

UNIVERSIDADE DE SÃO PAULO

FACULDADE DE FILOSOFIA LETRAS E CIÊNCIAS HUMANAS

DEPARTAMENTO DE GEOGRAFIA

TEMA: CONTRIBUIÇÃO AO ESTUDO DO ESPAÇO DE PRODUÇÃO
CAPITALISTA DE MATO GROSSO: meados do século
XIX até a década de 1930 do século XX

ARNALDO YOSO SAKAMOTO

Dissertação de Mestrado apre-
sentada ao Departamento de
Geografia da Faculdade de Fi-
losofia, Letras e Ciências
Humanas da Universidade de
São Paulo

Orientador: Prof. Dr. Manoel Fernando Gonçalves Seabra

São Paulo

1989

AGRADECIMENTOS

Meu especial agradecimento ao Professor Dr. Manoel Fernando Gonçalves Seabra pelo indispensável apoio e orientação.

À Pró-Reitoria de Pesquisa e Pós-Graduação da Universidade Federal de Mato Grosso do Sul pela concessão de bolsa de deslocamento financiada pela CAPES, em 1988.

Ao CNPq - Conselho Nacional de Desenvolvimento Científico e Tecnológico pela concessão de auxílio pesquisa, em 1985.

À Luiza Luciana esposa e geógrafa que pacientemente acompanhou todas as etapas deste trabalho, sempre com preciosas sugestões para o seu desenvolvimento.

Aos João Marcos, Domitila e Senhora Kimie.

SUMÁRIO

INTRODUÇÃO

CAPÍTULO I	BREVE HISTÓRICO DAS ATIVIDADES ECONÓMICAS DE MATO GROSSO
	I. 1. Mineração
	I. 2. Pecuária: criação
	I. 3. Engenhos de açúcar
	I. 4. Franqueamento do Rio Paraguai à navegação e seu papel na economia matogrossense

CAPÍTULO II	OS INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS E AS EXPORTAÇÕES DE MATO GROSSO
	II.1. As exportações

CAPÍTULO III	A REORDENAÇÃO DO ESPAÇO DE PRODUÇÃO EM MATO GROSSO EM FUNÇÃO DA DIVISÃO REGIONAL DO TRABALHO
--------------	--

ILUSTRAÇÕES

BIBLIOGRAFIA

ERRATA

- pg. 9: 1ºp., 3a.1.: onde se lê (1767-1801) leia-se
(1767-1801)"
- 3ºp., 5a.1.: onde se lê "Grande Regi- leia-se
Grande Região
- pg.15: 2ºp., 3a.1.: onde se lê e a necessidade leia-se
e à necessidade
- pg.28: 4a.1. : onde se lê ainda reduzido, a concorrência
leia-se ainda reduzido e a concorrência
- pg.28: 2ºp., 4a.1.: onde se lê p.40-41).¹⁷ leia-se p.38-39).
Ao iniciar-se o século XX o gado criado
no planalto foi miscigenado ao zebu, prove-
niente de Uberaba. (CORREIA Fº, 1926, p.
40-41).¹⁷
- pg.40: 1ºp., 6a.1.: onde se lê para a Europa. leia-se para
a Europa (FIGURA 3).
- pg.44: 8a.1.: onde se lê dução exportação leia-se dução e
exportação
- pg.72: 2ºp., 4a.1.: onde se lê relação a Porto de Corumbá
leia-se relação ao Porto de Corumbá
- pg.79: 2º p., 3a.1.: onde se lê Maotp Grosso leia se Mato
Grosso
- pg.83: 1ºp., 4a.1.: onde se lê função de entrposto leia-se
função de entreposto
- 9a.1.: onde se lê século XX associado leia-se
século XX está associado
- pg.85: 2ºp., 9a. e 10a.1: onde se lê bases industriais que
a partir so Dudeste leia-se bases indus
triais, que a partir do Sudeste
- pg.87: 1ºp., 12a.1.: onde se lê (SUZIGAN, 1968, leia-se
(SUZIGAN, 1986,
- pg.92: 2ºp., 3a.1.: onde se lê via férrea do investimento,
na criação leia-se via férrea, do inves
timento na criação
- pg.95: 4a.1.: onde se lê Memo com a leia-se Mesmo com a
7a.1.: onde se lê pella convenirncia leia-se pella
conveniência.
- pg.97: 2ºp., 3a.1.: onde se lê estaris garantido leia-se
estaria garantido

INTRODUÇÃO

"Marx, Lenin e Mao muitas vezes insistiram sobre o fato de que 'as grandes leis' da dialética materialista (desenvolvimento desigual, negação da negação) não podem desempenhar um papel 'explicativo'. É preciso, em cada caso, na análise concreta do particular, encontrar seu caráter universal." (LIPIETZ, 1988, p. 13)

"Contribuição ao Estudo do Espaço de Produção Capitalista de Mato Grosso: meados do século XIX até a década de 1930 do século XX", tema da presente dissertação, parte do pressuposto da citação, buscando compreender historicamente o caráter heterogêneo, desigualmente desenvolvido, da formação econômica-social de Mato Grosso, para poder encontrar

o seu caráter universal. O outro pressuposto sobre o qual nos baseamos parte da Geografia como ciência social que tem por objeto o espaço historicamente produzido através da dinâmica da sociedade.

A análise que nos propusemos realizar no espaço matogrossense, permite entender o seu processo de formação econômica e social, estabelecido via de regra através do modo de produção capitalista e da divisão internacional do trabalho.

Procuraremos analisar o processo de organização e reordenação do espaço de Mato Grosso através da dinâmica do capital monopolista enquanto forma particular¹ de realização do imperialismo pois entendemos que, conforme Lipietz "(...) a sociedade recria seu espaço sobre a base de um espaço concreto, sempre já dado, herdado do passado" (LIPIETZ, 1988, p. 25)

É dentro dessa lógica que procuramos analisar criticamente o processo de ocupação e produção de Mato Grosso e contribuir ao estudo dos processos que atuaram e influíram, na passagem do Império para a República, na formação do espaço de produção capita

lista propriamente dita e quais foram as bases de rea
lização do capital monopolista no espaço objeto deste
estudo.

1. BREVE REVISÃO DA BIBLIOGRAFIA ESPECÍFICA UTILIZADA NA PRESENTE DISSERTAÇÃO

Virgílio CORRÊA FILHO, em 1920, escrevia uma obra de cunho histórico a respeito de Mato Grosso procurando abarcar diversos aspectos do passado político, econômico e social daquele Estado. No capítulo intitulado "História Literária e Científica", o autor realizou uma revisão dos trabalhos publicados até então sobre Mato Grosso. (CORRÊA Fº, 1939, p. 77-88).

Observa que a vida difícil, inerente ao habitante de Mato Grosso, aliada à necessidade de defesa das fronteiras e da pouca instrução, não fizeram florescer, de início, obras literárias inspiradas na vida matogrossense.

"É de notar-se que, mais do que a literatura de ficção, avulta, com valor muito maior, em qualidade e quantidade, a contribui-

ção dos estudiosos, alguns deles notáveis, da sua (de Mato Grosso) história e geografia." (p.78)

José Barbosa de Sá teria sido o primeiro historiador dos principais acontecimentos ocorridos em Cuiabá logo após sua fundação até 1775. O mesmo autor deixou também um relatório da comissão que se dirigiu ao vale do Guaporé em 1743.

Em fins do século XVIII e início do século XIX diversas personalidades que se encontravam em Mato Grosso deixaram registrados em relatórios os fatos nos quais participaram, direta ou indiretamente, na qualidade de membros de comissões, membros da política local ou membros do exército.

"Notável terá sido sem dúvida a colaboração de outro explorador, Luiz de Alincourt, capitão de engenheiros, a quem o governo imperial confiou em 1822 o serviço da estatística de Mato Grosso, em q

que permaneceu até 1830 ...

Compendiando todas as informações colhidas em suas pesquisas, Alincourt organizou mais tarde o seu QUADRO ESTATÍSTICO DA PROVINCIA DE MATO GROSSO, valioso trabalho que se póde lêr nos vols. III e VIII dos Anaes da Biblioteca Nacional." (p.81)

Augusto de Leverger, chegado a Mato Grosso em 1830, tendo desempenhado diversas atividades na Província e possuidor de conhecimento nas matemáticas, deixou muitas obras relativas às características de partes do Estado e diversos relatórios. A influência de Leverger fez escola entre os jovens seus contemporâneos.

A partir da última década do século XVIII há que se destacar o trabalho realizado pelos viajantes naturalistas, tendo sido o primeiro o baiano Alexandre Rodrigues Ferreira que observou a fauna e a flora matogrossense.

"Modernamente reaparecem os botânicos brasileiros com J. Barbosa Rodrigues (...); Julio Cesar Diogo e, nestes ultimos anos, os membros da Comissão Rondon, F.C. Hoene; J. Geraldo Kuhlmann, o zoologo Miranda Ribeiro, o etnografo E. Roquete Pinto e o geologo E. Paulo de Oliveira, cada qual contribuindo, em sua especialidade, para tornar mais conhecido o meio matogrossense." (p. 87)

Além desses há os historiadores e eruditos da "terra" que deixaram obras de valor em diversos campos de conhecimento.

O próprio engenheiro Virgílio CORRÊA FILHO, no século atual, escreveu diversas obras abarcando a história de Mato Grosso, seja em seu Conjunto (MATO GROSSO, HISTÓRIA DE MATO GROSSO), seja em aspectos parciais da vida sócio-econômica (MONOGRAFIAS CUIABANAS) ou ainda de questões políticas.

Sua contribuição é sem dúvida de muito valor se levarmos em consideração as grandes dificuldades de pesquisa com que se defronta quem queira estudar o Estado. Ademais, o esforço de coligir e interpretar informações obtidas em diversas fontes oferecem um conjunto rico de consulta obrigatória àqueles que se dedicam ao Estudo daquela região.

Diversas obras, cujo teor não se restringe a Mato Grosso mas abarca seu território em um ou outro aspecto, são publicadas por estudiosos de história e geografia a partir da década de 1940. Sérgio Buarque de HOLANDA em "Monções" (1945) apresenta uma análise à respeito dos caminhos bandeiristas de apresamento indígena e conquista do território colonial português, a oeste do Tratado de Tordesilhas, no século XVI e XVII, a partir dos campos de Piratininga (São Paulo). "O Extremo Oeste", publicação póstuma, (1986) retorna ao assunto sobre o comércio que se estabelece nesse período.

Aroldo de AZEVEDO, em 1956, realiza um estudo de geografia urbana, "Vilas e Cidades do Brasil Colonial - ensaio de geografia urbana retrospectiva".

Uacury Ribeiro de Assis BASTOS publica "Expansão Territorial do Brasil Colonia no Vale do Paraguai (1767 - 1801) no Boletim nº 4 (nova série) Departamento de História nº 3 da FFLCH-USP, em 1979.

A Associação dos Geógrafos Brasileiros, durante o XVIII Congresso Internacional de Geografia, que se realizou em 1956 no Rio de Janeiro, daria uma grande contribuição aos estudos geográficos em nosso país. A primeira excursão desse congresso abarcou parte do território matogrossense. Seus resultados foram publicados em 1959 por Fernando F. M. de ALMEIDA e Miguel Alves de LIMA no Guia da Excursão nº 1 sob o título "Planalto Centro-Ocidental e Pantanal Matogrossense". Este é o primeiro de uma série de nove guias publicados sobre as excursões do Congresso.

Em 1960, o Conselho Nacional de Geografia - CNG-IBGE lança a primeira Geografia do Brasil, em cinco tomos, cada um abarcando uma região. O volume que abarca o território matogrossense foi organizado por Marília Velloso GALVÃO e tem por título "Grande Região Centro-Oeste". Em 1977 o mesmo tema foi abordado pelo IBGE, contendo agora os volumes da nova divisão.

regional do Brasil. Mato Grosso está incluído no vol. 4 "Região Centro-Oeste" novamente sob a organização de GALVÃO.

Mais recentemente, a partir do final da década de 1970, Mato Grosso foi objeto de trabalhos desenvolvidos por professores de Universidades do Estado que utilizaram-se de temas relativos à região para dissertações de mestrado e doutorado. Dentre os que mais de perto nos interessaram, citamos os trabalhos realizados pelo historiador Valmir Batista CORREA abordando a violência política no século XIX e seu papel na formação e desenvolvimento da Província de Mato Grosso (1976); e a política regional matogrossense durante a República Velha (1981).

Ainda pertencentes a esta categoria, citamos os trabalhos da historiadora Lucia Salsa CORREA sobre a cidade de Corumbá abordando sua história entre 1870 a 1920 (1980); da geógrafa Vera Lucia dos Santos ABRAO sobre a pecuária no município de Corumbá (1983) e outros.

Não há dúvidas que, com o correr dos anos,

a bibliografia de Mato Grosso (hoje desmembrado em dois Estados, Mato Grosso e Mato Grosso do Sul) tem aumentado enormemente, se considerarmos a progressiva especialização do conhecimento, a organização e atuação de diversos órgãos governamentais que se prestam à pesquisa dentre eles a EMBRAPA, bem como a produção científica acadêmica. Não nos é dado no momento abarcar o conjunto dessas obras e seu significado para o conhecimento do Estado.

Há, no entanto, alguns artigos, publicados em revistas, inclusive de circulação nacional, que trataram de assuntos que nos interessam. Orlando VALVERDE estuda e analisa a cidade de Corumbá com o intuito de propor um planejamento urbano em artigo publicado na Revista Brasileira de Geografia em 1972.

Gilberto Luiz ALVES publica em 1984, no Boletim Paulista de Geografia, um estudo a respeito do papel desempenhado na economia do Estado pelas casas comerciais sediadas em Corumbá em fins do século XIX e início do atual século.

Armem MAMIGONIAN analisa a inserção de Mato

Grosso ao mercado nacional relacionada à gênese da cidade de Corumbá, artigo publicado no primeiro número da revista catarinense, GEOSUL, 1986.

Em 1979, no Departamento de História da Universidade Federal de Mato Grosso, como parte de atividades docentes, diversos professores daquele departamento propuseram-se a realizar textos base, a serem utilizados como material didático, sobre o período colonial matogrossense. Alcir LENHARO, em 1982, publica um desses textos: "Crise e Mudança na Frente Oeste de Colonização" NIDHIR/UFMT - Ensaios nº 1.

Não menos importante, mas pertencente a uma outra categoria, a das obras de divulgação, é o ALBUM GRAPHICO DO ESTADO DE MATTO GROSSO publicado em Hamburgo em 1914. A administração da obra esteve a cargo de S. Cardoso AYALA, de Assunção, e a coordenação comercial e literária a cargo de Feliciano SIMON, de Corumbá.

Trata-se de uma publicação que teve por objetivo servir de guia seguro de informações gerais sobre Mato Grosso. O trabalho de levantamento de dados

e demais informações foi realizado em dois anos e con-
tou com a colaboração do Estado. O resultado é signi-
ficativo e da maior importância para aqueles que, co-
mo nós, buscam informações o mais precisas possíveis,
sobre dados econômicos do final do século XIX e iní-
cio do século XX.

Finalmente, as SÉRIES ESTATÍSTICAS RETROS-
PECTIVAS DO IBGE de 1986, republicação da obra de
1907, colocou "ao alcance do público em geral a pri-
meira iniciativa censitária das atividades econômicas
no Brasil" que fora realizada pelo Centro Industrial
do Brasil.

CAPÍTULO I -

BREVE HISTÓRICO DAS ATIVIDADES ECONÔMI CAS DE MATO GROSSO -

A evolução do espaço de produção em Mato Grosso pode ser abordada historicamente quanto ao povoamento, ocupação e organização em função das atividades econômicas. Para tanto, tornou-se necessário regredir no tempo, em períodos anteriores aos meados do século XIX, assinalando os aspectos essenciais da ocupação do território matogrossense.

As atividades produtivas em Mato Grosso iniciam-se associadas à mineração do ouro nos primórdios do século XVIII e a necessidade de firmar as conquistas territoriais da Coroa Lusa naquela área¹.

As primeiras áreas de lavra do ouro, às margens dos rios Coxipó e Cuiabá, foram descobertas em 1719, por Miguel Subtil, provindo de São Paulo, criando-se os primeiros núcleos de povoamento. A atividade

de mineração teve curta duração em Cuiabá (até 1727), sendo substituída mais tarde pelas descobertas, de 1737, nas cercanias de Vila Bela. Até o final do século, já se encontram em franca decadência as atividades de mineração. (CORREIA FILHO, 1926; LENHARO, 1982; ALVES, 1984)

Ao mesmo tempo, seguindo orientação da Coroa Lusa no sentido de assegurar a posse e avançar as fronteiras ocidentais da colônia naquela área, são fundadas povoações e construídos fortes. Data de meados do século XVIII a fundação de Vila Bela da Santíssima Trindade, que assegurava o comércio do ouro pelo Pará, e da década de 1770 dos Fortes Príncipe da Beira (no Rio Guaporé) e Coimbra (no Rio Paraguai, ao sul da cidade de Corumbá). (CORREIA, L. S., 1981, cap. 1)

Após a decadência da atividade mineradora, foi em meados do século XIX (1856), com a abertura do Rio Paraguai à livre navegação, que se ativou novamente o comércio daquela área tendo o porto de Corumbá como ponto de expansão e organização econômica. (CORREIA, L.S., 1981)

A crise com o Paraguai, que redundou na Guerra do Paraguai (1864-1870) envolvendo os países platinoç, acaba por ter em Mato Grosso uma repercussão econômica importante. Investimentos estrangeiros são realizados na produção e comercialização de produtos matogrossenses inserindo Mato Grosso na divisão internacional do trabalho. (ALVES, 1984)

Florescem nesse momento as usinas de açúcar (movidas à máquina à vapor); as charqueadas; as indústrias extrativas vegetais da borracha, da erva mate e da ipecacuanha.

