carga de 319 toneladas, além de usar embarcações como: o “Cecília”, o “Cuiabá”, o “Villa-Maria” e a chata “Gueguay”, que circulava de Corumbá a Montevidéu. Para servir a capital da província mato-grossense foi empregado o paquete “Coxipó”.

Podemos observar, pelas colocações acima, a expansão naval do período. O grupo Conceição & Cia., sob a presidência de Francisco José de Figueiredo, tinha mais objetivos em Mato Grosso, como a execução das obras de construção da nova alfândega de Corumbá, seguindo determinação do Ministério da Fazenda de 1869. O visconde de Itaboray elaborou um programa de melhoramento alfandegário imperial, considerando o aumento do déficit público devido à guerra contra o Paraguai.⁹⁵ Esse grupo era o principal fornecedor de carvão de pedra para a frotilha mato-grossense. Para cumprir essas metas, foi constituída uma nova empresa em 1873, a Companhia Nacional de Navegação a Vapor, com um capital inicial de 4.000\$000,00, incorporando a Empresa Brasileira de Paquetes a Vapor. Os serviços dessa companhia navegação estendiam-se de Montevidéu ao Rio de Janeiro.

Para atuar nessa linha, considerada intermediária, a empresa recebeu a subvenção de cinco contos de réis por viagem redonda. Em 22 de dezembro de 1876 foi renovado o contrato de navegação por mais dez anos, o que não era de se estranhar uma vez que as isenções concedidas e as subvenções⁹⁶ pagas pelo Estado aos serviços prestados pela iniciativa privada eram, possivelmente a única forma de se assegurar a comunicação do Rio de Janeiro com a fronteira oeste do Império, beneficiando, sobremaneira, o comércio corumbaense, cujo porto recebia embarcações tanto do interior da Província como dos países vizinhos do Prata, como do Rio de Janeiro.

No exemplo acima podemos observar novamente a importância da atuação estatal, embora de forma indireta, sobre a região. Inúmeras eram as reclamações e críticas, por parte dos usuários, aos serviços prestados por essa Companhia, notadamente, com relação ao comércio como as greves das tripulações, devido a falta de pagamentos dos salários pelos seus constantes atrasos⁹⁷ nas entregas das cargas e

⁹⁵CAETANO JR., A.J., *Repertório da Legislação sobre Docas, Portos Marítimos e Fluviais*, p.4. (Decreto n.º 1746/1869)

⁹⁶Ver, ainda, *O Livro Indicador das Leis e Decretos do Estado de Mato Grosso*, revela contratos de até quarenta anos, como do armador Manoel Joaquim dos Santos, na exploração da navegação do Rio Paraguai, afluentes e seus sub-afluentes. 1890. Núcleo de Documentação Histórica e Informação Regional - Documentos Avulsos. cx. 1890.

⁹⁷No tocante à demora e atrasos das embarcações, são por vezes justificadas em função da pouca

também devido às tarifas elevadas. Denunciavam com frequência o estado de conservação dos barcos, em sua maioria, velhos e ultrapassados. O jornal *O Liberal*, de Corumbá, em 12 de novembro de 1874, publicou nota sobre o vapor “*Cecília*”:

*“julgado incapaz do serviço de barca de Praia Grande em que era empregado no Rio de Janeiro, (...) goza hoje em dia os foros de paquete, (...) mesmo o afamado Coxipó, primor de arte em seu gênero não possuindo nenhuma das condições necessárias aos fins destinados presta-se apenas a isso mesmo devido a esforços e perícia do incansável comandante Barros a conduzir a correspondência e passageiros”*⁹⁸.

No entanto, o Ministério dos Negócios da Fazenda esteve omissa a essas reclamações, haja vista que autorizava os barcos condenados⁹⁹ a operarem livremente, ignorando grande parte das normas de segurança da época, colocando em risco a tripulação, os passageiros e as mercadorias em geral. Muitas embarcações trafegavam no Rio Paraguai, na linha Corumbá-Cuiabá, sem acessórios, básicos como salva-vidas e botes de emergência suficientes para eventuais acidentes, que poderiam ser ainda mais graves se viessem a ocorrer em viagens noturnas. Havia também o desrespeito quanto ao limite de capacidade de mercadorias que o barco podia suportar.¹⁰⁰ Em 1880, entrava em atividade, no trecho Corumbá-Montevideú, o paquete “*Rio Branco*”, que atendia as especificações de segurança. O jornal *O Iniciador*, de Corumbá, faz a seguinte observação geral sobre essa embarcação:

“O novo vapor Rio Branco construído para Cia. De Navegação a Vapor pelo Sr. Henry Murray & Cia., da Escócia (Glasgow), sendo o terceiro construído para a firma (...) as máquinas são do sistema Compound e do tipo do steeple engines, as caldeiras e o casco são de aço, possui acomodações para vinte passageiros de

profundidade dos rios, na época das secas, considerando que: “(...) Percorrem esses vapores a uma distância de 4.146 milhas em 35 dias e às vezes mais no tempo da seca.” Relatório que o Exmo. Snr. Presidente da Província de Mato Grosso José Joaquim Ramos Ferreira devia apresentar a Assembléia Legislativa Provincial, em setembro de 1887, acrescenta que o “inconveniente do transbordo de Corumbá para navios menores pela navegação difícil acarreta encalhes frequentes e pela impropriedade do combustível, que era a lenha, obrigando as lanchas a longas demoras nas margens dos rios.” Quanto as paralisações coletivas de trabalhadores, OLIVEIRA, V. W. N. de. Trabalhadores do Rio Paraguai: Formas e Resistências, Dourados, *Revista Fronteiras*, UFMS, 2001, pp.123 a 150, cita que, o jornal *O Commercio*, de Cuiabá, noticiava, na coluna “Telegrammas”, em nota rápida, a greve das tripulações, foguistas dos vapores “Mercedes” e “Miranda” de propriedade do Loyd Brasileiro, por atraso de pagamento salarial, 11/08/1911.

⁹⁸O jornal *O Liberal*, de Corumbá, de 12 de novembro de 1874 denuncia ainda a existência de outras embarcações retiradas de circulação no Rio de Janeiro, mas que operam impunemente na Província de Mato Grosso. Barcos em sua maioria condenados pela Capitania dos Portos.

⁹⁹Veja-se, ainda, *Collecções de Leis do Império do Brazil*, p. 30.

¹⁰⁰Jornal *O Iniciador* de Corumbá, em 18 de setembro de 1880, ficando em operação até a década de 1940, quando foi substituída, nas linhas operadas em Mato Grosso, por uma nova autarquia federal denominada Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP), criada em 1943.

primeira classe, duzentos de terceira e porões para 600 toneladas de carga (...).