I. 1. MINERAÇÃO

Em função da descoberta de metais preciosos junto aos Rios Coxipó e Cuiabá definem-se os primeiros caminhos em direção a Mato Grosso, no século XVIII, pelas vias navegáveis. (HOLANDA, 1945, Cap. I) (FIGURA 1)

As "monções fluviais" que utilizavam estes primeiros caminhos, percorriam o seguinte trajeto: saindo de Porto Feliz navegavam pelo Rio Tietê, em São Paulo, em direção ao Rio Paraná; após a travessia deste último, navegavam pelo Rio Pardo, já em Mato Grosso, em direção à sua cabeceira até alcançarem o divisor de águas entre as Bacias dos Rios Paraná e Paraguai, denominado Varadouro do Camapuã; buscavam então os Rios Coxim e Taquari navegando até o Rio Paraguai de onde prosseguiam, em direção à cabeceira, até alcançarem os Rios São Lourenço e Cuiabá. (HOLANDA, 1945, Cap. V)²

Por ser um caminho longo, penoso e realizado com grandes dificuldades³ e também pela necessida-

de de atender às atividades de comércio que se criaram em função da fixação de núcleos de povoamento nas áreas de mineração e às correntes migratórias que se formavam em busca do ouro entre Goiás e Mato Grosso, procuraram-se novas alternativas de caminhos que fossem mais práticos e mais rápidos para promover a circulação de produtos (exportação de ouro - importação de produtos necessários aos recentes povoamentos)⁴.

Sem dúvida, os ataques, frequentes, dos índios também tiveram papel preponderante na abertura do caminho terrestre.⁵

O caminho alternativo que punha em contacto Cuiabá e Vila Bela com o litoral - São Paulo, Rio de Janeiro e Bahia - aberto em 1736⁶, era realizado por tropas de Goiás. Este caminho já possuía núcleos de povoamento (em função da mineração) e evitava o transbordo de cargas que, pela outra via, se fazia necessário entre uma bacia hidrográfica e outra. (CORREIA F^o, 1926; LENHARO, 1982)⁷.

O comércio de ouro que se fazia pelo norte, através da Companhia do Grão Pará e Maranhão, tinha

seu ponto de referência em Vila Bela, no Rio Guaporé⁸.

Os produtos de base que formavam o suporte econômico da Província de Mato Grosso eram metais preciosos, principalmente o ouro, que garantiam ao contingente populacional aí estabelecido a importação de mantimentos e equipamentos de trabalho que lhes eram necessários.

As atividades agrícolas restringiam-se às da subsistência. Referindo-se ao período da mineração em Mato Grosso D'Alincourt, (in:LENHARO, 1982, p.13) observou:

"Assim sucede a uma Província, que só exporta ouro, e em que a agricultura é fraca; a população não avulta, o ouro é conduzido do seu seio para trocar-se por efeitos, que em breve tempo desaparecem; as descobertas não acham com frequência; enfim ela vem de certo cair no estado de pobreza, e a

maior parte de seus habitantes fica reduzida à miséria: é disto exemplo claro, o que sucede a esta Província, donde se tem extraído milhares de arrobas de ouro: porém que tem lucrado! Está reduzida ao mais deplorável abatimento; e ainda que ela quisesse melhorar as suas circunstâncias, por meio dos gêneros de Agricultura exportáveis, não o pode fazer, por falta de forças por não ter ponto de apoio nos lugares próprios sem auxílios eficazes nunca o poderá obter. Eis aqui o estado verdadeiro do antemural do Brasil...".

Desta situação tiravam partido os comerciantes de Vila Bela e Cuiabá que, principalmente após a saída da Companhia do Grão Pará e Maranhão, na segunda metade do século XVIII, monopolizaram o comércio local, estabelecendo preços e auferindo enormes lucros. (CORREA, V.B., 1976, p. 173)

Por outro lado o caminho de Goiás também não viabilizou uma atividade comercial de caráter sistemático com o litoral. Mato Grosso e mesmo Goiás somente se reascendiam economicamente quando se faziam novas descobertas de metais preciosos. Caso contrário, a incipiente agricultura de subsistência, o baixo adensamento demográfico e a desigualdade de relações de produção com outros centros mais promissores, aliados à atuação dos comerciantes locais, levavam a uma crescente pobreza da maioria da população da Província.

A exploração do ouro entra em crise e seus efeitos fazem-se sentir em fins do século XVIII, quando ocorre a procura por novas atividades econômicas e uma certa dispersão populacional do contingente de Vila Bela e Cuiabá. (ALVES, 1984, p. 12).

De acordo com LINHARES (1969, p.149):

"Até a Guerra do Paraguai o destino de Mato Grosso parecia ser o abandono. Isolado do resto do Bra-

sil, as comunicações eram difíceis e o problema se agravou mesmo com a Guerra, de que, resultou a invasão parcial de seu território."

A atividade mineradora propiciou a ocupação mais intensa da área próxima de Cuiabá, tendo deixado atrás de si o caminho de Goiás. A cidade de Cuiabá, contava em fins do século XVIII com mais de 10.000 habitantes. (AZEVEDO, 1956, p. 51;55;65).⁹ Datam desse período a fundação de Vila Bela (atual Mato Grosso), Cáceres, Poconé e Diamantino.¹⁰

I. 2. PECUÁRIA: CRIAÇÃO

Em meados do século passado, inicia-se em Mato Grosso um processo de reordenamento do espaço de produção em função da pecuária extensiva, que assumiria mais tarde, a hegemonia econômica do Estado. A criação, realizada a um custo bastante reduzido, despertou o interesse pela sua comercialização.

De início, a pecuária bovina era atividade subsidiária à mineração sendo praticada em torno dos núcleos de povoamento, que se dedicavam àquela atividade de extração mineral. A criação, neste período, poderia ser considerada semelhante à que fora praticada no Nordeste brasileiro nos séculos XVII e XVIII.

No Nordeste brasileiro, durante o período de produção da cana-de-açúcar, próximo ao litoral, o gado, como atividade subsidiária da agricultura, possibilitou o povoamento de uma área, em grande parte semi-árida, de onde dificilmente se escoariam produtos agrícolas em uma época em que não havia estradas

(ANDRADE, 1961). Nesse sentido, a produção da cana-de-açúcar trouxe consigo a exploração da pecuária extensiva voltada a atender às necessidades de alimentação, couros e animais de tração para o transporte, cuja demanda provinha dos engenhos de açúcar.

Em Mato Grosso o gado vacum era criado nas proximidades das áreas de mineração, durante o século XVIII, inicialmente nos arredores de Cuiabá.

O gado aí introduzido servia para subsidiar como alimento o contingente populacional que se concentrava para batear metais preciosos¹¹. À medida em que estas concentrações populacionais ensejam a criação de núcleos e vilas (posteriormente elevados à categoria de cidades) e que a criação de gado vacum encontra os "elementos naturais" favoráveis para pastagens, em pouco tempo a criação de gado aumenta consideravelmente e passa a fazer parte de uma economia agro-pecuária destinada ao abastecimento regional, ocupando em curto espaço de tempo áreas muito além dos entornos dos núcleos de mineração. (CORREIA Fº, 1926, p. 15)¹²

Por outro lado, na área que abrange o centro e o sul do Estado, desenvolveu-se outra área de criação de gado vacum proveniente da introdução e expansão da criação de gado de Minas Gerais, a partir de 1829, via Santana do Paranaíba, com a penetração de Gabriel Lopes em Campos de Vacaria. (CORREIA Fº, 1926, p. 30)

Nesse sentido destacamos, quanto à pecuária, duas áreas bem distintas de pastagens e criação. (FIGURA 2). Uma, localizada nas áreas elevadas do Estado, no planalto basáltico da Bacia do Rio Paraná¹³. O centro e quase todo o sul do Estado constituem este vasto território planáltico ocupado pela pecuária: campos de Vacaria, Maracajú, Nioac, Campo Grande, Bela Vista, Paranaíba, etc. A outra, constituída pelos campos do Pantanal matogrossense, é a área sujeita às inundações provocadas pelas cheias periódicas do Rio Paraguai e seus afluentes - Rio São Lourenço, Cuiabá, Piquiri, Taquari, Miranda e Negro. Esta área de planície está situada a sudoeste do Estado de Mato Grosso e a noroeste do atual Estado de Mato Grosso do Sul, formando um semi-círculo que se estende do rebordo ocidental da Bacia do Paraná até a fronteira com o Paraguai e Bolí-

via¹⁴.

As áreas planálticas matogrossenses, além de terem servido de caminho e passagem para as minas de Cuiabá e arredores tal como o das "monções" que cruzavam o divisor de águas entre as bacias do Rio Paraná e do Rio Paraguai, ou o caminho Cuiabá-Goiás ao litoral (Salvador-São Paulo-Rio de Janeiro), utilizado desde 1736 como caminho alternativo para a importação de alimentos e exportação de ouro para o litoral - não foram ocupadas de início para a produção e realização do capital de modo sistemático, apesar de terem servido de locais de pouso ao longo dos caminhos de ligação entre uma praça e outra.

A partir de 1829, com a expansão dos espaços criatórios de Uberaba (Minas Gerais) é que se realizou pelos geralistas o processo de ocupação para a produção de gado vacum no Mato Grosso. Tal processo, via Santana do Paranaíba, segue em direção aos campos das áreas central e sul do Estado (Campo Grande, Campo de Vacaria, Rio Brilhante, Bela Vista, Maracajú, etc).

A criação de gado, de forma extensiva, efe-

tivamente propicia a ocupação territorial desses vastos campos. Porém, a comercialização do gado produzido nessas áreas não era muito intensa considerando seu número ainda reduzido, a concorrência do gado de Goiás e Minas Gerais¹⁵.

Quando o gado destinava-se ao Triângulo Mineiro a boiada seguia via Santana do Paranaíba em Mato Grosso atingindo Uberaba em Minas Gerais. (CORREIA Fº, 1926, p. 34)¹⁶.

Durante a Guerra do Paraguai, o gado havia sido dizimado. Após o conflito, os rebanhos foram refeitos pela aquisição de gado do Pantanal. (CORREIA Fº, 1926, p. 40-41)¹⁷.

A partir da construção de frigoríficos no Estado de São Paulo, na segunda década do século XX, dar-se-á, a valorização dessa extensa área de criação de Mato Grosso.

Ao norte de Mato Grosso, a criação de gado havia acompanhado a mineração¹⁸ e possibilitado a instalação de estabelecimentos dedicados à criação de ga

do vacuum.¹⁹

A medida em que se exauria a mineração do ouro o setor agrícola, que abastecia os núcleos de povoamento criados com a mineração, reduziu-se proporcionalmente ao mercado local; ou seja, à medida em que as lavras do ouro iam se acabando, os contingentes populacionais ou se fixavam nas áreas urbanas ou migravam para outras localidades. A agricultura que atendia esse mercado local declinou sensivelmente.

Nesse momento cresce aceleradamente a criação extensiva em direção à planície do Pantanal, situada ao sul dos núcleos ligados à Cuiabá e à mineração.²⁰ Esse processo acabou por ocupar o vasto Pantanal matogrossense.

"Diferentemente da produção agrícola e artesanal da economia de abastecimento do norte de Mato Grosso, que não podia ultrapassar a capacidade de consumo do limitado mercado regional sem entrar em

crise de superprodução, a pecuária bovina possuía características específicas. Pertencente a grandes fazendeiros que não eram forçados financeiramente a vender toda a 'produção' anual, a pecuária se expandia parcialmente independente do mercado, pois além da estrutura fundiária favorável, seus custos de produção eram mínimos: quase nenhuma mão-de-obra, reprodução natural do gado, terras baratíssimas consistindo em imensos campos favoráveis e providos de salinas naturais ao sul e sudoeste de Cuiabá, que não exigiam nenhum gasto suplementar. Assim sendo, desde o século XVIII, a medida que o mercado não absorvia a 'produção' anual, o estoque bovino aumentava geometricamente." (MAMIGONIAN, 1986, p. 45-46)

A pecuária extensiva de Mato Grosso, seja no

Planalto, seja no Pantanal, não estimulou o desenvolvimento de uma densa malha de cidades e nem criou grandes cidades. (MAMIGONIAN, 1986, p. 39)

Os proprietários dos latifúndios pastoris de Mato Grosso juntamente com outros setores da classe dominante constituíram os "coronéis" que dominaram politicamente o Estado até a década de 1930. (CORREA, V. B., 1982)

I. 3. ENGENHOS DE AÇÚCAR

Os primeiros engenhos foram implantados próximo à Cuiabá, tendo sido o principal introdutor o Capitão-Mor Almeida Lara, em 1728, com o intuito de subsidiar as atividades da mineração. (CORREIA Fº, 1945, p. 11-13). Entretanto, de acordo com as observações de Barbosa Sá (in: CORREIA Fº, 1945, p. 23):

"hoje (1775) acham-se os engenhos quase extintos pelos muitos tributos que se lhes têm imposto ... que se prolongaram com intermitência até quase a atualidade, embora sob diferentes aspectos."

Em menos de meio século a iniciativa de Almeida Lara encontra vários obstáculos conforme relata Augusto LEVERGER, em 1856, então presidente da Província de Matto Grosso:

"decorrido mais de 1/4 de século, expandira-se a cultura, sem melhorar o processo de beneficiamento."

(in: CORRÊA Fº, 1945, p. 26-27)

O declínio dos engenhos está ligado às condições de transporte disponíveis na época. As vias de transporte pelo caminho de Goiás ou mesmo em batelões por via fluvial, através de Camapuã, tornavam as viagens cada vez mais escassas e inviáveis uma vez que encareciam em muito o preço do produto nas praças do litoral. O comércio do produto não suportaria a mais ligeira concorrência do açúcar de São Paulo e do Nordeste.

Os engenhos não tinham mais razão de existir considerando que não havia mercado para exportação e sequer mercado local tendo em vista que no primeiro quartel do século XIX a Província de Mato Grosso estava em quase total abandono, uma vez que não havia mais ouro de aluvião a população em sua grande maioria migrara para outras regiões. (ALVES, 1984, p. 12). Associou-se a estes fatos a rebelião nativista em 1834 que afunçentou a população, permanecendo na província

apenas o contingente humano necessário à proteção das fronteiras territoriais. (CORREA, V.B., 1981, Cap. I)

Os engenhos de açúcar localizavam-se na área serrana próximo ao caminho de Goiás, ao norte de Cuia-
bá bem como no vale do Guaporé e foram erguidos com o uso do braço escravo²¹. A produção de açúcar e aguardente viria a ter um desenvolvimento posterior, com a introdução das usinas movidas à máquina à vapor.

I. 4. FRANQUEAMENTO DO RIO PARAGUAI À NAVEGAÇÃO E SEU PAPEL NA ECONOMIA MATOGROSSENSE.

A decadência econômica de Mato Grosso que vinha se delineando desde o início do século XVIII, com o declínio da produção do ouro, será superada a partir de meados do século XIX.

O franqueamento do Rio Paraguai (1856) à navegação pelo Paraguai abre a Mato Grosso uma importante via de transporte bem como promove a ampliação do mercado associada à diversificação de atividades econômicas ao longo do próprio rio em território matogrossense. Entretanto sobreveio a Guerra com o Paraguai de 1864 a 1870.

Após a Guerra e normalizado o trânsito fluvial pelo Rio Paraguai (último quartel do século XIX), processa-se novamente o povoamento. De um lado, as famílias que se haviam refugiado em Cuiabá retornam aos locais de origem anteriores à Guerra, por outro lado o povoamento se dá também com o intuito de assegurar as

fronteiras territoriais, o que permitiu introduzir
destacamentos militares, principalmente em Corumbá.

De acordo com ABRÃO (1983):

"A vida econômica da Província pas
sa a se desenvolver em torno das
regiões ribeirinhas. O escoamento
de mercadorias foi facilitado pela
navegação fluvial bem como a impor
tação de mercadorias indispensáveis
à subsistência e à cultura ou trans
formação dos produtos regionais,
transformando-se Mato Grosso num
bom negócio para investimentos e no
que as casas comerciais tiveram pa
pel importante." (p.3).

Com o transporte fluvial normalizado, o livre
trânsito associado aos interesses de investimentos em
produção, notam-se iniciativas progressistas na indus
trialização de matérias primas.

Introduzem-se máquinas à vapor importadas, via Rio Paraguai, para a implantação de usinas de açúcar modernas a partir de 1880. A Usina Conceição, ao Sul de Cuiabá, foi instalada com maquinário importado da Inglaterra. (AYALA & SIMON, 1914; p. 282) (CORREIA Fº, 1945, p. 29-30)

O apogeu de tais investimentos industriais na produção de açúcar e aguardente concretizou-se com a implantação da Usina Itaici, em 11 de junho de 1895, instalada com o mais possante conjunto mecânico entre os que operavam no Rio Abaixo. (CORREIA Fº, 1945, p. 32-33). As máquinas utilizadas nessa Usina foram encomendadas da Alemanha e pertencia à firma Almeida & Cia, sediada em Cuiabá. (ALVES, 1984, p. 28-29).

A medida em que a produção de Mato Grosso começa a se organizar em bases capitalistas propriamente ditas, com a edificação e montagem de máquinas que revelam de certa forma o desenvolvimento econômico em bases de capital industrial, inicia-se também um processo de introdução de novas condições sociais e econômicas.

Associados à concentração da população em torno das atividades nas Usinas configura-se o proprietário dos meios de produção, o patrão, e os trabalhadores assalariados - operários e técnicos, e os agregados do patrão.

Alguns relatos dão conta do movimento comercial ao longo do Rio Cuiabá naquele período. O Rio Cuiabá ficava tomado de embarcações que levavam às usinas os artigos de importação e buscavam o açúcar produzido para oferecê-lo aos consumidores. Chatas, rebocues de lanchas, ou tocadas por zingueiros, batelões a remo, etc., tudo se mobilizava para o transporte de sacas de açúcar e garrações de pipas de álcool e aguardente. (CORRÊA Fº, 1945, p. 37).

As instalações das usinas de açúcar privilegiou as margens do Rio Cuiabá e Paraguai pela facilidade de transporte e pela fertilidade das terras. (CORRÊA Fº, 1945, p. 32-33). (FIGURA 3).

De acordo com os dados publicados no Anuário Açucareiro em 1938, em 1937 registraram-se no Estado: 11 usinas com turbinas e vácuos, 8 usinas só com turbi-

nas, 80 engenhos de açúcar e rapadura e 77 engenhos exclusivamente de aguardente. (CORREIA F^o, 1945, p.37)

Em relação à pecuária o montante de reses de Mato Grosso em 1863 era de 500 mil cabeças e as vendas não chegavam a 10 mil cabeças. De acordo com relatórios provinciais de 1878/80 as vendas de reses giravam em torno de 12/13 mil cabeças anuais. Deste número somente a terça parte eram vendidas aos invernistas mineiros e paulistas para engorda. (MAMIGONIAN, 1986, p. 46)

A entrada de gauchos, principalmente a partir de 1893, após a Revolução Federalista do Rio Grande do Sul, que penetraram pelo sul do Estado de Mato Grosso, - em Campos de Vacaria, Rio Brilhante, Dourados, Maracajú, Bela Vista e Ponta Porã, - intercalando-se aos espaços ocupados pelos Geralistas, provocou o aumento dos espaços agro-pecuários, especializando-se na criação de bovinos.(MAMIGONIAN, 1986, p. 47-48)

O excedente anual, que chegava a 50 mil cabeças era tanto que, no início do século atual, notamos o aumento elevado de bovinos despertando o inter

resse dos negociantes platinos (de Montevideu e de Buenos Aires). Estes, após a abertura do Rio Paraguai à livre navegação, em seguida à Guerra do Paraguai, iniciaram incursões na região com vistas a possíveis atividades econômicas.

Floresceram as indústrias de transformação do gado bovino tal como Descalvado, em Cáceres, instalada no final do século passado pelo argentino Rafael del Sar. Este foi o maior estabelecimento de industrialização de carne em Mato Grosso e produziu extrato e caldo de carne que eram exportados para a Europa.

Outros estabelecimentos do gênero vieram se instalar em Mato Grosso. A proibição da entrada no Brasil de charque estrangeiro levou à instalação de charqueadas, com sede em Montevideu, em Miranda em 1907 (Saladeiro Miranda de Deambrósio, Legrand & Cia.) e nas proximidades de Porto Murinho (Saladeiro Tereré de Moali & Grosso Ledesma). (MAMIGONIAN, 1986, p.49)

As indústrias extrativas também tiveram um grande impulso nesse período. Investimentos estrangeiros foram realizados na extração da borracha e da er-

va-mate.

A primeira amostra de borracha matogrossense foi enviada a Paris (FRANÇA), pelo negociante Martins Guilherme, em 1872. (CORRÊA F^o, 1945, p. 103).

Foram duas as áreas de produção e escoamento da borracha matogrossense, uma pelo Amazonas e a outra pelo Prata.

A produção do baixo Guaporé, do Madeira e seus afluentes e do baixo Tapajós seguia pelo Amazonas via Manaus ou Belém. Pelo Prata seguia a produção, via Paraguai e seus afluentes, do Alto Tapajós e do Alto Guaporé. (MARQUES, 1914, p. 8), (FIGURA 4).

A produção do Amazonas foi sempre maior em quantidade e melhor em qualidade do que a do Prata. Nesta última os seringueiros utilizavam o processo de coagulação pelo alumen que tornava a qualidade do produto mais baixa. (MARQUES, 1912, p. 48). Em Corumbá também não se fazia nenhum processo de classificação e embalagem do produto a despeito de incentivos fiscais que esta praça possuía, em relação às do Amazo-

nas, para a borracha exportada que tivesse sido coagulada pelo processo de defumação (MARQUES, 1913, p. 68)

Outra diferença marcava as duas áreas. As vias de transporte utilizadas no Amazonas eram fluviais, do ponto de coleta ao embarque num porto de exportação. No Prata, dos pontos de coleta, nos altos cursos dos rios, até alcançar as vias fluviais mais próximas e as praças comerciais de Cáceres e Cuiabá, o transporte era efetuado por tropas de burro obtidas em Goiás e Minas. (CORREIA Fº, 1945, p.120).

Entre os seringais do Amazonas e do Prata, na confluência dos Rios Madeira e Mamoré, o curso d'água é encaichoerado e dificultava o transporte.

Esta mesma área foi motivo de transações diplomáticas entre o Brasil e a Bolívia, por questões de fronteira, em 1903²². Aí foi construída a estrada de ferro Madeira-Mamoré para vencer as cachoeiras. Inicialmente com capitais ingleses, em 1871²³, acabou por ser efetivamente construída pela Madeira-Mamoré Railway Company Limited, de capital norte-americano, organizada e dirigida por Percival Farquhar em 1907 e que ter-

minou a estrada em 1912. (FIGURA 5):

A indústria extrativa era organizada por capitalistas que contratavam os serviços dos seringueiros, pagando tais serviços por peso do produto coletado. (CORREIA F^o, 1945, p. 130-132). As terras para a produção eram obtidas através do arrendamento ao Governo Estadual, mais comum nos seringais do Amazonas, ou por compra; prática mais corriqueira da zona do Prata. (ALVES, 1984, p. 31).

As exportações de borracha produzida em Mato Grosso não superavam 5 a 6% da produção nacional (MAMIGONIAN, 1986, p. 5). Foram no entanto os direitos fiscais sobre estas exportações, durante muitos anos; a principal fonte de rendas por exportação do governo estadual, (ALVES, 1984, p.6), tendo sido superada somente em 1919 pela exportação interestadual de bovinos.

A indústria extrativa da erva mate teve início no extremo sul de Mato Grosso em 1882 por iniciativa do comerciante gaúcho Tomaz Laranjeira. Este explorava a erva no Paraguai e interessou-se por explorar este produto no sul de Mato Grosso para o que solicitou

concessão de arrendamento de área, para esse fim, junto ao governo Imperial. A concessão da área foi dada em 1882 e o monopólio da exploração em 1891²⁴. Os sucessivos contratos entre Tomaz Laranjeira (posteriormente Companhia Mate Laranjeira e em 1902 Laranjeira, Mendes & Cia.) e o governo Estadual previam o pagamento de taxas pelo monopólio, a quantidade mínima de produção exportação sobre a qual recaia uma taxa de imposto que revertia ao Governo Estadual, as vias e meios de transporte e demais serviços de infra-estrutura. (CORREIA Fº, 1926 b).

Em 1902 a empresa é comprada por um sindicato organizado em Buenos Aires por Francisco Mendes & Comp, sendo sua sede transferida para Buenos Aires. (AYALA & SIMON, 1914, p.254).

Os ervais arrendados ao Sul de Mato Grosso compreendiam a área entre os rios Sete Voltas, Onças, Brilhante, Ivinheima e Paraná e as Serras de Maracajú e Amambaí. (AYALA & SIMON, 1914, p. 255).

Por volta de 1914 a produção média anual é de 5 milhões de kilogramas empregando-se para o servi-

ço de poda 3.000 trabalhadores (AYALA & SIMON, 1914, p. 255). Esses trabalhadores eram oriundos do Paraguai e recebiam os salários proporcionalmente à quantidade de arrobas transportadas. (LINHARES, 1969, p. 152-153)

As condições de trabalho impostas aos ervateiros levaram ao tratamento predatório dos ervais. Ao invés da poda dos galhos, a árvore era abatida de modo que o corte dos galhos ou ramas pudesse ser realizado no chão. Esse procedimento permitia a reunião dos galhos mais rapidamente do que a poda. (CORREIA F^o, 1926 b, p.38).²⁵

O escoamento dessa produção fez-se inicialmente por Porto Murtinho via Rio Paraguai. Posteriormente foi transferido para o Porto Guaíra no Rio Paraná. Aí era utilizada a E.F. Mate Laranjeira que, em território paranaense, vencia o trecho encachoeirado de Sete Quedas do Rio Paraná. Seu destino era Buenos Aires na Argentina. (FIGURA 6).

Desde o final do século XIX o sul de Mato Grosso vinha sendo progressivamente também ocupado pela corrente migratória provinda do Rio Grande do Sul.

A pressão exercida, por parte desse contingente de migrantes, sobre a área arrendada pela Laranjeira, Mendes & Cia aliada a interesses de conflitantes setores da burguesia que atuava em território matogrossense, levou à extinção do monopólio em 1915 e à diminuição da área total arrendada pela Companhia, e ao loteamento e doação dos lotes, da área restante aos posseiros de então. (ALVES, 1984, p. 52-53).

Notas do Capítulo I

1. A propósito da orientação da Coroa Lusa no sentido de criar estabelecimentos de ocupação nos pontos estratégicos da Capitania de Mato Grosso, ver CORREA, L.S., 1981, cap. I.
2. Para uma descrição da escolha definitiva da 'monção' pelo rio Pardo e das condições e dificuldades encontradas no percurso, principalmente relativas aos a-taques indígenas, ver HOLANDA, 1986, p. 59-72.
3. "O caminho fluvial de Cuiabá a São Paulo era, porém, lento e penoso. Eis como o descreveu resumidamente Lacerda e Almeida em seu metuculoso relatório de viagem que realizou em 1780:

Rio Cuiabá (incluindo o R. São Lourenço)	89 léguas
Rio Paraguai	39 léguas
Rio Taquari e afluentes	147 léguas
Rio Pardo	75 léguas
Rio Paraná	29 léguas
Rio Tietê	<u>152 léguas</u>
Total	531 léguas

Valendo cada légua 5.555 metros, a distância a percorrer correspondia a 3.000 quilômetros. E esse era o trajeto que se fazia até o porto da freguesia de Nossa Senhora Mãe dos Homens do Araritaguba, atual Porto Feliz, no Rio Tietê, de onde se prosseguia por terra para Piratininga (São Paulo)." (VALVERDE, 1972, p. 102) Ver também HOLANDA, 1986, p. 59-72

4. A propósito das correntes migratórias em busca de minas de ouro ver LENHARO, 1982, p. 18-20.
5. Ver nota 2.
6. Ver CORREA FILHO, 1926, nota 12, p. 15.
7. As condições do novo caminho terrestre foram descritas por D. Luiz de Albuquerque e Cáceres em 1772 (in: LENHARO, 1982, p. 23).
8. Ver HOLANDA, 1945, p. 109-110.

9. A Vila Real do Senhor Bom Jesus do Cuiabá foi fundada em 1727 e elevada à categoria de cidade em 1818 (AZEVEDO, A., 1956, p. 45 e 55).
10. Vila Bela da Santíssima Trindade (atual Mato Grosso) foi fundada em 1752; Vila Maria do Paraguai (atual Cáceres) em 1778; São Pedro Del Rei (atual Poconé) em 1780; Nossa Senhora da Conceição do Alto Paraguai (atual Diamantino) em 1820 (AZEVEDO, A., 1956, p. 45 e 60).
11. Luiz d'Alincourt, em 1828 relatava a esse propósito: "Além das cabeças de gado, que vão ao córte, muito mais se matam para fazer-se carne secca, e até alguns particulares a vendem verde picada, principalmente em Cuiabá." (in: CORREA FILHO, 1926, p. 19).
12. Assim se expressou Rollim de Moura, Governador da Capitania de Mato Grosso: "No Cuiabá é já o gado vacum tanto que não chega a matar-se todos os annos metade do numero das rezes, que nascem naquelle districto, e a ultima rematação que a Camara fez, do córte de vacca, foi por um cruzado de ouro a arroba, metade do preço porque eu a achei quando cheguei aquella villa." (Carta de Rollim de Moura, de 5 de julho de 1761) (in: CORREA FILHO, 1926, p. 15).
13. A respeito da geomorfologia da área em questão ver ALMEIDA & LIMA, 1959.
14. Ver nota 3.
15. Ver SÉRIES ESTATÍSTICAS ..., 1986, vol. 2, Tomo 2, p. 425.
16. "Não obstante serem pouco numerosos os rebanhos iniciais, ainda assim, por meiado do século passado, já se exportavam boiadas para Uberaba, avolumando as que vinham do pantanal, como se depreende de um officio de Leverger, de 1851, em que diz: 'todo o gado que se extrae da Provincia sáe pela Freguezia de Sant'Anna, a qual está isenta de Impostos Provincias até o anno de 1855.'" (in: CORREA FILHO, 1926, p. 34).

17. A introdução do zebu realizou um avanço na criação da área planáltica: "No planalto, foi-lhes fácil introduzir a raça estranha, afamada pela rusticidade e preços fabulosos dos touros puro sangue, que enriqueciam os seus proprietários." (CORREA FILHO, 1926, p. 42).
18. A respeito da inter-relação entre a mineração e a pecuária assim se expressa CORREA FILHO (1926):
"Nas pegadas dos mineradores, seguiam a passo tardo, as boiadas garantidoras da sua subsistência, ao Arinos, Alto Diamantino, ao Guaporé, mais tarde, através de Cocaes, Poconé e Cáceres." (p. 16).
19. Em 1828, d'Alincourt contou 317 sesmarias na Capitania de Cuiabá sendo que 92 destinavam-se à criação de gado. Nas Capitânicas de Diamantino e Matto Grosso as sesmarias dedicavam-se à agricultura (CORREA FILHO, 1926, p. 19).
20. A concessão de terras no Pantanal obedeceu a regras diversas da área de Cuiabá. "Nas sesmarias serranas, as terras concedidas mediam, em geral, entre 1.000 e 3.000 hectares. As sesmarias do Pantanal tinham, em regra, uma légua de frente por 3 de fundo, o que representava um domínio de 13.068 hectares. Em regra, mais de um para cada fazendeiro." (VALVERDE, 1972, p. 106).
21. Ver CORREA FILHO, 1945.
22. "Com a celebração do Tratado de Petrópolis, entre o Brasil e a Bolívia, em 17 de novembro de 1903, entrou a E.F. Madeira Mamoré na fase decisiva de sua construção.
É que nesse ajuste internacional, que devemos à alta visão política do inesquecível barão do RIO BRANCO, o nosso país assumiu o formal compromisso em tornar uma realidade aquela via férrea." (VIEIRA, in: SILVA et alli, 1954, p. 98-99).
23. "Em 1871 havia sido organizada em Londres, a companhia 'The Madeira-Mamoré Railway, Limited', para a

- construção da estrada." (VIEIRA, in: SILVA et alli, 1954, p. 97).
24. A concessão da área de exploração dos ervais do sul de Mato Grosso consta do Decreto do Governo Imperial, nº 8799 de 9 de dezembro de 1882 (CORREA FILHO, 1926, 1926b, p. 16). A concessão do monopólio de exploração daqueles ervais, até 1916, consta do Decreto nº 436C de 4 de junho de 1891 (LINHARES, 1969, p. 151).
25. Esta situação predatória não fugiu à observação da presidência do Estado. Antonio Correa da Costa, então presidente estadual, baixou um decreto a 2 de setembro de 1895, para nortear a poda dos ervais e a proibição do corte da árvore toda (CORREA FILHO, 1926b, p. 35).

CAPÍTULO II -

OS INVESTIMENTOS ESTRANGEIROS E AS EXPORTAÇÕES DE MATO GROSSO

Este capítulo tem por objetivo caracterizar o processo de transformação das relações produtivas de base monopolistas impostas através das casas comerciais e de empresas sediadas no Prata e na Europa. Estas realizaram investimentos de capitais, a partir de meados do século passado, via rio Paraguai, em Mato Grosso, viabilizando a exploração de novos ramos de produção naquele Estado.

As transformações econômicas pelas quais passou Mato Grosso, assim como outras regiões do globo, foram determinadas pela dinâmica do movimento de acumulação do capital mundial, liderada pela Inglaterra que detinha o controle sobre o mercado mundial.

A primeira metade do século XIX na América Latina transcorreu caracterizando um período de transi

ção entre as economias coloniais e as economias de Estados politicamente independentes. A partir de 1850 delinea-se com clareza a inserção desse vasto território americano à divisão internacional do trabalho sob a hegemonia econômica do capital, principalmente, inglês.

Aos países da América Latina caberia a produção e exportação de matérias-primas e produtos alimentícios para as economias industriais e a importação de produtos industrializados, inclusive de bens de produção.

O predomínio dos investimentos ingleses é patente porém justamente nesse período é que o surgimento de outras economias industriais fortes da Europa e América do Norte (França, Alemanha, Estados Unidos) determina a gestação de um enfrentamento econômico, entre aquelas economias industriais, para a conquista de mercados consumidores e de investimentos de capitais, gestação esta que desabrochará nas primeiras décadas do século XX.

Este processo se desenvolve sob a égide do

imperialismo inglês, inicialmente, que conquistava espaços econômicos importantes.

Em relação à Bacia do Prata a Guerra do Paraguai terá um papel essencial à consolidação daquele imperialismo bem como da consolidação de Estados capazes de se estruturar internamente e desempenhar seu papel na divisão internacional do trabalho. (POMER, 1981).