O navio é todo de ferro.”¹⁰¹

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

A sucessora dessa Companhia, foi a Cia. Lloyd Brasileiro em 1890, a qual tinha controle de operação em Mato Grosso¹⁰² e permissão para exercer a navegação por todas águas interiores do país. Atuava, principalmente, no mesmo circuito Rio de Janeiro - Montevidéu - Corumbá e Cuiabá, realizando o transbordo dos passageiros, das malas postais e das mercadorias em geral para barcos menores, de acordo com a capacidade dos rios.

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

Conforme registros da Inspeção da Alfândega, ocorreram os seguintes

¹⁰¹Vale ressaltar que os descasos das autoridades, que obrigava o passageiro a pagar um seguro individual e muitos proprietários das empresas de navegação (Feliciano Simons de Corumbá; Almeida e Cia de Cuiabá; Carlos M. Schmitz de Porto Murtinho) eram agentes representantes de Companhias de Seguros como a Companhia Nacional Aliança da Bahia, Seguros Marítimos e Terrestres (1870), única com agências em vários portos nacionais e uruguaios. Tinha o seguinte anúncio apelativo “Segura quaisquer mercadorias, em viagens marítima e fluvial - segura cascos de embarcações contra perda total ou parcial”. In.: AYALA, C.S. e SIMON, F. (orgs.). op. cit. p. 38.

¹⁰²O jornal *O Matto-Grosso*, de Cuiabá, em 5 de março de 1891 tornava público o desligamento da Empresa de Obras Públicas do Brasil a Cia. de Navegação Lloyd Brasileiro, p. 3.

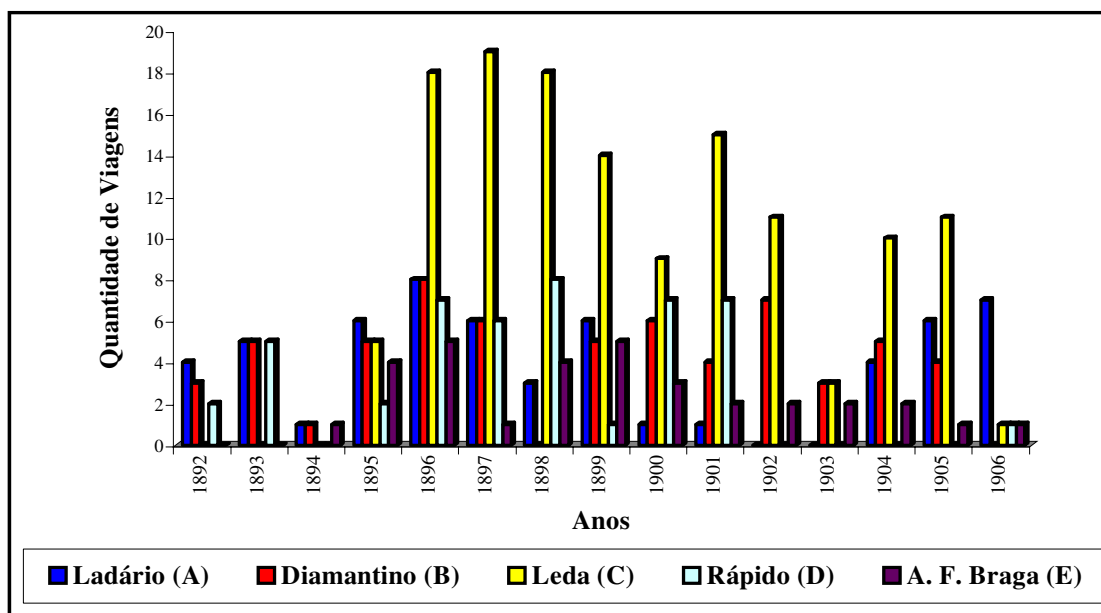
movimentos portuários de Corumbá, entre os anos de 1892 e 1906. Os primeiros quinze anos da República, foram efetuadas 585 partidas com destino à Bacia do Prata. Os dados demonstram ainda que desde de 1892 a 1896, somente os dois vapores cargueiros e de passageiros da Cia. Lloyd Brasileiro, o “*Ladário*”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

Para melhor compreender o quadro abaixo, trazemos a representação gráfica, que permite uma visualização comparativa das embarcações “*Ladário*” *Diamantina*” (B), *Leda*” (C), *Rápida*” (D) e o “*A. F. Braga*” (E). O fraco movimento portuário de Corumbá entre 1892 e 1895 foi motivado pela luta armada pelo poder entre os coronéis, durante o início do regime republicano, o que expressava um quadro de indefinições partidárias e de instabilidade política em Mato Grosso¹⁰³. O envolvimento de comerciantes da região sul do estado no confuso movimento de 1892 também interferiu no comércio importador e exportador de Corumbá¹⁰⁴. Entre os anos de 1896 e 1901, o crescimento das exportações, sobretudo, de matérias-primas e das importações de manufaturados obrigaram a Cia. Viercy & Hermanos do Paraguai a intensificar o número de viagens entre Corumbá e Assunção. Finalmente, de 1902 a 1906 caiu abruptamente o movimento portuário, que passou a sofrer a concorrência direta da ferrovia Noroeste do Brasil, com meio de transporte de carga.

¹⁰³Ver, ainda CORRÊA, V.B., *Coronéis e Bandidos em Mato Grosso*, p. 77-80.

¹⁰⁴Numa minuta da Ata da Intendência Municipal de Corumbá de 9 de maio de 1895, In: *Livro 29, 1890 a 1892*. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso. Vale ressaltar que a Revolta da Armada (1892) bloqueou temporariamente a linha Cuiabá-Montevidéu, sendo restabelecida apenas em 29 de dezembro do mesmo ano.

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



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

O Viajante que partia de Corumbá, com destino a capital da Província, encontrava como alternativa de empresa a Cia. Lloyd Brasileiro que possuía paquetes nos dias 2 a 10 e 24 a 30 de cada mês. Normalmente, a duração dessas viagens era de seis a sete dias, podendo levar até doze, caso o Rio Cuiabá apresentasse baixo volume de água. Segundo estatística organizada por José de Freitas Cabral, comandante dos vapores da Cia. Lloyd Brasileiro, e publicada em 14 de novembro de 1894, no jornal *O Matto Grosso*, de Cuiabá, durante o ano anterior transitaram nos vapores “*Coxipó*” e “*Rio Verde*”, 1.459 passageiros, dos quais 909 de ré e 550 de proa, especialmente militares. Em sua maioria, as embarcações que faziam o itinerário Corumbá-Cuiabá, chegavam a transportar vinte passageiros de ré e sessenta de proa.

Em 1912, chegaram¹⁰⁵ em Corumbá, procedentes do Prata, 142 vapores, dos quais 84 vieram de Assunção, 52 de Montevidéu e dois de Buenos Aires.¹⁰⁶ O jornal *O Republicano*, de Cuiabá, em sua edição de 22 de dezembro de 1895, assim expressava a indignação da elite local:

“Há mais dous annos que nossas communicações com a capital federal e os demais do estado se achão reduzidas a uma viagem mensal que fazem os vapores

¹⁰⁵ 1912 marcou a participação do comerciante português João Luís Miguéis na navegação a vapor de Corumbá para outros portos mato-grossenses, com a lanchara “*Aurora*”. Ver, ainda, BAES, R., *Corumbá: memórias e notícias*. p. 87. Vale ressaltar que toda a navegação interna de Mato Grosso eram subvencionadas pelo governo federal, QUEIROZ, P.R.C. Op. Cit., p.419.