Ainda segundo POMER (1981)

"Um dos problemas capitais da burguesia comercial anglo-brasileira que controla o comércio interno e externo do Império (Brasil) está por ser resolvido: a unificação do mercado interno e o livre acesso a todas as partes. A zona oeste e sudoeste do Império, desde o Estado do Rio Grande até o Mato Grosso e Paraná, depende dos rios do sistema do Prata para sua integração

no mercado mundial. Por essas correntes fluviais deve passar inexoravelmente, até que as estradas de ferro apareçam - a produção dessas regiões brasileiras em direção aos mercados ultramarinos; por essas mesmas vias entram as manufaturas européias que são consumidas pelas então longínquas zonas oeste e sudoeste do Império. (...). Não é uma conclusão exagerada admitir que o grande e definitivo beneficiário da guerra é o capitalismo inglês, que não apenas reforça as cadeias douradas com as quais submete o Brasil, através de uma dívida que continua crescendo assustadoramente, como também garante o livre acesso ao Mato Grosso e outras zonas do Império, o que lhe garante novas possibilidades mercantis. (p.73-75)

A segunda metade do século XIX, na Argentina, no Uruguai e no Brasil será marcada por uma 'expansão e-

conômica que se refletiu no aumento das exportações, na modernização das vias de transporte, na urbanização crescente. As bases econômicas internas a cada uma das nações serão diversas e o ritmo do processo também. (POMER, 1981; FURTADO, 1969; DONGHI, 1982).

É nesse contexto geral, que Mato Grosso participará da divisão internacional do trabalho pois, havia abundância de matérias primas de interesse para o comércio internacional, tais como a borracha, a erva-mate, ipecacuanha, penas e pelas silvestres e ainda, estoque bastante razoável de gado vacum. (FIGURA 8).

Por outro lado, em 1869, o Governo Imperial isentou de tributação as mercadorias que fossem comercializadas pelo porto de Corumbá bem como permitiu que naquele porto atracassem embarcações de qualquer origem. (CORREIA, L.S., 1981, p. 58).

Essas medidas, ainda durante a Guerra do Paraguai, indicam também a necessidade de assegurar a fronteira através de atividades comerciais realizadas por um ponto estratégico da fronteira internacional oeste: a cidade de Corumbá.¹

Em suma a penetração de investimentos internacionais na produção e comercialização de mercadorias em Mato Grosso buscava matérias-primas que se encontravam acessíveis, via rio Paraguai. Além disso o território matogrossense oferecia não apenas riquezas naturais escassamente exploradas mas também uma estrutura fundiária em formação que permitia o acesso à propriedade.² O governo estadual tinha também interesse em ocupar o território, tanto por motivos geo-estratégicos como econômicos.³

Comerciantes estrangeiros implantaram estabelecimentos industriais e comerciais ao longo do rio Paraguai e seus afluentes funcionando Corumbá como porto que recebia produtos provindo do norte do Estado, do Pantanal e da Bolívia. Viabilizou-se então a instalação de Usinas de açúcar (em Leverger, Cáceres e proximidades de Cuiabá) e de matadouros, saladeiros e charqueadas (em Cáceres, Poconé e ao longo dos Rios Paraguai, Miranda e Aquidauana), organizaram-se as indústrias extrativas da borracha (no rio Madeira e outros afluentes do Amazonas e em áreas próximas a Cuiabá), da erva-mate (no extremo Sul do Estado) e da ipecacuanha (ao norte de Cuiabá).

A entrada de capitais estrangeiros, investidos em casas comerciais e em empresas de produção e transporte aglutinou em torno da economia matogrossense diversos segmentos da classe dominante: a burguesia internacional associada ao grande capital monopolista; os comerciantes de origem local e regional (provenientes da mineração do ouro) e os de origem internacional que possuem o monopólio do comércio regional e os "coronéis" de origem local e regional, latifundiários, que se associam a um ou outro setor e ao Estado.

Nesse contexto um dos componentes fundamentais da produção-realização do valor foi o comerciante cuja atuação, através das casas comerciais de estrutura gradativamente mais complexa, foi intensa.

"(...) as casas comerciais eram, nesse momento, os mais notórios exemplos de concentração do capital em Mato Grosso, correspondendo a estruturas extremamente complexas, jamais conhecidas em qualquer época anterior. Exerciam o monopólio

do comércio de importação; controlavam boa parte do comércio de exportação e da navegação; dispunham de 'secções bancárias' que, além de empreenderem operações próprias, funcionavam como intermediárias de bancos nacionais e estrangeiros; representavam companhias seguradoras; incorporavam indústrias; e apropriavam-se de terras para explorar a pecuária, a agricultura e a extração de produtos vegetais e minerais". (ALVES, 1984, p. 37).

Por outro lado os investimentos de capital se fizeram através de empresas de produção e transporte com sede em países estrangeiros que levaram a um processo de concentração fundiária, concentração da produção e ao declínio das casas comerciais. (ALVES, 1984).

Segundo o levantamento preliminar realizado por ALVES (1984, p. 41-42) a relação desses empreendimentos, implantados em Mato Grosso entre 1891 e 1929, nos mostra o âmbito das atividades produtivas às quais

se dedicam no Estado:

RAZÃO SOCIAL	ANO DE FUNDAÇÃO	SEDE SOCIAL	CAPITAL	FIM
Cie. des Produits Cibiis	1895	Bruxelas	5.000.000 de francos	Matadouro de Descalvados
Cie. de Caoutchoucs du Matto-Grosso	1898	Anvers	1.000.000 de francos	Borracha
Société Industrielle et Agricole au Brésil	1906	Bruxelas	3.000.000 de francos	Operações diversas
Albuna S.A.	1900	Bruxelas	1.350.000 francos	Borracha
Cie. de l'Urucum	1906	Ougrée	4.700.000 francos	Minerais
Société Anonyme Gabyba	1913		1.000.000 de francos	Operações diversas
Companhia Mato-La- ranjeira	1891		1.500.000 Réis	Erva-mate
Laranjeira, Mendes & Cia.	1902	Buenos Aires		Erva-mate
Territorial Franco- Brasileira				Pecuária
Madeira and Mamoré Railway	1907		2.300.000 libras	Ferrovia
Brazil Land, Cattle and Packing Co.	1911	São Paulo	1.000.000 de dólares	Produção agropecuária
Sociedade Anonyma Po- mento Argentino Sud- Americano	1905		174.120 libras	Operações diversas
Sociedade Anonyma Rio Branco	1913	Montevideu	423.000 libras	Produção e comerciali- zação de produtos agro- pecuários
Truste del Alto Paraguay	1909		175.000 libras	
Deambrosio, Legrand & Cia.		Montevideu		Saladeiro Miranda
Moali & Grosso Lesdesma				Saladeiro Matto-Grosso
G. C. Dickinson & Cia. Pinsdorf & Cia.				Saladeiro
Coxim Gold Dredging C.	1907			Saladeiro
Brumado Gold Dredging C.	1907		500.000 pesos-ouro	Ouro
Diamantino Gold Dredging C.	1907			Ouro
Cabaçal Gold Dredging and Exploration C.	1905		500.000 pesos-ouro	Ouro
Transpacific Mining and Exploration C.	1907	(Austrália)		Ouro
Matto-Grosso Gold Dredging C.	1905	Buenos Aires	1.000.000 de pesos-ouro	Ouro
The Brazilian Meat Company				Pecuária
The Miranda Estancia Company				Pecuária
Sud-Américaine Beige S.A.				Pecuária
The Agua Limpa Syndicate				Pecuária
Companhia Estrada de Ferro Noroeste do Brazil	1903			Ferrovia

FONTES: *ALBUM Graphico...* (1914), p. 57, 151 e 254; CASTRO, Ana Célia (1979), p. 106, 108-9, 113 e 123; CORRÊA, Francisco de Aquino (1919), p. 111; CORRÊA FILHO, Virgílio (1951), p. 51; LISBOA, Miguel Arrojado (1909), p. 85-6; MARQUES, A. (1923), p. 156-7; MENDONÇA, Estevão de (1919), v. 1, p. 52-3; STOLS, Eddy (1971), p. 264-5; STOLS, Eddy (1975), p. 69-71; VALVERDE, Orlando (1972), p. 112. Ver *Bibliogr. in fine*.

A oligarquia regional, que sustentava o governo estadual já na República, se fraciona entre aqueles que se aproximam da burguesia comercial e os que estão ligados ao capital monopolista. (ALVES, 1984, p. 55-56). Os "coronéis", cujas lutas internas se prolongam até a década de 1930, revezam-se no governo estadual disputando o poder local e viabilizando, de maneira concreta, o investimento de capital internacional. (CORREIA, V.B., 1981).

As condições econômicas sociais de produção e realização de valor nesse contexto de investimento de capitais em atividades diversificadas, rearticularam e redefiniram diferentes setores da burguesia, regional e internacional, no território matogrossense.

O levantamento estatístico das indústrias, levado a cabo no início do século XX, a despeito das incorreções que possa ter, indica para Mato Grosso um total de 15 estabelecimentos e valor da produção correspondente a 4.450 contos de réis. (TABELA 1).

Nesse levantamento estatístico a indústria extrativa da erva-mate apresenta o valor da produção

mais elevado, chegando mesmo a quase 50% do valor total, de 2.000 contos de réis. É seguida pela do Charque (850 contos de réis) e pelas de extrato de carne e de açúcar (ambas 700 contos de réis).

Note-se que o número de operários empregados na extração da erva-mate (3.000) muito superior às demais indústrias, produção aliás monopolizada, constitue-se de paraguaios que se deslocam para os ervais na época da "poda". (CORREIA F^o, 1926 b, p.33).

Nas usinas de açúcar, a despeito das máquinas modernas, as relações de trabalho encerram aspectos peculiares:

"O usineiro consciente do seu poderio, não se limitava a exercer o mando somente na sua propriedade, onde, por vezes, não ingressaria a autoridade policial, senão mediante prévia licença.

Dentro do seu território, lembrava o fidalgo medievo, que diligencia-

va estender às vizinhanças o influxo de sua supremacia, à que os agregados se dobravam, quando não preferiam abrigar-se a outra sombra, ou buscar, no afastamento, a libertação do constrangimento humilhante. Para os vassallos, que lhe entrassem na simpatia, abria-se generosamente a bolsa dadivosa do usineiro, bem como a proteção, amantadora de quais quer delinqüências.

Entre êsses, escolhia-se a turma de capangas, aos quais cabia o encargo de velar pela vida do seu patrão, e policiar o estabelecimento, em que seriam energicamente sufocados os pruridos de rebeldia, por ventura percebidos entre a camaradagem, cujos direitos não excederiam aos dos servos da gleba doutrora.

Tinham a garantia da alimentação abundante na maioria das usinas, de que não lhes seria permitido ausentarem-se antes da quitação da sua

dívida, em geral crescente, pois que o salário mal daria para o sustento da família e vestuário. E caso o tentassem, em fuga desesperada, lá estaria a guarda façanhuda, pronta a seguir-lhes o rastro e capturá-los de novo e levá-los ao castigo a que fossem condenados, pela tentativa de se furta-rem à corveia derreante, nos citos em que lhe era exigida, pelo feitor, a tarefa costumeira." (CORREIA Fº, 1945, p. 32-33).

Se juntarmos a esses dois exemplos, ainda, o do endividamento sistemático do seringueiro que extraia o látex e produzia a borracha nas matas do norte do Estado, veremos que, apesar das poucas informações e da falta de um estudo sistemático, as relações de trabalho provavelmente calcavam-se no atraso.

Ainda há informações sobre as relações de trabalho nas fazendas de criação de gado no sul do Pantanal (Nhecolândia) onde o "camarada" (assalariado) rece-

bia do dono da terra os produtos de que necessitava para a sobrevivência (provenientes da agricultura de subsistência e das trocas entre a carne seca por remédios e sal na cidade) e algumas cabeças de gado que eram criadas em conjunto com as do dono das terras. (BARROS, 1987); (BARROS NETTO, 1979, p. 36-40).

Estes poucos relatos nos indicam de maneira imprecisa, que a passagem do trabalho escravo para o trabalho assalariado, entre 1850 e 1930 (período com o qual estamos trabalhando) deve ter incluído diversos estágios de relações de trabalho onde os valores interpessoais e a "proteção" por parte da classe dominante desempenharam papel de fixação do trabalhador.

Outra questão, cujo teor não nos foi possível desenvolver como teria sido nosso desejo, diz respeito à origem dos investimentos internacionais. Se, por um lado, os capitais eram provenientes da Europa e do Prata (ALVES, 1984), por outro lado não seriam homogêneos quanto ao seu desempenho.

A título de exemplificação tomamos alguns investimentos na indústria de transformação da carne. Os

saladeiros Miranda e Tereré foram instalados na primeira década do século XX e produziam charque que era exportados ao Rio de Janeiro e Pernambuco (MAMIGONIAN, 1986, p. 49) e eram de propriedade, respectivamente, de Deambrósio, Legrand & Cia. e de Moali & Grosso Ledesma, ambos com sede em Montevidéu (Uruguai). Por outro lado, Descalvado (em Cáceres), instalada no final do século XIX, produzia extrato e caldo de carne exportados para o mercado internacional⁴. Este empreendimento inicia-se com capital argentino, através do empresário Rafael del Sar, passando a Cibils Bucharéo e posteriormente adquirido pelo Sindicato Farquhar através da Brazil Land, Cattle and Packing Co de capital norte-americano.

Se os empreendimentos desta última empresa estavam ligados à expansão de atividades norte-americanas na industrialização e comércio da carne em território brasileiro, parece não ser este o caso dos dois saladeiros acima citados. A indústria do Charque no Prata foi profundamente abalada pelo processo de frigorificação da carne introduzido pelo capital inglês na Argentina e Uruguai no final do século XIX. Em 1906 os saladeiros desses dois países já haviam perdido o mercado de exportação e raros foram os casos de transformação

de saladeiros em modernos frigoríficos. Na 1ª. Guerra Mundial, quando a demanda de carnes na Europa foi muito grande, a indústria saladeiril do Prata retoma um certo vigor que retardará o seu desaparecimento final, quando da crise que se desenvolveu nos anos subsequentes à Guerra. (COLMAN, s/d).

Neste sentido, os supracitados saladeiros que se instalaram em Mato Grosso, não estavam relacionados a uma atividade em expansão, mas, pelo contrário, em crise, em seus países de origem. O setor da burguesia pratense de latifundiários dedicados à produção saladeiril, tornou-se no início do século XX um setor atrasado na Argentina e no Uruguai.

Outro aspecto que caracteriza a organização produtiva de Mato Grosso entre 1850 e 1930 diz respeito à produção agrícola de abastecimento dos mercados internos. Em relação ao comércio interno são poucas as informações mas podem-se colher aqui e ali referências à carência de produção agrícola. Segundo AYALA & SIMON (1914, p. 111) o comércio interestadual desses produtos; a despeito da falta de estatísticas, eram de certo volume.

II. 1. AS EXPORTAÇÕES

A análise das exportações de Mato Grosso que ora apresentamos tem por objetivo realizar uma leitura, na medida que as estatísticas o permitam, do montante e do andamento ou resultados que a organização econômica sob a égide do capital monopolista imprimem ao território matogrossense.

Por outro lado, objetivamos também alinhar algumas considerações a respeito das relações entre as exportações e seu papel na arrecadação a nível de governo estadual.

Na virada do século as exportações apresentam um aumento do valor da ordem de 500 \$ contos de réis em 1895 para aproximadamente 6000 \$ em 1905 (TABELA 2)⁵. Ou ainda, da média quinquenal de 1.740 \$ contos de réis entre 1893 e 1897 para a quantia de 6.797 \$ contos de réis entre 1903 e 1907 (TABELA 3).

Em 1879 na receita estadual derivada da exporo

tação o valor relativo destas foi de 8,1%, em 1885 de 19,4% e em 1886 de 33,8% (ALVES, 1984, p.54-55). Em 1916 o valor relativo alcançava mais de 70 % da renda arrecadada. (TABELA 4).

A indústria extrativa, da borracha e do mate, são as que tiveram a maior participação relativa nas exportações no início do século atual. (TABELA 5). Em 1919 a pecuária e seus derivados alcançam 54% do total de exportações (gado 39%; charque 9% e couros 6%) e as indústrias extrativas 44% (borracha 32% e erva mate 12%) (TABELA 6).

Nas exportações para o estrangeiro, em 1919, prevalecem os produtos da indústria extrativa (borracha e erva mate) e nas exportações interestaduais os produtos animais (gado e charque). (TABELA 6).

No início do século a Inglaterra liderava enquanto país importador dos produtos de Mato Grosso. Em 1918 era o quarto país em importância precedido da Argentina, Estados Unidos e Uruguai. (TABELA 7).

A Argentina, em 1918, importou de Mato Grosso

erva mate, borracha e derivados do gado; os Estados Unidos, borracha e o Uruguai borracha, ipecacuanha e couros vacuns. (TABELA 8).

A renda efetiva arrecadada pelo Estado na década de 1910 consta da tabela 9. Observe-se a gradual perda de importância relativa da Delegacia Fiscal do Norte e o aumento relativo das Coletorias e Agências Fiscais do leste do Estado (Santana do Paranaíba, Porto 15 de Novembro e Campo Grande). (TABELA 9)

No ano de 1919, na TABELA 10, podemos observar os valores mais elevados da exportação de Corumbá para couros e charque; da Delegacia do Norte a borracha; Porto Iguatemi a erva mate; Santana do Paranaíba e Porto 15 de Novembro o gado em pé.

Estes dados sugerem uma diversificação interna da produção e comércio que foi se delineando ao longo do processo discutido neste capítulo.

Por outro lado vimos que a borracha que por anos seguidos foi o produto mais exportado e o gado em pé que lhe secunda o lugar a partir de 1919 são ambos

matérias-primas para a indústria. A erva mate e os derivados do gado são produtos de consumo. Se considerarmos que as exportações de borracha de Mato Grosso colocam-se em torno de 5 a 6% das exportações brasileiras (MAMIGONIAN, 1986, p.51) e que as exportações da erva mate do estado sofrem a concorrência das do Paraná e Santa Catarina, poderemos delinear o papel de Mato Grosso como sendo de complementariedade na divisão internacional do trabalho. Mato Grosso ofereceu matérias-primas e produtos alimentares ao mercado internacional porém, no conjunto, de uma forma bastante acanhada.

Por outro lado, importou máquinas para a indústria (usinas de açúcar, conjunto mecânico de Descalvado, etc,) e artigos diversos, apesar de que não dispomos de uma estatística detalhada sobre esse aspecto das transações comerciais. (AYALA & SIMON, 1914, p. 115-119).

No interior do Estado vemos delinear-se, com as exportações, em primeiro lugar o crescimento de Corumbá. Não é daí que o Governo do Estado retira as arrecadações mais elevadas, pois estas, até quase a segunda década do século XX pertencem à Delegacia do Norte,

porém, é aí que se desenvolve uma vida urbana mais intensa. O transporte pelo Rio Paraguai encontra nesse ponto um porto de transição pois:

"Todas as regiões cujo acesso demandava o trânsito por Corumbá, a esta subordinaram-se economicamente. Enquanto grande porto de entreposto comercial, que abastecia todo o norte e grande parte do sul matogrossense, a cidade colocou até mesmo Cuiabá na sua órbita de influência. Os depósitos das casas comerciais corumbaenses eram essenciais aos comerciantes do norte, na medida em que situavam-se no último porto onde atracavam navios de médio calado. As mercadorias transportadas deveriam ser descarregadas, então depositadas e transferidas, posteriormente, para embarcações de pequeno calado, as únicas que faziam navegação dos rios que afluíam ao Paraguai, incluindo o alto curso des-

te." (ALVES, in: CORREA, V.B.,
1985, p. 69 e 71).

A Delegacia Fiscal do Norte que tinha como função arrecadar os impostos da borracha e castanhas que saiam via Pará e Amazonas não propiciou o desenvolvimento de novos centros urbanos. Por um lado, o acesso à área era difícil e, por outro, Cuiabá em Mato Grosso, Manaus no Amazonas e Belém no Pará eram centros urbanos que desempenhavam as funções de atendimento à área extrativa.

A borracha exportada via Norte do Estado passa a figurar nas estatísticas a partir de 1909 e os dados comparativos mostram a importância relativa desse escoamento em relação a Porto de Corumbá e ao Porto Mur_uinho no início do século.(TABELA 11). E esta situação permanecerá até 1919 quando a exportação (inter-estadual) do gado em pé ultrapassa os valores até então alcançados pela borracha.

Na segunda metade do século XVIII Cuiabá possuía mais de 10.000 habitantes (AZEVEDO, 1956, p.51) e se constituía no núcleo urbano de maior importância no

Estado⁶. No início do século XX Cuiabá deveria ter em torno de 22.000 habitantes e Corumbá 15.000 habitantes. (AYALA & SIMON, 1914, p. 320 e 326). Em 1940 o recenseamento da população de Mato Grosso indicava que Campo Grande tinha se tornado a cidade mais populosa do Estado contando com 23.054 habitantes, seguida da capital do Estado, Cuiabá, com 18.861 habitantes e de Corumbá com 13.319 habitantes. Estas informações revelam a influência da ferrovia no território matogrossense que privilegiou Campo Grande em detrimento de Corumbá. (FIGURA 7a e 7b).

As exportações, como já aludimos, são um item importante da arrecadação de impostos pelo governo estadual. Durante o período que analisamos, porém, algumas mudanças se operam. Em primeiro lugar a partir de 1919 a borracha deixará de ser o item da arrecadação de exportação que mais contribuirá com as finanças públicas.

D. Francisco de Aquino CORREA, dirigindo-se à Assembléia Legislativa em 1920 assim se expressa a esse respeito:

"Atravez da sua história económica, dois productos têm exercido, como sabeis, em epochas diversas, notável hegemonia: o ouro e a borracha. Surge agora, pela primeira vez, no exercício de 1919, resultante de oportuna tributação, um factor preponderante: o gado bovino.

A indústria pastoril acaba de vencer a extractiva da gomma elastica por 226:296\$976, alcançando assim a bella renda total de 1.494:519\$394" (p. 123).

Em segundo lugar, esta mudança de importância veio acompanhada de outra. Se no caso da borracha a maior parte da renda arrecadada do Estado advinha dos impostos cobrados na comercialização, no caso do gado bovino, os ganhos do Estado parecem advir da venda das terras do Sul do Estado para a criação do gado.

Em 1923, o Coronel Pedro Celestino Corrêa da COSTA, em mensagem à Assembléia Legislativa alude a esta

questão de modo expressivo:

"(...) assaltado pela crise financeira decorrente da desvalorização e paralyzaçãõ do commercio de gado, fonte principal da nossa receita e sobre a qual se moldam as mais elevadas rubricas orçamentárias, provenientes da venda de terras devolutas e do imposto de transmissão de propriedade." (p.1)⁷

Notas do Capítulo II

1. A produção realização do valor em território mato-grossense, desde a mineração, está fortemente relacionada a questões de geoestratégia visando assegurar as fronteiras territoriais.
2. "Já se acha em plena execução a lei nº 20 de 1892 sobre as terra devolutas pertencentes ao Estado, tendo-lhes eu dado regulamento pelo decreto nº 38 de 15 de Fevereiro ultimo. Estou informado de que essa lei foi recebida com applausos em toda parte, pois, sem preterir os legitimos interesses do Estado, ella procurou garantir situações dignas de protecção, amparando sobre tudo a pequena industria agricola pastoril, desde que autorisou a legitimação de posses mansas e pacíficas estabelecidas desde 1854 até 15 de novembro de 1889, embora marcasse-lhes uma área diminuta. Trata-se presentemente de effectuar o registro de todas as terras possuidas, trabalho de real importancia e que, effectuado com a desejavel exacção, ministrará-nos ha segura base estatistica para mais tarde crear-se o imposto territorial, de que já cogitou a citada lei em seu art. 23.

A lei nº 20 só tratou das terras devolutas, mas nada dispoz sobre o arrendamento d'ellas, quando este se faz necessario, havendo industrias, como a extra ctiva de productos vegetaes, que por ter de exercitar-se em grandes extensões não póde supportar as despezas que custaria a compra do preciso terreno.

Convem, portanto, que voteis uma lei autorisando tambem o governo estadoal a arrendar terras devolutas, e taxando as condições a observar em semelhante contracto." (MURTINHO, 1893, p. 9-10)

3. "O interesse do Estado está menos na vantagem do preço caro, do que no aproveitamento das terras, por is

so que é d'hai que vem o augmento progressivo da produçãõ, que é o maior factor da riqueza publica.

Reduzindo o mais possivel entre nós, o preço da terra, podemos esperar que de outras partes venham procurar-nos os que se proponham a viver da lavou-ra, criação de gados, ou da industria extractiva. (PONCE, 1908, p. 32)

4. A exportação seguia para o porto de Anvers, via Uru-guai, e era realizada pelo comerciante João Batista Nunes. Esta informação foi levantada pelo autor em guias de exportação do Estado de Mato Grosso, junto ao Núcleo de Informação e Documentação de História Regional (NIDHIR) da Universidade Federal de Mato Grosso em Cuiabá.
5. A Tabela 2 (Exportações do Estado de Mato Grosso - Levantamento Preliminar em Fontes Diversas - 1876 a 1939) foi construída com o intuito de comparar fontes diversas de informação. Estas por vezes são con-flitantes e outras, inexistentes. Os valores das ex-portações, por exemplo, de 1918 e 1919 contrastam sobremaneira se compararmos os dados oficiais do Es-tado (CA) com aqueles do Ministério da Agricultura Indústria e Comércio (MA). Os primeiros somam 31.161\$ e 39.500\$ respectivamente para 1918 e 1919 e os últimos 7.443\$ e 6.469\$ contos de réis. Apesar da precariedade que estas informações apresen-tam é possível extrair algumas tendências que procu-ramos interpretar no texto.
6. A respeito da evolução urbana de Cuiabá, a capital do Estado naquele período, GEIGER, num estudo sobre a rede urbana brasileira realizado na década de 1960, assim se expressa: "Cuiabá, em 1872, tinha 36.000 habitantes, em 1900, 34.000 e, em 1910, 30.000; em 1950, a sua população era de 56.000 hab., o que cor- responde a um crescimento muito lento, na verdade, um retrocesso em relação ao aumento da população brasileira, que foi muito maior." (GEIGER, 1963,p.65).

7. ALVES relacionou os investimentos realizados em compras de terras por empresas de capital monopolista em Mato Grosso. "Para explorar a pecuária, a Brazil Land, Cattle and Packing Co. detinha propriedades em Cáceres, Corumbá, Campo Grande e Três Lagoas, que somavam juntas 2.553.205 hectares. The Brazilian Meat Company possuía duas propriedades, uma em Três Lagoas e outra em Aquidauana, que correspondiam a 316.010 hectares. A Fomento Argentino Sud-Americano dispunha de 726.077 hectares no município de Corumbá. A Territorial Franco-Brasileira detinha 414.803 hectares em Miranda e Corumbá. Ainda em Miranda, uma área de 219.506 hectares era explorada por The Miranda Estancia Company. A Sud-Américaine Belge S.A. dispunha de 117.060 hectares em Corumbá, onde a Sociedade Anonyma Rio Branco possuía também 549.156 hectares. Em Três Lagoas, The Agua Limpa Syndicate apropriou-se de uma área de 180 mil hectares. (1984, p. 43).

CAPÍTULO III -

A REORDENAÇÃO DO ESPAÇO DE PRODUÇÃO EM MATO GROSSO EM FUNÇÃO DA DIVISÃO REGIONAL DO TRABALHO

Neste capítulo abordamos a mudança da hegemonia econômica do Prata para a inserção de Mato Grosso no mercado nacional agora, sob a hegemonia econômica do Sudeste brasileiro.

Se as primeiras décadas deste século, associadas aos investimentos realizados pelos platinos, refletiram a inserção de Mato Grosso na divisão internacional do trabalho, as mudanças econômicas posteriores refletem a inserção do Estado na divisão inter-regional do trabalho.

As instalações industriais em Mato Grosso no final do século XIX e início do atual vinculam-se às mudanças ocorridas após a Revolução Industrial na Europa. Estas realizaram-se através do processo de acumulação do capital e do desenvolvimento das forças produtivas

vas após a criação do mercado mundial estabelecido pela expansão comercial européia principalmente a partir do século XVI.

As transformações ocorridas no Brasil, fruto da divisão internacional do trabalho tem a particularidade de realização do imperialismo como forma de articulação da produção a nível internacional, condicionando o processo de formação econômico-social do espaço brasileiro.

O imperialismo atuou através dos "métodos específicos, empréstimos exteriores, concessão de estradas de ferro e guerras" (Rosa de LUXEMBURGO). No Brasil a construção de estradas de ferro, sob a concessão do Estado, foi uma das formas expressivas de atuação do capital internacional.

A formação econômica e social do Brasil passou pelo processo de transfiguração da burguesia agro-exportadora (mercantil) para a burguesia agro-industrial, dando origem a um universo de formas desigualmente desenvolvidas, que se articulam em um movimento de internalização do capital levando progressivamente à unificação

ção nacional.

O processo de formação econômico-social e territorial de Mato Grosso como o da região Sudeste¹ do Brasil, teve aspectos singulares e particulares. Entretanto, embora em ambos os casos a formação fosse o produto de uma economia em que os interesses das burguesias regionais estavam sob o controle do capital internacional de caráter monopolista; estas burguesias regionais eram autônomas umas em relação às outras na produção-realização de parte do valor deste processo de valorização de caráter monopolista.

O capital internacional buscou intensificar a especialização da produção nos mais longínquos espaços do mundo assegurando a comercialização daqueles produtos com os grandes monopólios que dominavam e controlavam o mercado mundial. Realizavam-se grandes investimentos com o intuito de atender a demanda de matérias primas e produtos agrícolas junto ao mercado internacional.

No Brasil, realizavam-se estes investimentos desde a segunda metade do século XIX sobretudo na re-

gião Sudeste, em função principalmente da produção e comercialização do café. Em Mato Grosso, os investimentos realizados na indústria pastoril e na extração da borracha e erva mate atendiam a demanda do mercado internacional e nacional para complementar a produção e exportação do charque do Rio Grande do Sul e do mate do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

A hegemonia econômica que a região do Prata detinha em relação a Mato Grosso vai passar à região Sudeste do Brasil sob uma nova ordem social e econômica consolidada através do capital industrial, viabilizado pelo suporte da agro-exportação, principalmente do café, que buscava estratégias para centralizar a produção possibilitando um maior acúmulo e concentração do capital.

O café, "a partir do começo do século XIX torna-se produto de exportação e sua importância no comércio externo cresce rapidamente, até dominar nossa pauta de exportações. (...). Os efeitos indiretos do 'boom' cafeeiro sobre o desenvolvimento de São Paulo foram marcantes, pois suscitaram uma grande parte das condições que permitiram o surto industrial da ci-

dade, que iria provocar o seu crescimento explosivo a partir dos últimos anos do século XIX."(SINGER, 1974, p. 28 e 31).

Ainda, a respeito da influência do café no desenvolvimento econômico, o primeiro grande efeito direto da expansão cafeeira sobre São Paulo foi ampliar a sua função de entreposto comercial. Por São Paulo cruzavam diversas rotas comerciais: entre o litoral e o interior, entre o sul e o centro do país, entre o exterior e Mato Grosso. (SINGER, 1974, p.32). Por outro lado, o crescimento vertiginoso que São Paulo apresenta no século XX associado ao processo de industrialização. O desenvolvimento da indústria, principalmente em São Paulo e no Rio de Janeiro, além de ampliar significativamente o entreposto comercial, busca estratégias para o comércio em bases competitivas.

Um exemplo claro dessas estratégias foi a construção e inauguração da estrada de ferro Noroeste do Brasil, em 1914, ligando Bauru em São Paulo a Porto Esperança, junto ao Rio Paraguai em Mato Grosso, que desempenha papel importante na integração da região matogrossense à região Sudeste do país.

"O fenômeno da circulação é tão constante e de tão extraordinária importância comercial e cultural nas sociedades humanas, que parece residir aí a base de todo o processo civilizatório". (AZEVEDO, F., s/d). Ainda, segundo o mesmo autor, "os Trilhos e, no caso, a Noroeste, tinham dupla tarefa: limpar o caminho e plantar as cidades (...) lugares que eram simples. chaves de trilhos se constituíam em imensos polos de atração de colonos".

O crescimento demográfico de certas localidades do traçado ferroviário, começa a ser expressivo. A cidade de Bauru, no Estado de São Paulo, local de entroncamento ferroviário - prolongamento da E.F. Sorocabana - que era considerado um núcleo de povoamento importante não possuía mais do que 500 casas em 1906. Em 1940 a cidade contava com mais de 30.000 casas e um contingente populacional de mais de 55.000 habitantes. (FONSECA, 1985).

Em Mato Grosso, a cidade de Campo Grande, atual capital de Mato Grosso do Sul, na virada do século poderia se dizer que era uma grande fazenda de gado. Em 1940 esta cidade já possuía mais de 23.000 habitan-

tes. Por outro lado, Corumbá, na fronteira com a Bolívia, que fora o grande porto fluvial servindo de entreposto comercial com os países do Prata, e que possuía uma população estimada de 15.000 habitantes em 1900; em 1940 contava com um contingente populacional de 13.300 habitantes.²

Outras cidades como Três Lagoas e Aquidauana, cidades que se situam na linha da Noroeste do Brasil, em 1940 possuíam entre 5 a 6 mil habitantes cada uma. Estes dois centros giravam em torno dos centros maiores, respectivamente, Araçatuba (SP) e Campo Grande (MS).

Diante do quadro econômico político, "política dos governadores", a atual região Sudeste assume a hegemonia econômica do país, passando a centralizar e aglutinar as relações de produção, assim como de canalizar os investimentos internacionais. Os Estados brasileiros e principalmente Mato Grosso, que tem as raízes fincadas em São Paulo desde o período bandeirista, passam a girar em torno dos monopólios estabelecidos pela burguesia agora em bases industriais que a partir do Sudeste em formação, principalmente São Paulo, redefinem e rearticulam os espaços regionais de produção,

na medida que fomentam e resultam no aprofundamento da divisão interna do trabalho.

Os primeiros frigoríficos implantados no Brasil foram instalados próximo aos grandes centros urbanos de São Paulo, Rio de Janeiro e Porto Alegre no Rio Grande do Sul.

"O próprio governo brasileiro estimulou a indústria. Um decreto de abril de 1910 abria concorrência para a construção de um sistema de entrepostos frigoríficos e matadouros modelos em diversos estados. A finalidade era a produção de carne e subproduto para exportação e para o mercado interno, sendo o progresso da indústria nas repúblicas do Rio da Prata o exemplo a ser seguido". (SUZIGAN, 1986, p.334).

O primeiro grande frigorífico do Brasil foi planejado por uma empresa privada nacional fundada em 1910 em São Paulo, a Companhia Frigorífica e Pastoril de Barretos. Essa empresa foi iniciativa de um cafeicultor, conselheiro Antonio Prado, que era dono, juntamente com seu sócio Alexandre Siciliano, da empresa que detinha o controle do frigorífico de Barretos: a

Companhia Mecânica e Importadora de São Paulo, uma firma de importação com empreendimentos ou participação na indústria, na cafeicultura e em ferrovias. (SUZIGAN, 1986, p.354).