¹⁰⁶ PÓVOAS, L., *Influências do Rio da Prata em Mato Grosso*, p. 19.

da Cia. Lloyd Brasileiro. Voltamos d'esta forma ao antigo estado de completo isolamento, à quase absoluta segregação d'esta porção da República (...), a Cia. no seu contrato com o Governo Federal, contrahio a obrigação de efetuar mensalmente duas viagens redondas na linha fluvial, de Montevidéu até esta capital. Pouco tempo, entretanto, cumprio ella esta cláusula. A viagem intermediária que a Companhia tem realisado de algum tempo para cá, entre Corumbá e esta capital, é de navegação interior e pouco ou nada adianta para as nossas communicações (...)"

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

A Cia. Lloyd Brasileiro, no princípio deste século, passou por nova estruturação, e doravante passou a se chamar Companhia Novo Loide Brasileiro.¹⁰⁷ Além da manutenção do tronco principal, foram criados novos ramais para Cáceres e Miranda, os portos intermediários e as linhas do Alto Paraguai e Uruguai, na região de fronteira dos respectivos rios. O Novo Loide teve acrescido a frota composta de quinze embarcações maiores, além de cinco chatas, elevando seu patrimônio para 46 navios.

O Novo Loide queria justificar o auxílio pecuniário de 45:000\$000 (quarenta e cinco mil contos de réis) recebido do Estado em razão desta companhia ter que atender uma linha deficitária como a do Rio Paraguai e seus afluentes, além de ser responsável pela linha norte-sul, intermediária fluvial de Santa Catarina e Espírito Santo. Vale esclarecer que não somente recebia subvenção como também de concessão de serviço público, como instalações portuárias, estaleiros de reparos e manutenção, etc., para, em nome deste mesmo poder público, implementar serviços de interesse coletivo recebendo, em contrapartida, o direito cobrar por isso. Mesmo concentrando tantos privilégios e isenções a Cia. Novo Loide Brasileiro revelou-se a mais precária empresa de navegação, acumulando um *déficit* calculado em 800:000\$000 (oitocentos mil contos de réis) em 1895. Esses problemas provavelmente causaram mais danos à economia local que se utilizava do serviço do que para a própria empresa.¹⁰⁸ Embora, o

¹⁰⁷De acordo com o Decreto N. 14.577, de 28 de dezembro de 1920, o Governo Federal instituiu a Cia. Novo Loide Brasileiro S/A para a exploração da navegação de cabotagem nos rios de Mato Grosso.

¹⁰⁸Ver, ainda, WILCOX, R. W., *Cathe Randring on the Brazilian Frontier: tradition ou innovation in Mato Grosso, 1870-1940*.

descontentamento contra os serviços dessa companhia já repercutisse no Congresso Nacional,¹⁰⁹ a homologação do Decreto Presidencial N. 7.166, de 5 de novembro de 1908, renovando a concessão por trinta e cinco anos, revelou a insensibilidade das autoridades contra os abusos praticados pela empresa:

“Fica revalidada a concessão feita à Empresa de Navegação Rio de Janeiro com sede nesta capital, dos favores de que tem gozado o Loyd Brasileiro (...)”.¹¹⁰

Em 1913, a Assembléia Estadual de Mato Grosso autorizou o executivo estadual a auxiliar as empresas que se propusessem a fazer a navegação do Porto de Cuiabá ao de Corumbá e deste ao de Assunção, Montevideu e Rio de Janeiro. O referido decreto estabelecia:

“Art. 1 - É o Poder Executivo autorizado a auxiliar os armadores ou empresas nacionais ou estrangeiras que se propuserem a fazer, com embarcações apropriadas ao calado mínimo dos rios e dispondo das necessárias accommodações e conforto a navegação regular entre o Porto da Capital do Estado e o de Corumbá, e entre este o de Assunción do Paraguay e a do Montevideo do Uruguay para transporte de cargas e passageiros.

*Art. 2 - O auxílio de que trata essa lei não excederá a cinco mil réis por milha navegado.”*¹¹¹

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

Com a chegada da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil a Corumbá¹¹², em maio de 1913 e o conseqüente agravamento dos déficits na linha fluvial de Mato Grosso, a Cia. Minas e Viação de Matto-Grosso, no período de 1918/1922, passou a executar a navegação no Rio Paraguai juntamente com o Novo Loide Brasileiro. Apesar disso, os serviços não melhoraram. A nova empresa instituiu a prática de desviar os seus navios, concentrando suas atividades em portos argentinos e paraguaios, discriminando o

¹⁰⁹ Veja-se, ainda, PONCE FILHO, G., op. cit., p. 541-542.

¹¹⁰ *Collecção de Leis da República dos Estados Unidos do Brazil*, 1908. p. 1.146.

¹¹¹ *Collecção de Leis dos Decretos do Poder Executivo do Estado de Matto-Grosso*, 1913, p.1.110..

¹¹² Ver, ainda, QUEIRÓZ, P. R. C., *Nas Curvas do Trem e o Meandro do Poder*, p. 100-133 e CASTRO, M. I. M., op. cit., p. 07-131. Estes autores traçam em detalhes os planos de viação nacional que visavam a interligação de Mato Grosso, com o Plano de Navegação do Interior do Brasil, de Eduardo José de Moraes (1869); Planos Ferroviários de Ramos de Queiróz (1874 e 1882); Plano Misto Ferroviário e Fluvial André Rebouças (1874); Plano Ferroviário-fluvial de Honório Bicalho (1881); Plano Misto de Oliveira Bulhões (1882); Plano Geral de Viação de Rodrigues Augusto da Silva (1886); Plano Ferroviário de André Rebouças (1890); e o Projeto Schnnor (1903), e o Plano Ferroviário Souza Brandão (1932). Todos sem sucesso, com a exceção daquele que resultou na Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (1913).

serviço de Mato Grosso. Assim, os portos mato-grossenses permaneciam meses sem notícias dos vapores, os quais demoravam de sessenta a oitenta dias para atracar no Porto de Corumbá à espera de fretamento e da cotação de preços no mercado internacional. Essa situação gerava inúmeros protestos por parte dos comerciantes e passageiros.