Aquela empresa comprou uma grande extensão de terras na região de Barretos, e o sistema operacional consistia em comprar gado criado nos Estados de São Paulo, Minas Gerais e Mato Grosso para engordar nas pastagens da empresa. O gado gordo seria então abatido no frigorífico de Barretos e transportado em vagões de carga refrigerados, pela Companhia Paulista de Estradas de Ferro (associada no projeto), para uma câmara frigorífica da empresa em São Paulo e, finalmente, de lá para Santos, para exportação. Em 1914 a empresa enviou seu primeiro carregamento experimental de carne resfriada para Grã-Bretanha³. (SUZIGAN, 1968, p. 335).

Por volta de 1911 foi organizada a Brazil Land, Cattle and Packing Company, como uma subsidiária da Brazil Railway, que pertencia a um grupo de capitalistas americanos liderados por Percival Farquhar. A Brazil Railway estabelecida no país em 1907, tinha

participação em diversas ferrovias e companhias portuárias. A Brazil Land comprou extensas áreas próprias para criação de gado nos Estados do Paraná, Mato Grosso e Minas Gerais e se associou à firma Sulzberger, de Chicago, para a construção de um grande frigorífico em São Paulo, a Continental Products Company. A Wilson & Co., um dos maiores grupos da indústria de processamento de carnes dos Estados Unidos, iria posteriormente adquirir a parte de Sulzberger e, mais tarde, assumir o controle da empresa. A construção do frigorífico foi iniciada em 1913 e terminada em 1915. As primeiras remessas de carne congelada foram feitas para os Estados Unidos em julho de 1915. (SUZIGAN, 1986, p. 335).

Outros frigoríficos que começaram a operar em 1917, a Anglo-Brazilian Meat Company, fundada em 1912, em Santa Cruz, e a Brazilian Meat Company, em Mendes, ambos localizados no Estado do Rio de Janeiro, começaram a operar respectivamente em fevereiro de 1917 e maio do mesmo ano. As instalações da Brazilian Meat Company eram originárias dos Estados Unidos, e se dizia que eram do tipo moderno com capacidade de abate de mais de 700 cabeças de gado por dia. Esta empresa foi organizada por uma associação de capitais a-

americanos e britânicos, com o controle britânico, e no período posterior a Primeira Guerra Mundial viria a se tornar a líder de um grande grupo conhecido como Frigorífico Anglo, formado em consequência de um processo de concentração da indústria ocorrida na esteira de uma grave crise de oferta de gado e da subsequente luta das empresas pela sobrevivência e por fatias do mercado. (SUZIGAN, 1986, p. 336).

Estas empresas eram responsáveis pelo total das exportações de carne resfriada e congelada durante os anos da guerra de 1914 a 1917. O mesmo autor chama a atenção de que todos os investimentos realizados de máquinas de refrigeração, o foram no período de 1911 a 1914; ou seja, no período anterior a Guerra. Estes quatro frigoríficos citados só entraram em pleno funcionamento a partir de meados de 1917, com o término da 1ª. Guerra.

Mato Grosso passa a fornecer gado em pé atendendo à demanda dos frigoríficos e matadouros modernos recém instalados em São Paulo. A comercialização do gado em pé, de Mato Grosso para São Paulo e Sul de Minas Gerais (Triângulo), realizava-se através de peões

boiadeiros e pela recém inaugurada estrada de ferro Noroeste do Brasil.

O boi gordo era transportado pela ferrovia diretamente para os frigoríficos e ou matadouros de São Paulo; enquanto que o boi magro, em geral, era transportado a pé pelos peões boiadeiros em direção às invernações para a engorda.

Sobre o transporte de gado em pé pela ferrovia incide uma taxa menos elevada do que o transporte de reses abatidas e ou produtos industrializados da carne. Qual a razão da alta taxa de frete das reses abatidas?

Ao que tudo indica, os produtos derivados do gado, produzidos nas charqueadas de Mato Grosso concorreriam a preços competitivos no mercado do centro sul do país e, por outro lado, a implantação de frigoríficos próximos aos grandes centros urbanos indicam os interesses de centralizar e monopolizar a produção, uma vez que os matadouros modernos e empresas frigoríficas também produzem charque.

Em função do interesse em monopolizar a produção dos derivados da carne,

"(...) surgiram dois tipos de intermediários entre o criador e o frigorífico, na comercialização de bovinos: o recriador, que adquire bezerros, coloca-os em pastos nativos e os vende já adultos, e o invernista, que organiza pastos plantados em terras florestais (invernadas) perto do local do abate, e vende o gado gordo aos frigoríficos." (VALVERDE, 1985).

O mesmo autor ainda observa que a forma de organizar o espaço de produção e de comércio acarreta, junto às pastagens destinada à engorda, um processo de deterioração de grandes áreas de bons solos para a produção agrícola, além de proporcionar menor número de empregos ao trabalhador rural.

"(...) esses intermediários engrossam o número de especuladores sobre a economia pastoril, causando prejuízos sérios, tanto aos criadores como aos consumidores urbanos."

(VALVERDE, 1985)

Em Mato Grosso o charque passou a ser um produto de comercialização local e regional. As antigas charqueadas aos poucos foram desativadas. (FOTOS 1 a 14) A indústria extrativa da borracha, aliada à crise de sua comercialização a partir de 1910, declina rapidamente. O abandono progressivo da indústria extrativa da erva mate se dá aliado à concorrência do mate do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul.

Por outro lado as terras do sul do Estado passaram por um processo de valorização pela presença da via férrea do investimento, na criação de gado, realizado por diversos grupos de capital monopolista ligados aos frigoríficos do Sudeste. Estabelece-se um processo de concentração fundiária. A venda de terras torna-se a fonte de renda das mais importantes para o Estado.

O principal produto de comercialização de Mato Grosso passa então a ser o gado bovino em pé com os invernistas do interior do Estado de São Paulo e Minas Gerais que engordavam as crias para comercializar com os empresários dos frigoríficos. Este aspecto caracteriza a especialização da produção em decorrência da divisão regional do trabalho.

O quadró abaixo, (ALVES, 1984, p.73) registra o total da receita sobre a exportação do gado vacum em pé:

PARTICIPAÇÃO DO GADO VACUM EM PÉ NA RECEITA DE IMPOSTOS SOBRE PRODUTOS DE EXPORTAÇÃO DE MATO GROSSO, 1900-1935. (Em contos de réis)

QUINQUÊNIO	TOTAL DA RECEITA DE IMPOSTOS SOBRE PRODUTOS DE EXPORTAÇÃO	EXPORTAÇÃO DE GADO VACUM EM PÉ	%
1901-1905	5.000	605	12,1
1906-1910	9.727	567	5,8
1911-1915	14.223	1.093	7,7
1916-1920	13.661	2.471	18,1
1921-1925	16.004	3.706	23,2
1926-1930	21.329	6.727	31,5
1931-1935	19.210	9.400	48,9

FONTES: *ALBUM Graphico...* (1914), p. 102; CORREIA, Mario (1927), p. s/nº; PIRES, Manoel Ary da Silva (1937), p. s/nº. Ver *Bibliogr. in fine.*

As transformações pelas quais passou Mato Grosso refletiram-se igualmente na navegação do Rio Paraguai. Os serviços do Lloyd Brasileiro foram praticamente suspensos no Prata e a navegação nos rios do interior do território matogrossense acabaram continuamente sendo subvencionados pelo Governo Estadual.

A precariedade a que chegaram os serviços de navegação no Prata foram levados ao conhecimento do Congresso Nacional e do Presidente da República por volta de 1926. Mario Correia da COSTA, informando sobre aquela situação, tornou pública de forma expressiva as relações entre a navegação fluvial e marítima no Prata e a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil:

"(...) Na navegação através do rio da Prata, onde nossa bandeira chegou a desaparecer por completo, ficaram sem competidores nas nossas águas as companhias argentinas, as quaes além de onerar o nosso comércio com fretes elevados, são por si só uma humilhação para o nosso

sentimento nacionalista. O desaparecimento do serviço que o Lloyd mantinha neste Estado é para nós um verdadeiro desastre. Mesmo com a E.F. Noroeste, não podemos de nenhum modo dispensar aquella navegação pella conveniencia do nosso intercambio commercial pelo rio da Prata. O verdadeiro frete economico é o fluvial ou maritimo, só determinadas mercadorias podem suportar as tarifas ferroviarias, que por mais baixas que sejam jamais poderão competir com aquelle.

O Lloyd é largamente subvencionado pella União para fazer o serviço de navegação costeira e interior dos Estados; desse beneficio só Matto Grosso está excluido, como uma espécie de filho espúrio da Federação" (COSTA, 1926, p. 88 e 89).

Mato Grosso tem pois, suas bases economicas rearticuladas pela redivisão regional do trabalho, cen-

trado na criação do gado bovino para atender à demanda das invernadas situadas no interior do Estado de São Paulo e de Minas Gerais assim como à demanda dos estabelecimentos industriais de frigorificação da carne para o mercado tanto interno como externo.

O processo pelo qual passa Mato Grosso, a partir da construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil, leva uma especialização da produção do Estado em relação ao Sudeste, no caso, a criação de gado.

Nessa mudança a antiga diversificação da produção, inclusive contando com agro-indústrias (usinas de açúcar e charqueadas) foi sendo abandonada. O eixo econômico matogrossense, outrora sob a hegemonia do capital monopolista do Prata, passa a girar agora, em torno dos trilhos da Estrada de Ferro (NOB) tendo em Campo Grande o centro urbano de polarização da "nova" atividade econômica em detrimento do antigo eixo representado pelo Rio Paraguai e seus afluentes.

A estrada de ferro, um dos meios dessa mudança, que inicialmente fora projetada para alcançar a capital do Estado, Cuiabá, em 1910 tem seu trajeto des-

locado para Corumbá.

As argumentações do Governo Federal para a mudança do traçado fundamentaram-se, entre outros aspectos, na função geopolítica que a estrada poderia desenvolver em relação às fronteiras territoriais internacionais.

O acesso ao extremo oeste, inclusive de tropas, realizado por Corumbá em território matogrossense, estaria garantido pela via férrea. (AZEVEDO, F. s/d).

O espaço de produção e realização do valor de Mato Grosso tem as bases econômicas "capturada" pela inserção do Estado na divisão inter-regional do trabalho, agora realizada através da região Sudeste do país.

Notas do Capítulo III

1. A região sudeste ainda não havia sido constituída naquele período entretanto, utilizamos o termo para caracterizar um espaço de produção distinto da região Platina.
2. "(...) do ponto de vista de conteúdo urbano, os seus (de Corumbá) dias de glória e prestígio internacional oscilam entre 1878 à época das comemorações do centenário da Independência, 1922. Na realidade, com a inauguração da estrada de ferro Itapura-Corumbá (depois Noroeste do Brasil) em 1914, começa a decadência do porto; perde sua condição de porto de 1º ordem, para ser um entroncamento ferroviário de 3º categoria. Tomando-se em conjunto a estrada de ferro Noroeste e a Brasil-Bolívia, Corumbá passa à condição de apenas um 'corredor de trânsito'. (...) A inauguração dos trilhos da Noroeste do Brasil (1914) naquele distrito (trata-se de Porto Esperança/ N.A.) do município encerrou uma etapa e abriu caminho, não muito longe, para consolidar o trecho Corumbá-Porto Esperança até o ano de 1953, quando as linhas paralelas da ferrovia alcançam Corumbá. (...) A transição entre o poder econômico do comércio urbano, entreposto comercial de grande porte e o poder econômico de feitiço puramente rural (economia bovina) não se faz tão lentamente como era de se esperar, mas de forma incontrolável com o abandono prematuro e brusco das vias navegáveis e ainda pela falta de plano diretriz de industrialização correlato com a expressão de seu passado histórico de sexto porto do país." (LEVANTAMENTO e Cadastramento ... 1983/1984).
3. Cônsul Gottshal (Rio de Janeiro), "Brazilian Cattle Raising and Buf Exports", USCR, 1916, nº 160 (10.7.1916, 105).

ILU STRAÇÕES

FIGURA 2 - Expansão da Pecuária em Mato Grosso e Arredores
 (Segundo MAMIGONIAN, 1986, p. 50)

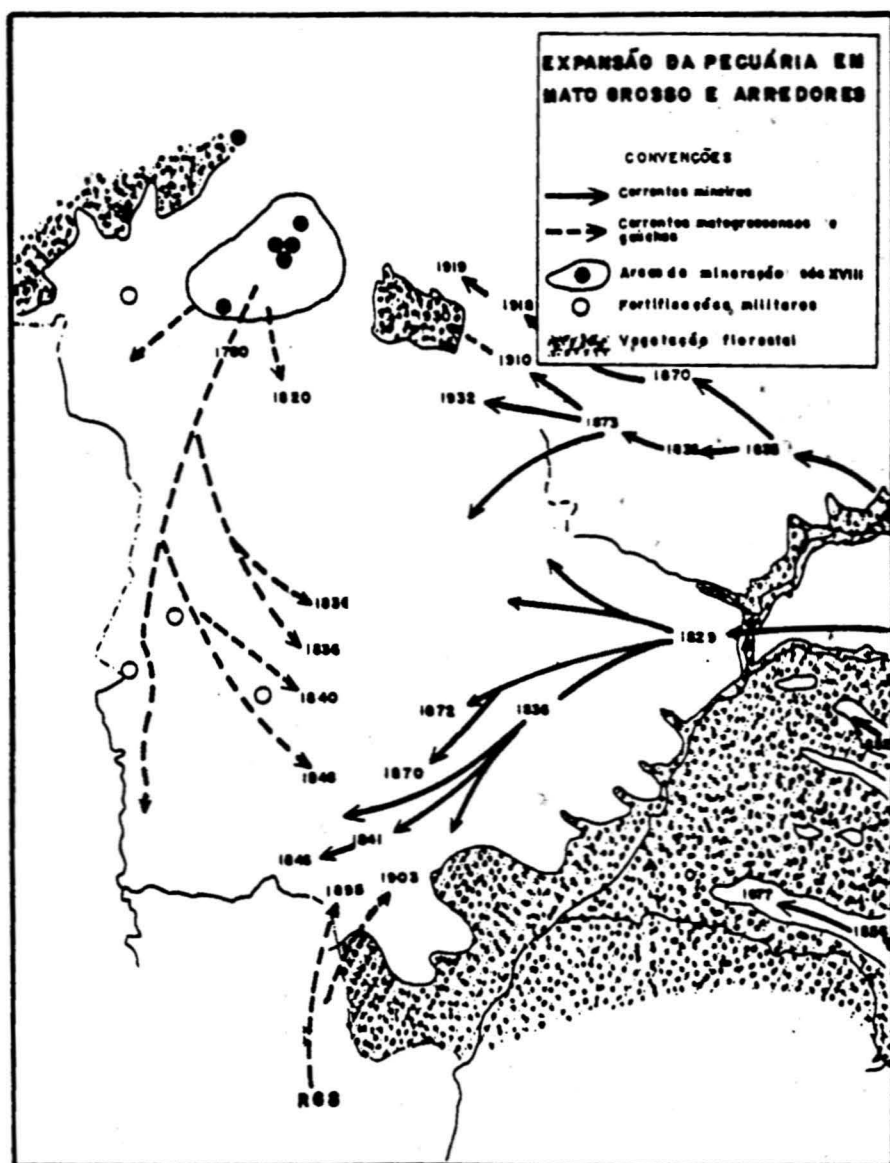
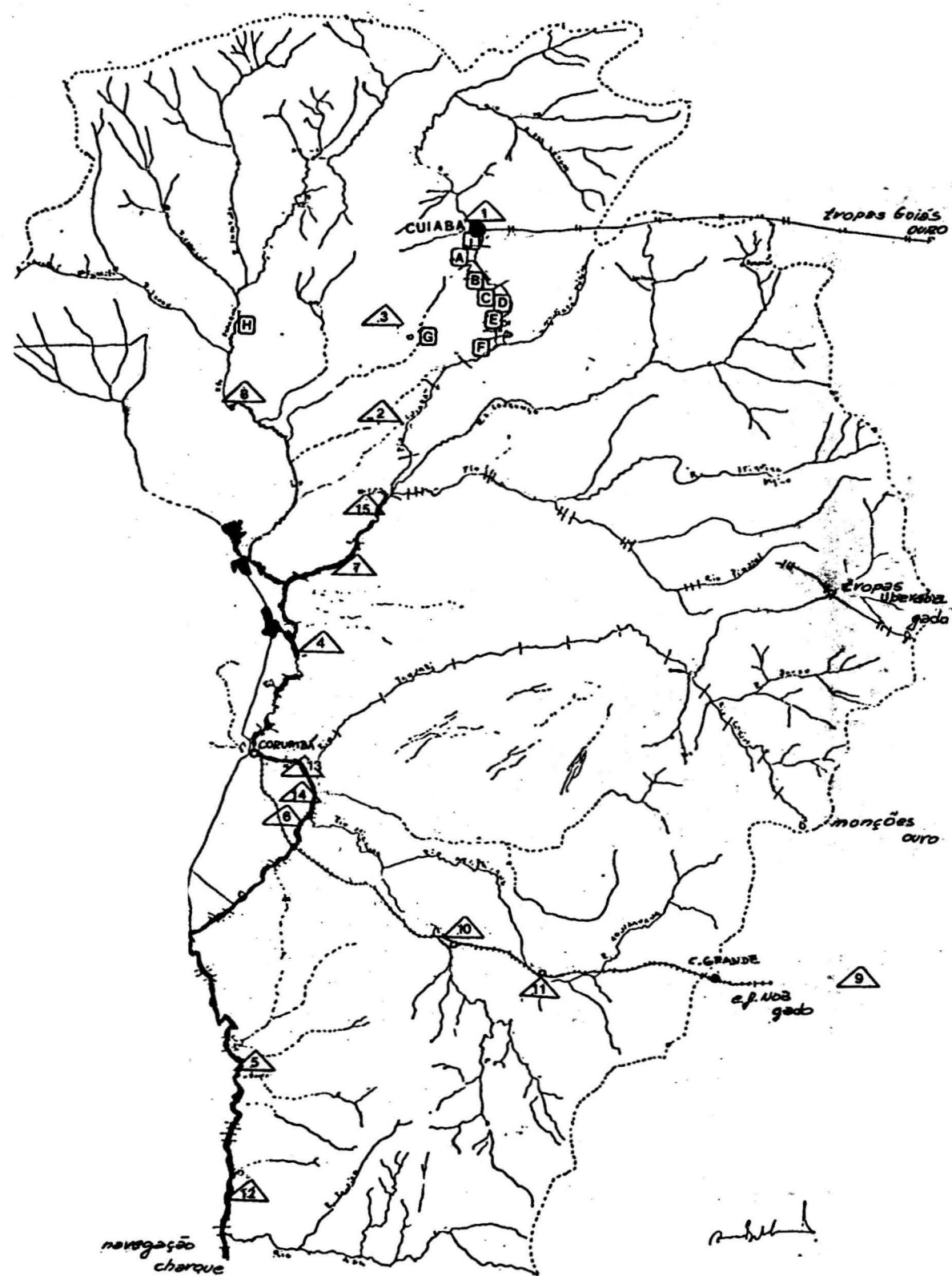