Com as mercadorias procedentes de outros portos do país eram embarcadas pela Cia. Novo Loide Brasileiro, com frete pago até Corumbá, sujeitas a tarifas estabelecidas em portos de Montevideú, Assunção e Buenos Aires. Por sua vez, a Superintendência da Empresa no Uruguai já tinha o frete pago e depositavam em pontos flutuantes para dar praça aos embarcadores uruguaios. A parada excessiva em portos platinos estimulava a prática de sonegação e contrabando no Porto de Corumbá, mal aparelhado para controle fiscal. Portos, como o de Cuiabá, muito sofreram com essa prática, uma vez que o trânsito para o Rio de Janeiro e demais portos do país dependia da passagem com baldeação no Porto de Corumbá, via Rio Paraguai. Todavia, essa prática de desviar as embarcações, beneficiando os portos platinos em detrimento de Mato Grosso, levou à interrupção das operações da Cia. Novo Loide Brasileiro em Cuiabá, no ano de 1920, sendo substituída por empresas regionais com suas sedes na capital, em Cáceres e em Corumbá.

Em 1922, foi rescindido o contrato de arrendamento entre a União e a Cia. Minas e Viação Matto-Grosso e a antiga firma voltava a assumir o serviço, organizada sob a forma de sociedade anônima, União S.A., fazendo a ligação com Corumbá. Em face dos prejuízos causados na economia local, em exposição de motivos ao Congresso Nacional, em 15 de maio de 1923, a Associação Comercial de Corumbá dirigia um protesto contra a Cia. Novo Loide Brasileiro, denunciando:

*“(...) há muito tempo que vem prejudicando o comércio honesto do Estado em protesto de uma commandita que vive entre nós a custa de explorações de toda sorte (...) entregando produtos deteriorados devido as longas demoras (...), acumulando elevadas somas de prejuízos aos comerciantes do Estado de Mato Grosso”.*¹¹³

A Cia. Novo Loide Brasileiro encerrou, definitivamente, suas atividades em Mato Grosso, em 1943, passando todo o patrimônio fixo e flutuante para o Serviço Nacional de Navegação da Bacia do Prata. Sua frota somava 34 embarcações, em péssimo estado de conservação, com capacidade de 52.112 toneladas de carga, tendo

¹¹³Mss. Acta N. 11, de 17 de julho de 1913, da Associação Comercial de Corumbá, Livro N. 1, fls. 11/13.

transportado, em 1943, em torno de vinte mil passageiros, reunindo duzentos tripulantes, além de noventa trabalhadores indiretos em oficinas, escritórios (agências) e estaleiros. Possuía seis embarcações para atender a linha Corumbá-Cáceres-Cuiabá, fazendo duas viagens semanais intercaladas. Nesse circuito, colocava à disposição dos usuários os barcos a vapor “*A Cidade de Corumbá*” e o “*Guaporé*”, com capacidade para transportar com conforto cinqüenta passageiros, além dos serviços de bordo, camarotes providos de luz elétrica e ventiladores. Até por volta da década de 50, o Serviço de Navegação a Bacia do Prata, de forma intercalada com a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, transportou mais de 10.000 toneladas de madeira e 8.000 de manganês. Arcou, ainda, com o carregamento de 3.919 toneladas de sal, 3.385 de farinha de trigo e 1.068 de açúcar. Mas a ferrovia não mudou o eixo econômico do Estado em prejuízo da viação fluvial e das casas comerciais. Muito pelo contrário, como já demonstramos, o fator mais importante na época foi o termo de troca. De fato, em 1920, à “Noroeste” era responsável por apenas 1:636\$000,00 de exportação. Acima de tudo, percebemos que o comércio platino não era de todo desprezível. A navegação, até a década de quarenta, respondia por 46% das exportações da região sul do estado de Mato Grosso, enquanto que a ferrovia transportou menos de 7% da produção mato-grossense.

4 - As Empresas Privadas de Navegação de Mato Grosso.

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

Tabela - Principais distâncias fluviais entre o Porto de Corumbá com Cuiabá/Cáceres e Países Platinos.

<i>LOCALIDADES</i>	<i>DISTÂNCIA</i>	<i>EM MILHAS</i>
Corumbá – Cáceres	733 km	455,4
Corumbá – Cuiabá	865 km	537,5
Corumbá – Assunção	1.140 km	708,3
Corumbá - Buenos Aires	2.771 km	1.721,8
Corumbá – Montevidéu	1.517 km	942,6

Fonte: Fundação Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Diretoria Técnica. Geografia do Brasil. Rio de Janeiro: SEGRAF-IBGE, 1997, p.208

A empresa de navegação Boabaid & Irmãos tinha os vapores “*Iguatemy*” e o “*Eolo*” quando do seu contrato firmado com o Estado, em 9 de julho de 1925. Recebeu uma subvenção mensal de 6.000\$000,00, do Governo Federal, valor que seria aumentado mais tarde para 12.000\$000,00, conforme Resolução n.º 817, de 19 de outubro de 1926, do Ministério da Marinha. Em 1928, constituía-se em mais uma empresa, a do Armador Miguel Cattass, para explorar o circuito Corumbá-Cuiabá-Barra do Bugres. O contrato estabelecia tarifas de seguro obrigatório individual no valor de \$30,00 a \$45,00 para o transporte de mercadorias perecíveis. Os preços dos fretes oscilavam entre \$100,00 na subida e \$75,00 na descida. Verificamos que estas empresas regionais passaram a exercer a função de armadores e adquiriram mais embarcações para o transporte de mercadorias, ampliando, assim, suas atividades mercantis.

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

A firma Manoel Cavassa Filho & Cia., fundada em 1858, era agente-proprietária das seguintes embarcações: o vapor “*Fernandes Vieira*”, de porte de trezentas toneladas, com acomodações para cem passageiros, todo construído em Corumbá, no estaleiro C.G. Preza, em 1911, e do vapor “*São José*” construído na Europa (Inglaterra, 1903), com capacidade para transportar 280 toneladas de carga e acomodações para vinte passageiros. Atuando como agentes da Empresa Fluvial Brasil-Uruguay, com o navio “*Cuiabá*”, com capacidade de 1.300 toneladas e com vapor “*Campos*” de 800 toneladas, fazendo a linha Corumbá-Montevidéu-Rio de Janeiro.

A sociedade José Dulce & Cia., de Cáceres, possuía o vapor “*Etrúria*”, na época (1912) considerado o mais moderno em Mato Grosso. Construído, em Gênova, Itália, todo em ferro, foi lançado ao mar em 1890 e media 24 metros de comprimento por 70 centímetros de boca, com capacidade para 145 toneladas; possuía dois camarotes executivos com quatro camas e outros cinco de duas camas, mais um amplo salão para refeições e uma sala exclusiva para reuniões. Era ainda, provido de todos os acessórios de segurança que serviam tanto para os passageiros de primeira como para os de segunda classe.

A Cia. União Villa-Maria, com sede em Cáceres, comprou o vapor “*Novo Triumpho*”, o que lhe possibilitou estender sua navegação até Assunção¹¹⁴. O Armador Antônio Joaquim Malheiros, de Cuiabá, operou na linha de Cuiabá e Corumbá, com o vapor “*Rio Branco*”. A firma Castrillon & Cia., de Cáceres, desenvolveu, em 1925, o transporte de cargas comerciais, postais e de passageiros pelo Rio Paraguai, entre Cáceres e Cuiabá, com as lanchas “*Perseverança*” e “*Sant’Anna*”. A empresa Almeida & Cia., sediada em Cuiabá, comprou o vapor “*Antonieta*”, de fabricação inglesa (Liverpool), juntamente com outras embarcações de menor porte e formou uma frota considerável, empregada notadamente, no transporte da produção açucareira da Usina Itaicy, situada na margem direita do Rio Cuiabá e no transporte da borracha (látex), ao norte do Estado. Esta companhia foi a primeira a transpor as trinta e duas cachoeiras no curso entre Cuiabá e Rosário Oeste com o vapor “*Pirabibe*” (peixe que voa). Possuía as primeiras lanchas a motor de explosão, “*Aracy*” e “*Lucy*”, existentes em Mato Grosso.

As cidades de Nioac e Aquidauana (hoje pertencentes a Mato Grosso do Sul) eram servidas pela empresa Vicente Anastácio, com a lancha a vapor “*Liguria*”, que desenvolvia a velocidade de seis milhas por hora, na ligação dessas cidade ao Porto de

¹¹⁴Relatório com que o Exmo. Snr. general barão de Maracajú, Presidente da Província de Mato Grosso abriu a 1. Sessão da Legislatura da Assembléia Provincial, no dia 1 de outubro de 1880, p. 60-61.

Corumbá. Para desenvolver suas atividades voltadas para exportação de peles e couros, a empresa utilizava duas chatas de 45 toneladas cada, o “*Albuquerque*” e a “*Aieta*”. Grande parte das embarcações fabricadas em Mato Grosso foi construídas nos estaleiros localizados no estabelecimento agro-industrial da Usina Itaicy. As pequenas propriedades situadas ao longo dos rios Cuiabá e Paraguai auxiliavam os barcos que necessitavam de pequenos reparos e manutenção para prosseguir viagem.

5 - Empresas Estrangeiras de Navegação em Mato Grosso.

As empresas estrangeiras de navegação¹¹⁵ que atuavam em Mato Grosso competiam nesses serviços de transporte com as demais, ligando o Estado com os países do Prata. Foram elas, por possuírem mais capital e experiência, que contribuíram, com seus conhecimentos técnicos e iniciativas, necessária para fomentar a navegação a vapor no Rio de Prata.¹¹⁶

A Companhia Argentina de Navegação, sucessora da Navegación a Vapor Mihanovich, com os barcos “*Brasil*”, “*Chile*”, “*França*”, “*Holanda*”, “*Bermejo*”, “*Ciudad de Assunción*” e “*Ciudad del Concepción*”, com sede em Buenos Aires, cobria, duas vezes por semana, o trecho entre Buenos Aires-Montevidéu e Corumbá. Chegou a transportar 2.835 passageiros do estado de Mato Grosso com destino à capital portenha. A Cia. paraguaia Viercy & Hermanos, com nove vapores e dezesseis chatas, totalizando uma capacidade de cinco mil toneladas, mantinha regularmente o transporte de passageiros e cargas em geral entre Corumbá, Assunção, Montevidéu e Buenos Aires.

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

“Las empresas luchaban hasta entonces entre si, habiendo dado cuenta de la navegación a vela. Las tres empresas que se reparten la mayor parte del tráfico, sostenían, en la época expresa que por un peso o dos, podíase viajar de Buenos

¹¹⁵Ver, ainda, Lei Orçamentária, de 11 de outubro de 1907, art. 23 - parágrafo único, onde diz: “Crédito para subvencionar à Empresa nacional ou estrangeira que se proponha a manter uma linha regular de navegação entre Corumbá e Montevidéu.” Núcleo de Documentação Histórica e Informação Regional - Documentos Avulsos - Cx. 1907.

¹¹⁶KROEBER, C. B., *La navegación de los Ríos en la Historia Argentina (1794-1864)*, p. 102.

Aires a Montevideo, en conciones de lujo. (...) El proceso de formación del monopolio por el tráfico fluvial estaba, pues energicamente lanzado.”¹¹⁷

A empresa alemã de navegação Herman Krabb & Cia., mantinha vapores cobrindo a linha Montevideu e Corumbá, sendo seu representante, no Brasil Arthur Fialho¹¹⁸, comerciante e exportador de Corumbá. Esta companhia se especializou no transporte de produtos importados de luxo da Alemanha – tais como tapetes, cristais, móveis, quadros, instrumentos musicais – para os portos platinos e ao de Corumbá.

A concorrência, inclusive com a Ferrovia Noroeste do Brasil, estimulava a melhoria na qualidade dos serviços oferecendo mais conforto, segurança e eficiência aos usuários mato-grossense, em especial aos comerciantes e políticos. Em Ofício de 19 de janeiro de 1920, a Companhia Mihanovich de Navegación, comunicava o Consulado Geral do Brasil a seguinte decisão de empresa:

“Resolveu agora estabelecer outra linha de vapores que, sahindo de Buenos Ayres todas as terças feiras, também terão como ponto terminal o de Corumbá, com escalas em Corrientes e Assunción. A primeira linha será servida pelos vapores Concepción II e a nova disporá dos vapores, Humaytá corumbá e Assunción, melhorando desta forma consideravelmente as comunicação para o estado de Mato Grosso pela via fluvial, pois é muito irregular os serviços prestados pela Companhia Estatal Minas e Viação.”¹¹⁹

Em 1938, Corumbá contava, ainda, com os serviços das empresas Scaff Gattass & Cia, de origem italiana, e também da Cia de Navegação Kassar, as quais conservaram, por longo tempo, suas atividades, dispendo para isso das embarcações “Cabechi”, “Agachi”, “Filosofina”, “Pan-Americana” e o “Estrela”. As duas últimas navegavam também o Rio Taquari até o Porto de Coxim.¹²⁰

Como pudemos observar, a navegação fluvial em Mato Grosso, no período considerado, foi praticada por grandes empresas de atuação nacional, como o Loide e suas transformações, pelas empresas regionais, numa “espécie” de trabalho complementar e por empresas estrangeiras que fizeram concorrência às duas primeiras.

¹¹⁷ORTIZ, R. M., *Histórias Económicas de la Argentina*, p. 308. Numa tradução recente de Zephyr Lake Frank, *Journey to Matto-Grosso (Viagem à Mato Grosso)*, publicado pelo *Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso*, informa que, uma viagem realizada por MULHALL, M.G. de Buenos Aires à Capital de Mato Grosso (aproximadamente 2.400 milhas) era feita no primeiro curso (Três Bocas) em três dias, mas foram gastos mais devido a presença dos baixios, passando por Rosário, Paraná, La Paz, Esquina, Goya e Corrientes, p. 07.

¹¹⁸PÓVOAS, L., op. cit., p. 17.