FIGURA 3 - Usinas de Açúcar e Charqueadas em Mato Grosso








CHARQUEADAS 

USINAS DE AÇÚCAR 

1. CUIABÁ - Curvo & Irmãos de Curvo & Irmãos
2. POCONÉ - São João
3. POCONÉ - São Miguel
4. CORUMBÁ - Baguari de G. C. Dickinson & Cia.
5. CORUMBÁ - Barranco Branco de Sociedade Anonyma "Rio Branco"
6. CORUMBÁ - Rebojo de G. C. Dickinson & Cia.
7. CORUMBÁ - Alegre
8. CACERES - Descalvados de Brazil Land Cattle and Packing.
9. TRES LAGOAS - Serrinha
10. MIRANDA - Miranda de G. C. Dickinson & Cia.
11. AOUIDAUANA - Pinsdorf & Cia. de Pinsdorf & Cia.
12. P. MURTINHO - Mato Grosso de Moali & Grosso Ledesma
13. CORUMBÁ - Rabicho
14. CORUMBÁ - Oflia
15. P. JOIRE - Esperança

- A. Cachoeirinha
- B. Conceição
- C. São Miguel
- D. Aricá
- E. Itaicí
- F. Flechas
- G. Santa Fé
- H. Réssaca
- J. São Gonçalo

CAMINHOS

- "monções" - via Tieté: ouro 
- tropas - via Goiás: ouro 
- tropas - via Uberaba: gado 
- ferrovia - trem: gado 
- hidrovias - rios: charque 

Fontes: CORRÊA FILHO (1945); VALVERDE (1972); ALVES (1984)

FIGURA 5 - Traçado Esquemático da Estrada de Ferro Madeira-Mamoré
(Segundo SILVA, 1954, p. 11)

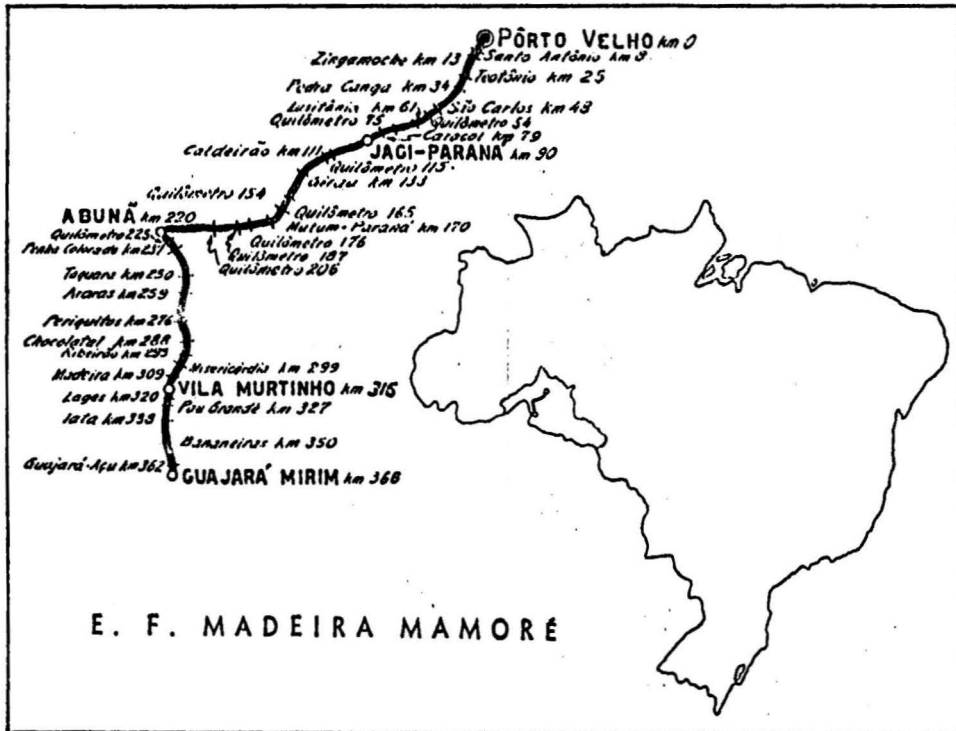


FIGURA 6 - Traçado Esquemático da Estrada de Ferro Mate Laranjeira
(Segundo SILVA, 1954, p. 43)

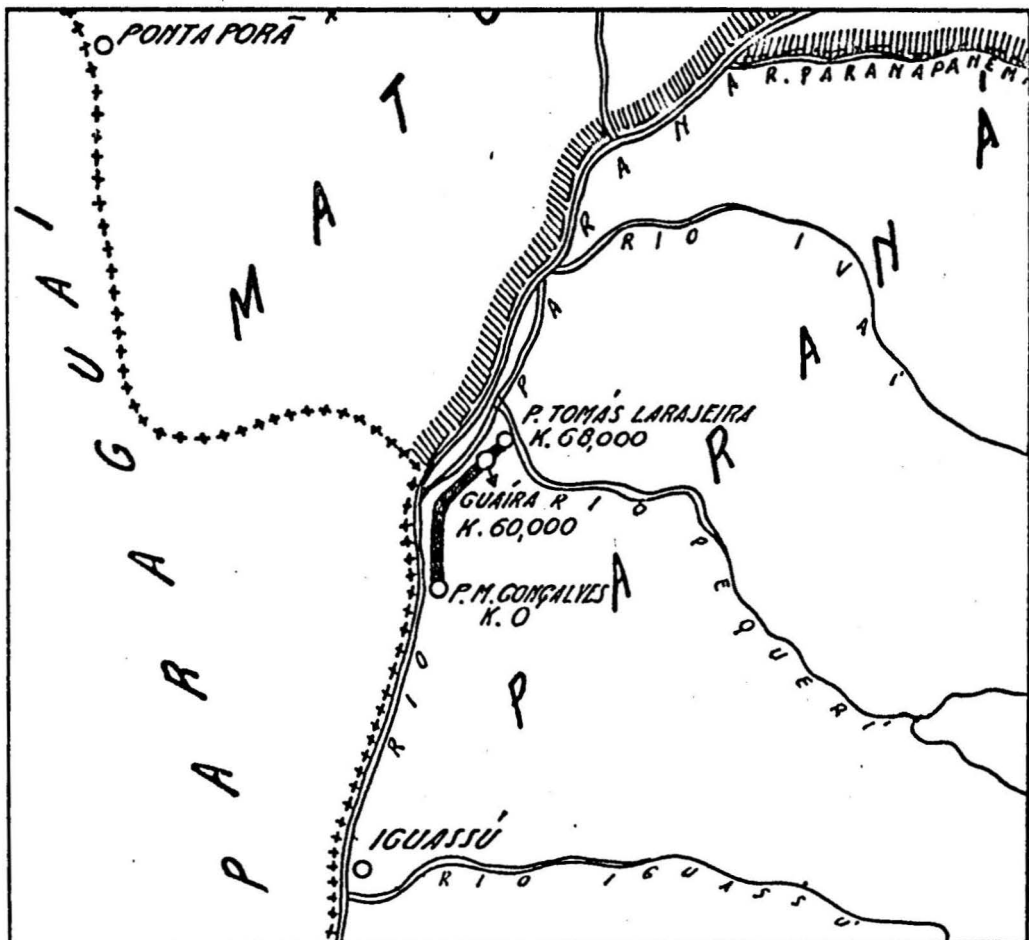


FIGURA 7A - ESTADO DE MATO GROSSO
(Segundo KELLER, 1953, p. 128)

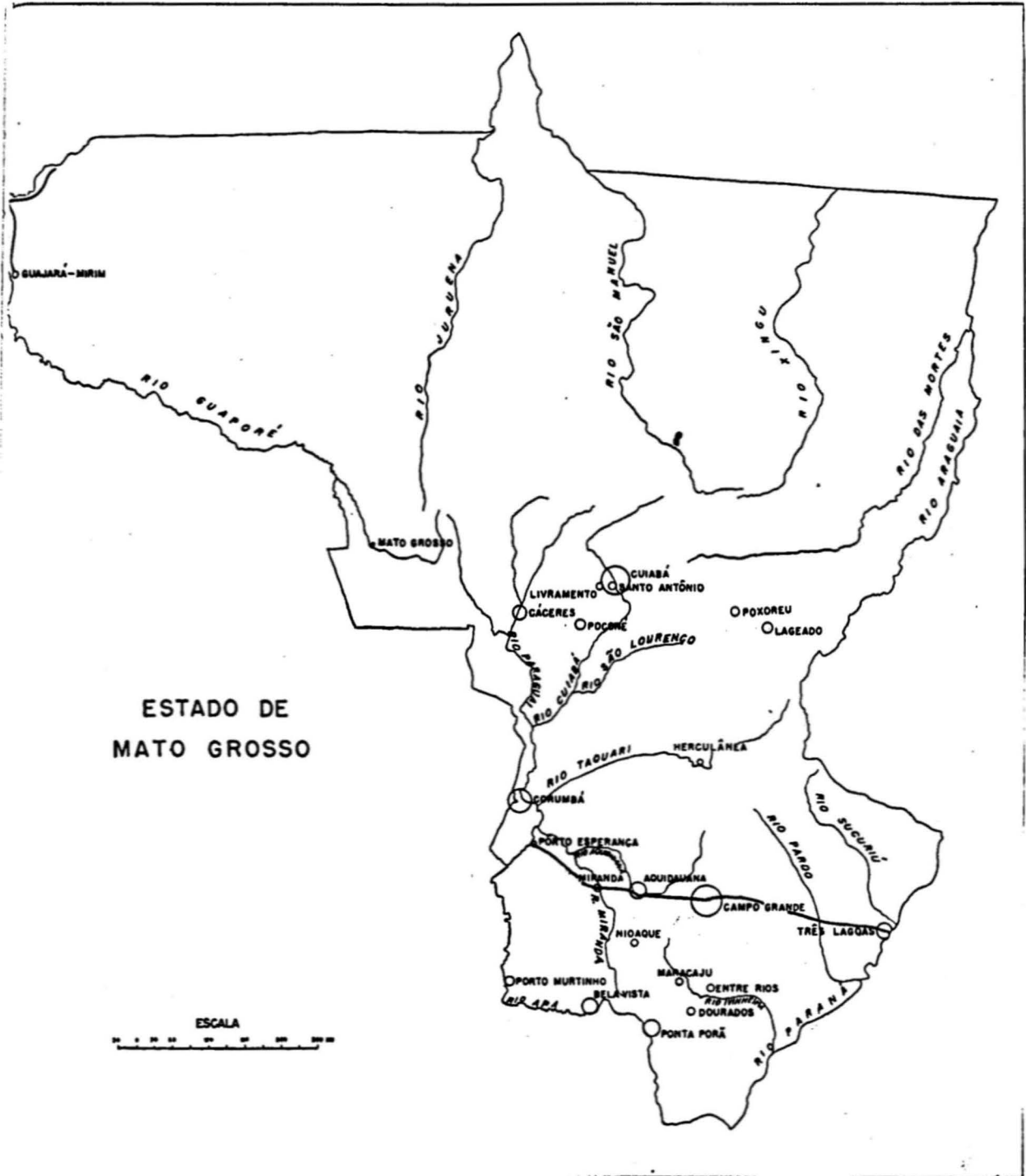


FIGURA 7B - Distribuição da População do Estado de Mato Grosso
(Segundo KELLER, 1953, p. 128)