¹¹⁹Consulado Geral dos Estados Unidos do Brazil. Exmo. Snr. Carlos Ferreira de Araújo da Cia. Mihanovich de Navegação Argentina. Documento do Arquivo Público do Estado de Mato Grosso - cx. 1920/C. Direção Geral dos Negócios Diplomáticos e Consulares - n. 4.

¹²⁰SILVA, M. DO C. B. G. da, op. cit., p. 95.

Podemos afirmar, nestes termos e sem muito exagero, que vigorou um “complexo naval fluvial” nas comunicações de Mato Grosso com o Prata, com outros estados brasileiros (mormente com o Distrito Federal) e também com o exterior. Tudo isso contribuiu para expansão econômica do Estado, depois da guerra contra o Paraguai.

Infelizmente todo esse complexo não foi desenvolvido em toda a sua possibilidade como ficou claro em várias passagens (crise do Lloyd, por ex.). Mas pior do que isso foi a restrição da navegação aos interesses dos grandes comerciantes, deixando em segundo plano os interesses da população do Estado.

Na década de 1930, a navegação em Mato Grosso foi perdendo importância relativa, tanto por causa da expansão econômica de São Paulo e conseqüentemente do crescimento de sua demanda por alimentos (gado em pé, charque, etc.), como pelo fato de que a crise da economia agro-exportadora (1929-1930) deixou em segundas planas certas matérias-primas do setor primário, até então exportadas para Mato Grosso. Segundo Gilberto Luís Alves¹²¹, haveria ainda a questão menor do nacionalismo dos militares, que insistiu na conclusão da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, para forçar a convergência da maior parte da economia mato-grossense para São Paulo e assim desviá-la das vinculações com a região platina, o que poderia, em potencial, ameaçar a integridade do território nacional, duramente conquistada na guerra contra o Paraguai. Entretanto, é o próprio autor acima que revela outra explicação para a questão: a disputa entre os grandes frigoríficos estrangeiros de São Paulo, situados na região de Osasco e de Andradina, levou-os a reivindicar a construção de uma ferrovia, “Noroeste do Brasil”, para agilizar a oferta de carne bovina e reduzir os seus custos de produção.

As obras entre Bauru-Itapura foram concluídas em 1910. A conexão dos trilhos foi na cidade de Campo Grande (MS), em 1914. Neste local, se instalou a diretoria Regional da Noroeste, tirando assim a primazia de Corumbá como centro político do sul de Mato Grosso. A malha ferroviária para Ponta Porá passava a funcionar como instrumento de estabilização política regional, diminuindo as tensões divisionistas promovidas pelos coronéis contra o governo instalado em Cuiabá. Finalmente, em 1917 a ferrovia completava seus trabalhos interligando Bauru (SP) à Sorocabana e a Paulista.

¹²¹ ALVES, G. L., op. cit., p. 52.

BIBLIOGRAFIA

- RICARDO, C., *Marcha para o Oeste*. Rio de Janeiro: José Olympio, 1970.
- BAES, R., *Corumbá: memórias e notícias*. Campo Grande: 1987.
- BANDEIRA, M., *O Expansionismo Brasileiro e a Formação dos Estados na Bacia do Prata: da Colonização à Guerra da Tríplice Aliança*. São Paulo: Ensaio, 1975.
- Academia da Escola Superior de Guerra. *Navegação Fluvial*. Corumbá: 1976.
- CORRÊA FILHO, V., *História de Mato Grosso*. Várzea Grande: Fundação Julio Campos, 1994.
- CAGNONI, M. & BORIS, I., *Solano López, o Napoleão do Prata*. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1975.
- CABEZA DE VACA, A. N., *Naufrações e Comentários*. Madrid: Anaya y Oronoz, 1992.
- LACALLE, C., Notícias sobre Alvar Nuñez, Razañas de um Caballero Andaluz. *Anales de la Biblioteca Nacional*, Buenos Aires: tomo VIII, 1912.
- LOBO, M. E. L., *Caminho de Chiquitos às Missões Guaranis de 1690 a 1718*. São Paulo: Coleção da Revista de História, xx, 1960.
- GADELHA, R.M.A.F., *As Missões Jesuíticas do Itatim Estruturas Sócio-Econômicas do Paraguai Colonial - Século XVI e XVII*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1980.
- “Relación de un Viagem al Río Paraguay 1750”, do Pe. Juan Patrício Fernandez. Documento da Coleção de Manuscritos de Pedro de Angelis, I, 29, 99. Biblioteca Nacional, 3 de fevereiro de 1705.
- FRANCO, F.de A. *Dicionário de Bandeirantes e Sertanistas do Brasil*. São Paulo, 1954.
- COSTA, M. de F. *História de um país inexistente: O Pantanal entre os séculos XVI e XVIII*. São Paulo: Kosmos, 1999.
- TAUNAY, A. de, *Relatos Monçoeiros*. São Paulo: Melhoramentos, 1988.
- VOLPATO, L. R. R., *A Conquista da Terra no Universo da Pobreza. Formação da Fronteira Oeste do Brasil, 1719-1819*. São Paulo: Hucitec, 1987.
- BRANDÃO, J. da S., *História da Navegação em Mato Grosso*. Cuiabá: Livro Mato-grossense, 1991.
- LENHARO, A., *Crise e Mudança na Frente Oeste de Colonização*. Cuiabá: Editora Universidade Federal de Mato Grosso, 1982.
- COSTA, M. de F., *Percorrendo os Manuscritos de Langsdorff e D'Alincourt*. Cuiabá: Editora da Universidade Federal de Mato Grosso, 1993.
- LENHARO, A. *As Tropas da Moderação*. O abastecimento da Corte na Formação Política do Brasil 1808-1842. São Paulo: Símbolo, 1979.
- MAGNOLI, D., *O Corpo da Pátria, Imaginação Geográfica e Política Externa do Brasil (1808-1912)*. São Paulo: Hucitec, 1996.
- MENEZES, A. da M., *Guerra do Paraguai: Como Construimos o Conflito*. São Paulo: Contexto, 1998.
- DORATIOTO, F. F. M., *Conflito com o Paraguai. A Grande Guerra do Brasil*. São Paulo: Ática, 1996.
- TRÍAS, V., *El Paraguay de Francia el Supremo a la Guerra de la Tríplice Alianza*. Buenos Aires: Noroeste, 1975.
- CORRÊA FILHO, V., *As Raias de Matto Grosso*, vol. IV, *Fronteira Ocidental*. São Paulo: Resenha Tributária, 1984.
- HOBSBAWM, E., *A Era do Capital: 1845-1875*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1988.
- BETHEL, L. (org.). *América Latina Colonial I*. São Paulo: Editora da Universidade de São Paulo, 1997.
- POMER, L. *A Guerra do Paraguai, um Grande Negócio*. São Paulo: Brasiliense, 1995.
- CALÓGENAS, J. P., *A Política Exterior do Império*. V. III – Da Regência a queda de Rosas. Brasília: FUNAG, 1989.
- DONGHI, H., *História da América Latina*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1975.
- FRAGOSO, A. T., *História da Guerra entre a Tríplice Aliança e o Paraguai*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, 1983.
- ROSA, J.M., *La Guerra del Paraguay y las Montoneras Argentinas*. Buenos Aires: Noroeste, 1979.
- BRUNO, E. *Grande Oeste (Goiás - Mato Grosso)*. São Paulo: Cultrix, 1967.
- MOUTINHO, J. F., *Notícia sobre a Província de Mato Grosso*.
- VOLPATO, L. R. R., *Cativos do Sertão - Vida Cotidiana e Escravidão em Cuiabá em 1850-1888*. São Paulo/Cuiabá: Marco Zero, 1993.
- Relatório do Vice-Presidente da Província de Mato Grosso Chefe-de-Esquadra Augusto Leverger na Abertura da Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 17 de outubro de 1965, Cuiabá: Typographia Souza Neves, 1885. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso.
- CORREIA, V. B., *Fronteira Oeste*. Campo Grande: Editora da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, 1999.
- MOUTINHO, J. F., *Notícia sobre a Província de Mato Grosso*,

MENDONÇA, R. de, *História do comércio em Mato Grosso*. Goiânia: rio Bonito, 1973.

PRADO JR., C., *Formação do Brasil Contemporâneo*. São Paulo: Brasiliense, 1987.

KROEBER, C. B., *La Navegación de los Ríos en la Historia Argentina (1764/1864)*. Buenos Ayres: Praidos, 1967.

LEVERGER, A., Apontamentos Cronológicos da Província de Mato Grosso (século XVIII-XIX). *Revista do Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro*, v. 205, Rio de Janeiro, 1882.

VERSEN, M. V., *História da Guerra do Paraguai*. Belo Horizonte: Itatiaia, 1986.

MENDONÇA, R. de. *História de Mato Grosso*. Cuiabá: Edição da Fundação Cultural de Mato Grosso, 1982.

CORRÊA, L. S., *Corumbá: Um Núcleo Comercial na Fronteira de Mato Grosso (1879-1920)*. São Paulo, 1980, (Dissertação de Mestrado) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas da Universidade de São Paulo.

SQUINELO, A.P. *A Guerra do Paraguai, essa Desconhecida...* Campo Grande: Editora da Universidade Católica Dom Bosco, 2002.

ARRUDA, A. de. Augusto Leverger – Barão de Melgaço, *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso*, Relatório do vice-presidente da província de Mato Grosso, Chefe-de-Esquadra, Augusto Leverger na abertura da Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa da Província de Matto-Grosso, em 17 de outubro de 1885, Cuiabá: Typografia Souza Neves. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso.

MEMORANDUM que dirige da cidade de Corumbá Estado de Matto-Grosso o cidadão Manoel Cavassa ao Exmo. Snr. Presidente da República dos Estados Unidos do Brazil (22 de fevereiro de 1894)

Relatório do Presidente da Província de Mato Grosso, Antônio Rufino Enéas Gustavo Galvão, abriu a 1ª Sessão da 23ª Legislatura da Assembléia Legislativa Provincial no dia 1º de outubro de 1880,

MENDONÇA, E. de., *Datas Mato-grossenses*. Niterói: Tipografia Salesiana, 1929.

POMER, L., *Os conflitos da Bacia do Prata*. São Paulo: Global, 1980.

MORAES, A. C. R. *Ideologias Geográficas: o Espaço, Cultura e a Política no Brasil*. São Paulo: Hucitec, 1988.

KAPLAN, M. T., *Formação do Estado Nacional na América Latina*. Rio de Janeiro: Livraria Eldorado, 1974.

Relatório do Presidente da Província de Matto-Grosso, José Maria de Alencastro, 1882,

BIGIO, E. dos S. *Linhas Telegráficas e Integração de Povos Indígenas as Estratégias Políticas de Rondon (1889-1930)*, 1996

Em 1872, o barão de Cotegibe, assinou um tratado de paz, em separado com o governo de Assunção, contentando-se, no plano territorial, em confirmar a soberania brasileira sobre as áreas em litígio. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso - Documentos Avulsos. Cx. 1872 C.

RODRIGUES, M. B., *Educação Escolar como Instrumento de Mediação na Relação Estado Novo: a Reforma Mato-grossense de 1910 - Fase de Implantação*,

SIQUEIRA, E.M. *Luzes e Sombras: Modernidade e Educação Pública em Mato Grosso (1870-1889)*,

Relatório do Presidente da Província de Mato Grosso, o Chefe-de-Esquadra Augusto Leverger, na Abertura da Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa, em 20 de setembro de 1869. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso - Cx. 1869 A.

SILVA, J. V. da. *A Divisão do Estado de Mato Grosso: Uma Visão Histórica -1822-1977*. Cuiabá: Editora da Universidade Federal de Mato Grosso, 1996.

Relatório do presidente da Província de Mato Grosso, Herculano Ferreira Pena, Abertura da Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa, em 3 de maio de 1862,

Relatório do Presidente da Província de Mato Grosso, o Chefe-de-esquadra Augusto Leverger, na Abertura da Sessão Ordinária da Assembléia Legislativa, em 20 de setembro de 1869. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso, Cx. 1869 A.

ORTIZ, R., *Cultura e Modernidade*. São Paulo: Brasiliense, 1991.

HOBSBAWM, E. J., *A Era dos Impérios: 1875-1914*. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1989.

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

STEIN, K. V. D., *O Brasil Central*. São Paulo: Nacional, 1942.

FONSECA, J. S. da. *Viagem ao Redor do Brasil: 1875-1878*. Rio de Janeiro: Biblioteca do Exército, s/d.

CASTRO, M. I. M. *O Preço do Progresso: a Construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil*. São Paulo, 1993.

SAES, F. A. M. de., *Estradas de Ferro e Diversificação da Atividade Econômica na Expansão Cafeeira em São Paulo, 1870-1900*. In: SZMRECSANYI, T. & LAPA, J. R. do A. (orgs.), *História Econômica da Independência e do Império*, São Paulo: Hucitec, 1996.

MAGALHÃES, C. de, *Viagem do Araguaia*. São Paulo: Companhia Nacional, 1962.

Relatório do Vice-presidente da Província de Mato Grosso, José Joaquim Ramos Ferreira, em setembro

de 1887,

LEVERGER, A., *Carta ao Presidente da Província de Mato Grosso, em 2 de fevereiro de 1844, apud* SOUZA, J. A. S. de, *A missão Billegard ao Paraguai (1849-1852)*,

SILVA, M. do C.B.G. da, *Rio Paraguai: O Mar Interior Brasileiro - uma Contribuição para o Estudo dos Caminhos Fluviais*, São Paulo, 1999.

CORRÊA, L. S., *Corumbá: um Núcleo Comercial na Fronteira de Mato Grosso (1870-1920)*, cita o Relatório do Presidente da Província de Mato Grosso, Joaquim Raymundo de Lamare, 3 de maio de 1858. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso - Documentos Avulsos - Cx. 1858C.

SIQUEIRA, E. M., *Processo Histórico em Mato Grosso*. Cuiabá: Guaicurus, 1990.

MORAES, E. J. de. A via de Comunicação - Memória Apresentada à Consideração do Governo Imperial,

SODRÉ, N.W. O Sul Mato-grossense, artigo publicado em jan. de 1947,

Convênio entre o Brasil, Argentina, Paraguai e Bolívia para realização de melhoramentos no Rio Paraguai. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso, Seção de Documentos Avulsos, Cx. 1878,

Livro Indicador das Leis e Decretos da Província de Mato Grosso, Decreto Lei nº 096, de 27 de junho de 1878,

QUIROGA, J.P., *Descripción del Rio Paraguay desde la boca de Xauru hasta la confluencia del Paraná*, In: Angelis, Colección de Obras y Documentos relativos a la historia antigua y moderna de las provincias del Rio de la Plata, de 1836, do mesmo ano o “Reconhecimento do Rio Paraguai e sua descrição” do capitão Augusto Leverger

AZARA, F. de, *Descripción y História del rio de la Plata*, 1990.

ANAIS, da Câmara dos deputados do Império do Brasil. 4ª Sessão da 18ª Legislatura, v. II, Rio de Janeiro, Typographia Nacional, 1884.

QUEIROZ, P.R.C. *Uma Ferrovia entre dois Mundos – A E. F. Noroeste do Brasil na Construção Histórica de Mato Grosso*. Bauru: Sagrado Coração, 2004.

Jornal *O Povo*, Corumbá, 13 de junho de 1880.

Ver, ainda, *Coleção de Leis e Decretos do Império*, anos 1878, 1879 e 1880.

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

MINISTÉRIO DA INDÚSTRIA E VIAÇÃO, Comissão Fiscal Administradora da República, *Projeto de Melhoria do Porto de Corumbá*, 1908. Decreto nº 6814, de 09 de janeiro de 1908 *Colleção de Leis do Brazil, Actos do Poder Legislativo*, v. I - Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1908.

No sentido de regulamentar os serviços de passagem no Rio Cuiabá, ou seja, o transbordo da embarcação maior para barca-pêndulo de atracamento se oficializou com o Decreto n.º 298, de 20 de janeiro de 1912, Arquivo Público do Estado de Mato Grosso, Documentos Avulsos - Cx. 1912A.

Elizabeth Madureira Siqueira, A Ocupação Pioneira da Região do Rio Cuiabá Abaixo, *Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso*, n.º 1, 1997

Colleção de Leis e Decretos do Poder Executivo do Estado de Matto-Grosso. Cuyabá: Typographia Official, 1913,

CASTRO, M.I.M. & GALETTI, L.S.G. *Um Histórico dos Usos da Biodiversidade em Mato Grosso*, mimeo.

MINISTÉRIO DA AGRICULTURA, INDÚSTRIA E COMÉRCIO: Diretoria Geral de Estatística. Recenseamento do Brasil realizado em 1 de setembro de 1920. Volume IV (1. Parte). População. Rio de Janeiro, 1924.

CAETANO JR., A.J., *Repertório da Legislação sobre Docas, Portos Marítimos e Fluviais*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1901.

O Livro Indicador das Leis e Decretos do Estado de Mato Grosso, 1890. Núcleo de Documentação Histórica e Informação Regional - Documentos Avulsos. cx. 1890.

OLIVEIRA, V. W. N. de. Trabalhadores do Rio Paraguai: Formas e Resistências, Dourados, *Revista Fronteiras*, UFMS, 2001,

o jornal *O Commercio*, de Cuiabá, noticiava, na coluna “Telegrammas”, em nota rápida, a greve da tripulação, foguistas dos vapores “Mercedes” e “Miranda” de propriedade do Loyd Brasileiro, por atraso de pagamento salarial, 11/08/1911.

O jornal *O Liberal*, de Corumbá, de 12 de novembro de 1874

Colleções de Leis do Império do Brazil,

Jornal *O Iniciador* de Corumbá, em 18 de setembro de 1880

AYALA, C.S. e SIMON, F. (orgs.). *Album Graphico do Estado de Mato Grosso*. Corumbá / Hamburgo, 1974.

ALVES, G. L. Mato Grosso e a História: 1870-1929. (Ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro). In: *Boletim Paulista de Geografia*. São Paulo, v. 2, n.6, 1984.

O jornal *O Matto-Grosso*, de Cuiabá, em 5 de março de 1891 tornava público o desligamento da Empresa

de Obras Públicas do Brasil a Cia. de Navegação Lloid Brasileiro,
CORRÊA, V.B., *Coronéis e Bandidos em Mato Grosso*. Campo Grande: Editora da Universidade Federal do Mato Grosso do Sul, 1995.

Numa minuta da Ata da Intendência Municipal de Corumbá de 9 de maio de 1895, In: *Livro 29, 1890 a 1892*. Arquivo Público do Estado de Mato Grosso. Vale ressaltar que a Revolta da Armada (1892) bloqueou temporariamente a linha Cuiabá-Montevidéu, sendo restabelecida apenas em 29 de dezembro do mesmo ano.

WILCOX, R. W., *Cathe Randring on the Brazilian Frontier: tradition ou innovation in Mato Grosso, 1870-1940*. Michigan: Dissertation Information Service, 1992.

Collecção de Leis da República dos Estados Unidos do Brazil, 1908.

Collecção de Leis dos Decretos do Poder Executivo do Estado de Matto-Grosso, 1913,

QUEIRÓZ, P. R. C., *Nas Curvas do Trem e o Meandro do Poder*,

ORTIZ, R. M., *Histórias Económicas de la Argentina*. Buenos Aires: Plus Ultra, 1971.

MULHALL, M.G. de Buenos Aires à Capital de Mato Grosso (aproximadamente 2.400 milhas) era feita no primeiro curso (Três Bocas) em três dias, mas foram gastos mais devido a presença dos baixios, passando por Rosário, Paraná, La Paz, Esquina, Goya e Corrientes,

PÓVOAS, L., *Influências do Rio da Prata em Mato Grosso*. São Paulo: Resenha Tributária, 1982.

Consulado Geral dos Estados Unidos do Brazil. Exmo. Snr. Carlos Ferreira de Araújo da Cia. Mihanovich de Navegação Argentina. Documento do Arquivo Público do Estado de Mato Grosso - cx. 1920/C. Direção Geral dos Negócios Diplomáticos e Consulares - n. 4.

3. Os resumos e os trabalhos completos deverão ser submetidos no seguinte formato :

Editor de texto • Word do Office 97 ou posterior

Configuração das páginas • Tamanho do papel : A4 (29,7cm x 21 cm) • Margem superior : 3 cm

• Margem inferior : 2 cm • Margem esquerda : 3 cm

• Margem direita : 2 cm

Configuração dos textos

• Fonte Times New Roman, corpo 12

• Espaçamento entre caracteres , palavras e linhas : simples