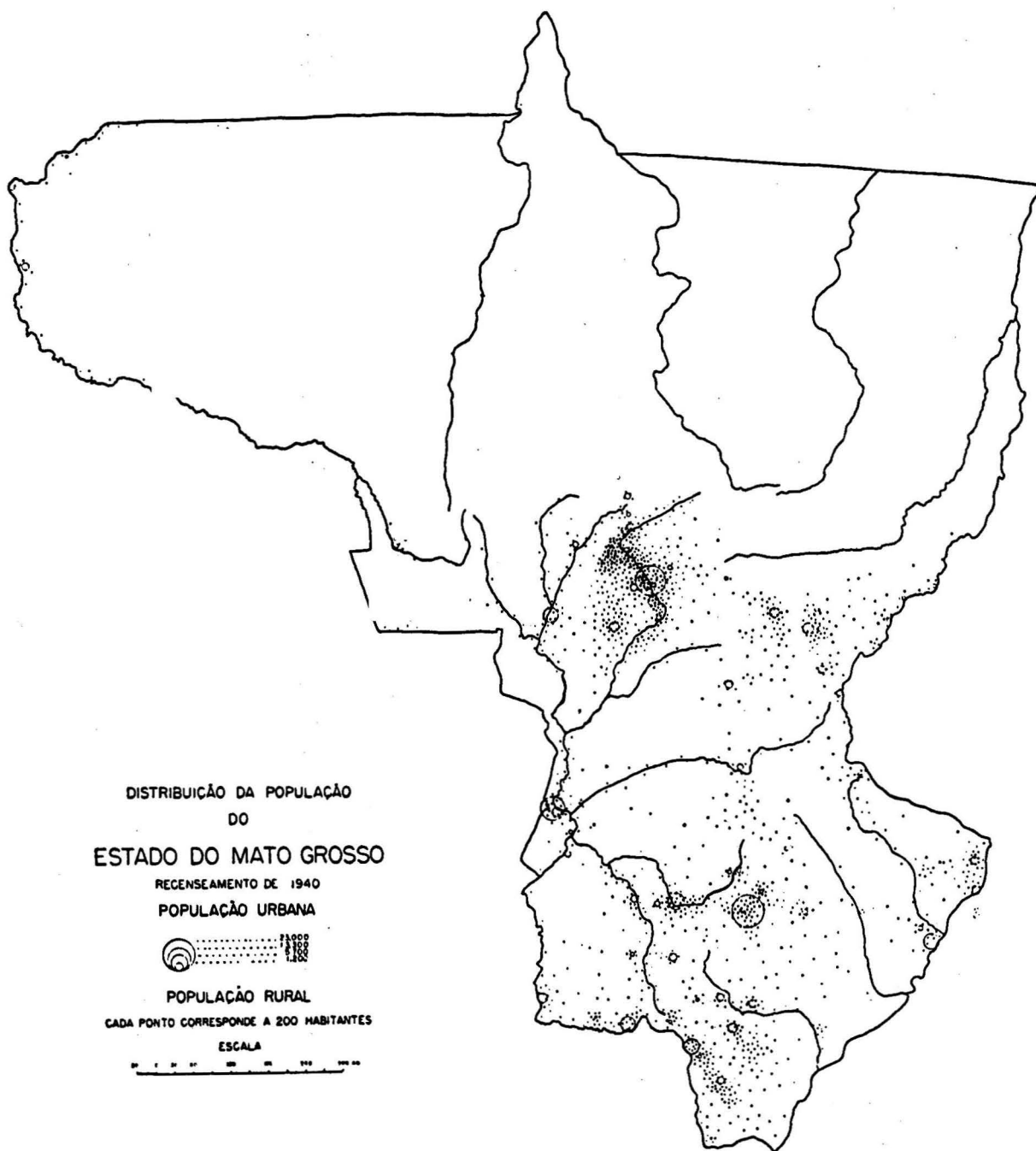


FIGURA 8 - Áreas de Produção do Estado de Mato Grosso - 1909

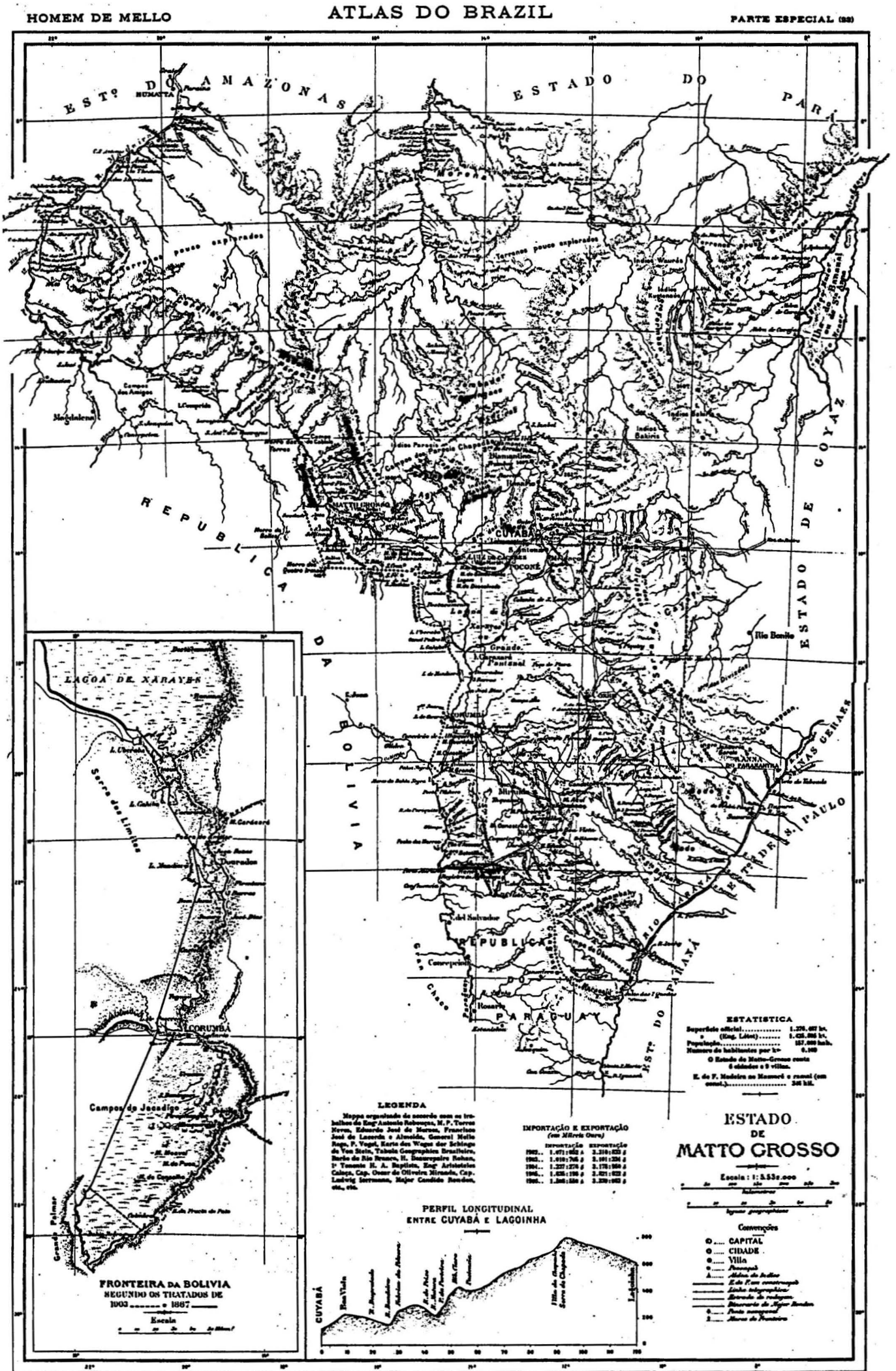


TABELA 1 - ESTADO DE MATO GROSSO
 Indústrias - 1907
 Segundo SÉRIES ESTATÍSTICAS ..., 1986

LOCALIDADES	PROPRIETARIOS	CAPITAL	FORÇA	VALOR DA PRODUÇÃO	NÚMERO DE OPE- RIAS
Assucar (usinas)					
Melgaço (Itaipó)	João Baptista Almeida Filho . .	1.000.000\$	150 C. V.	300.000\$	100
• (Aricá)	D. Maria L. Silva Fontes	500.000\$	80 C. V.	120.000\$	60
• (Flechas)	Barros Arruda & C.	250.000\$	60 C. V.	80.000\$	40
Santo Antonio, Rio Abaixo (Conceição)	Herd.™ de João Paes de Barros	500.000\$	80 C. V.	120.000\$	60
S. Luiz de Cáceres	Joaquim Augusto Costa Marques	250.000\$	60 C. V.	80.000\$	40
Em alguns pontos do Estado ha muitos engenhos, de menor importancia.					
Bebidas alcoolicas e gazozas					
Melgaço (S. José)	Luiz Costa Ribeiro Fontes	150.000\$	25 C. V.	50.000\$	30
• (Sant'Anna)	Virginio Nunes Ferraz	150.000\$	20 C. V.	50.000\$	25
• (Tamandaré)	Salvador Albuquerque Nunes . .	100.000\$	20 C. V.	40.000\$	20
• (Porto Urbano)	Vidal & Arruda	100.000\$	25 C. V.	40.000\$	20
Cerveja					
Manfá	Almeida & C.	50.000\$	20 C. V.	20.000\$	15
Construção Naval					
Corumbá	Governo Federal	(1)	300 C. V.		150
Extracto do carne					
S. Luiz de Cáceres (Desca- vados)	Comp. Industrielle Agricole au Brésil	6.000.000\$	250 C. V.	700.000\$	200
Herva matte					
Nioac	Companhia Matte Larangeira . .	4.000.000\$	100 C. V. e manual	2.000.000\$	3000
Xarque					
Pacaré (S. João)	João Epiphantio C. Marques . .	300.000\$	20 C. V. e manual	500.000\$	60
Miranda (Rodrigo)	Irmãos Ambrozio	300.000\$	30 C. V. e manual	350.000\$	60

(1) O capital e o valor da produção são indeterminados por variarem de accordo com as necessidades do serviço publico.

(SÉRIES ESTATÍSTICAS RETROSPECTIVAS, 1986, vol.2,
 Tomo 3, 2º Parte, p. 43-44)

TABELA 2 - EXPORTAÇÕES DO ESTADO DE MATO GROSSO
Levantamento Preliminar em Fontes Diversas
1876 a 1939

Ano	Fonte						
	CV	CF	AG	GE	MA	SE	CA
1876	120						
1890				25			
1893	649						
1894	933						
1895	414			552			
1896	481						
1897	1.225						
1898				7			
1899				47			
<hr/>							
1900				2.350			
1901			6.193	937			
1902			7.317	1.804		3.311	
1903	7.031		6.939			3.301	
1904	7.103		7.108			3.179	
1905	6.636		7.804			3.822	
1906	5.650		6.879				
1907	7.563		14.850				
1908			16.126				
1909			18.793				
1910			24.128				
1911			18.500				
1913					5.400		
1914					4.135		
1915					5.147		
1916					7.618		
1917					9.335		
1918					7.443		31.161
1919					6.469		39.500
1920					6.199		
1921					3.682		
1922					4.754		
1928		20.615					
1929		24.850					
1930		22.583					
1931		17.879					
1932		16.124					
1933		14.673					
1934		13.370					
1935		16.029					
1936		19.086				13.849	
1937		21.670				18.788	
1938						17.356	
1939						12.876	

Fontes:

- CV - CORREA, V.B., 1981
- CF - CORREA FILHO, 1939
- AG - AYALA & SIMON, 1914
- GE - Levantamento de Guias de Exportação realizado pelo autor
- MA - RESUMO... do Ministério da Agric. Ind. e Com., 1924, vol.2, tomo 1
- SE - SÉRIES ESTATÍSTICAS..., 1986
- CA - CORREA, F.A., 1920

TABELA 3 - EXPORTAÇÕES DO ESTADO DE MATO GROSSO -
Médias Quinquenais - 1852 - 1907
(em contos de réis)

Quinquenio	Valor da Média Quinquenal
1852 - 1857	7
1862 - 1867	92
1872 - 1877	139
1882 - 1887	--
1893 - 1897	1.740
1903 - 1907	6.797

Fonte; DICIONARIO Hist. e Geogr. ..., 1922, p. 544

TABELA 4 - PARTICIPAÇÃO DAS EXPORTAÇÕES NA RECEITA ESTADUAL ARRECADADA
 1916 a 1919
 (em contos de réis)

Rubricas Orçamentárias	1916		1917		1918		1919	
	%	\$	%	\$	%	\$	%	\$
Renda Ordinária exportação(*)	73	2.979	64	2.702	50	2.280	57	3.203
interna	25	1.041	36	1.561	47	2.140	41	2.289
Renda Extraordinária		47		40		85		60
Renda com Aplicação Especial		39		24		57		60
TOTAL		4.106		4.327		4.562		5.612

Fonte; CORREA, F.A., 1920

(*) exportação para o exterior e interestadual

TABELA 5 - EXPORTAÇÕES DO ESTADO DE MATO GROSSO -
 Por Produtos - 1901 a 1911
 (em porcentagem)

Ano	Xarque	Extr. e caldo de carne	Couros	Outros ⁽¹⁾	Borracha	Mate	Ipeca	Outros
1901	--	--	11	--	23	63	3	--
1902	--	11	12	--	27	42	1	--
1903	--	5	16	--	27	48	4	--
1904	--	4	16	--	31	48	1	--
1905	1	1	12	--	41	44	1	--
1906	2	1	15	1	24	55	1	1
1907	2	--	6	2	59	30	--	--
1908	2	1	5	--	65	27	1	--
1909	2	1	5	11	59	22	--	--
1910	--	--	4	7	68	19	--	--
1911	4	--	4	11	55	26	--	--

Fonte: AYALA & SIMON, 1914, p. 121, quadro nº 9 (modificado)

(1) A partir de 1909 estão incluídas as estatísticas do gado comercializado pelo interior do Estado.

TABELA 6 - EXPORTAÇÕES DO ESTADO DE MATO GROSSO
1919
(em contos de réis)

Produtos	Brasil		Estrangeiro		Total	
	%	\$	%	\$	%	\$
Algodão		2		--		2
Arroz		5		--		5
Café		1		1		2
Borracha	24	5.518	41	6.971	32	12.489
Erva Mate	--		29	4.970	12	4.970
Ipecacuanha		106		219		325
Quebracho		--		60		60
Castanha		6		--		6
Couros		408	12	1.976	6	2.384
Crina, Chifres e Ossos		6		13		19
Coração seco		1		--		1
Lingua salg.		7		8		15
Peles		2		5		7
Sebo coado		111		70		181
Sebo em rama		2		--		2
Carne cons.		--		6		6
Xarque	15	3.270		311	9	3.581
Gado vacuum	58	13.127	13	2.244	39	15.371
Gado cavalari		--		1		1
Penas		2		64		66
Taboas		--		3		3
TOTAL		22.574		16.922		39.496
	100		100		100	

Fonte; CORREA, F.A., 1920

TABELA 7 - EXPORTAÇÕES DO ESTADO DE MATO GROSSO -
 Por Destino - 1910 e 1918
 (em contos de réis)

Destino	1910 (1)(*)		1918 (2)	
	%	\$	%	\$
Argentina	18	4.545	16,8	5.247
Uruguai	-	--	6,8	2.118
Inglaterra	50	12.487	4,2	1.307
EUA	12	2.826	12,5	3.901
Outros	10	2.503	4,0	1.238
Brasil	10	2.586	55,7	17.350
TOTAL	100	24.947	100	31.160

Fonte; (1) AYALA & SIMON, 1914, p. 113
 (2) CORREA, F.A., 1920

(*) As mercadorias com destino para Montevideu e Pará foram distribuídas proporcionalmente por serem aqueles portos intermediários e não consumidores (AYALA & SIMON, p. 112)

TABELA 8 - EXPORTAÇÕES DO ESTADO DE MATO GROSSO
 Segundo o Destino - 1918
 (em contos de réis)

Produto	Argentina	Uruguai	Inglaterra	EUA	Outros
Borracha	20	76	631	3.901	26
Erva Mate	4.649	--	--	--	5
Ipecacuanha	65	91	103	--	9
Castanhas	--	5	--	--	--
Couros	325	1.769	573	--	30
Peles	--	6	--	--	--
Deriv. Gado Industrial.	29	24	--	--	22
Xarque	159	141	--	--	461 (1)
Gado	--	---	--	--	669 (2)
Outros	--	6	--	--	15

Fonte: CORREA, F.A., 1920

(1) Cuba; (2) Paraguai

TABELA 9 - ESTADO DE MATO GROSSO -

Receita Estadual Arrecadada por Estações Fiscais - 1910 a 1919
(em porcentagem)

Estações Fiscais	1910	1911	1912	1913	1914	1915	1916	1917	1918	1919
Thesouro do Estado	18	27	22	28	32	22	22	26	35	24
Delegacia Fiscal do Norte	59	42	49	44	42	47	47	39	25	24
Mesa de Rendas de Corumbá	14	15	13	12	8	11	13	12	9	11
Colletoria de Campo Grande	0,4	0,6	4	1,5	1,3	1,3	1,4	2,1	3	4
Colletoria de Santana do Paranaíba	3	8	4	3	5	4	0,9	3	5	11
Agencia Fiscal do P. 15 de Novembro	0,6	1,1	1,5	2	2,3	3	3	3	3	4
Outros	5	6,3	6,5	9,5	9,4	11,7	12,7	14,9	20	22
TOTAL	100	100	100	100	100	100	100	100	100	100

Fonte: CORREA, F.A., 1920

TABELA 10 - ESTADO DE MATO GROSSO -
 Exportações por Estações Fiscais - 1919
 (em contos de réis)

Produtos	Corumbá	Delegacia do Norte	Porto Iguatemy	Porto 15 de Novembro	S.Ana do Paranaíba	Outros
Borracha	328	12.136	--	--	--	25
Erva Mate	--	--	4.895	--	--	75
Ipecacuanha	315	--	--	--	--	10
Couros	1.468	12	27	0,6	0,3	877,1
Gado Vacum	--	--	161	4.091	8.555	2.563
Xarque	1.538	--	--	--	--	2.043 (1)
Outros	213	6	--	1	--	96

Fonte: CORREA, F.A., 1920

(1) EFNOB, 528; Miranda 494; Porto Murtinho 973; Três Lagoas, 48 contos de réis.

TABELA 11 - EXPORTAÇÕES DO ESTADO DE MATO GROSSO
 Por Portos de Saída - 1902, 1903, e 1905 a 1911
 (em contos de réis)

Ano	Corumbá	Porto Murtinho	Via Pará e Manaus ⁽¹⁾	Interior (1) (Front. Sul)	Total
1902	3.917	3.639	--	--	7.556
1903	3.493	3.538	--	--	7.031
1905	3.740	2.897	65	--	6.702
1906	2.708	2.941	320	--	5.970
1907	3.752	3.810	120	--	7.683
1908	4.599	3.584	7	--	8.182
1909	8.417	2.776	8.169	--	19.362
1910	8.822	1.873	13.500	790	24.985
1911	5.950	1.466	11.373	525	19.314

Fonte: AYALA & SIMON, 1914, p. 114, quadro nº 2

(1) As estatísticas do norte do Estado e do interior não estão completas.

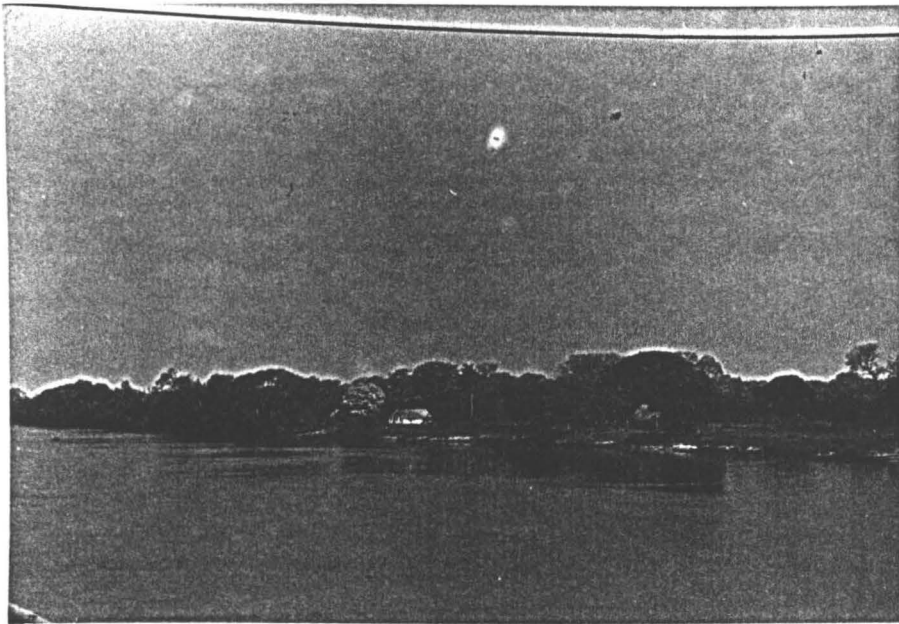
A Descalvado em Cáceres, depois de adquirida pela Brazil Land and Cattle Packing & Company entrou em decadência.

Em meados da década de 1940 foi comprada por Luiz Esteves Pinheiro de Lacerda que reorganizou a produção do gado e a produção industrial, agora voltada para o charque, com abate de 10 mil reses por ano. Entretanto, um artigo de 1956 relata as dificuldades econômicas, impostas pelo Ministério da Agricultura, enfrentadas pelo empresário:

"(...) o Ministério da Agricultura vem exigindo de todas as charqueadas a instalação de máquinas específicas e fundamentais para o aproveitamento total de sub-produtos da matança, e tal empreendimento se nos afigura além de absurdo quase impossível sem um instrumento adequado de crédito para tal fim. E assim afirmando devemos dizer que o aproveitamento do sub-produto não compensa, de forma alguma, o investimento do capital necessário, podendo-se dizer que o preço do frete é em muito superior ao produto a ser aproveitado pelas ditas máquinas. Como reflexo dessas exigências vêm o Sr. Luís Lacerda e outros sendo obrigados a vender as boiadas destinadas ao abate a fazendeiros de outras regiões com vistas ao mercado paulista e posto em risco uma das bases econômicas de alguns municípios do Estado e algumas centenas de vidas dedicadas ao ramo" (DESCALVADO. Terra e Gente. 1 (1): 102-3, jan. 1956. Corumbá.)

Posteriormente a produção industrial de Descalvado é desativada, restando apenas a criação de gado. (FOTOS: 01 a 14).

1



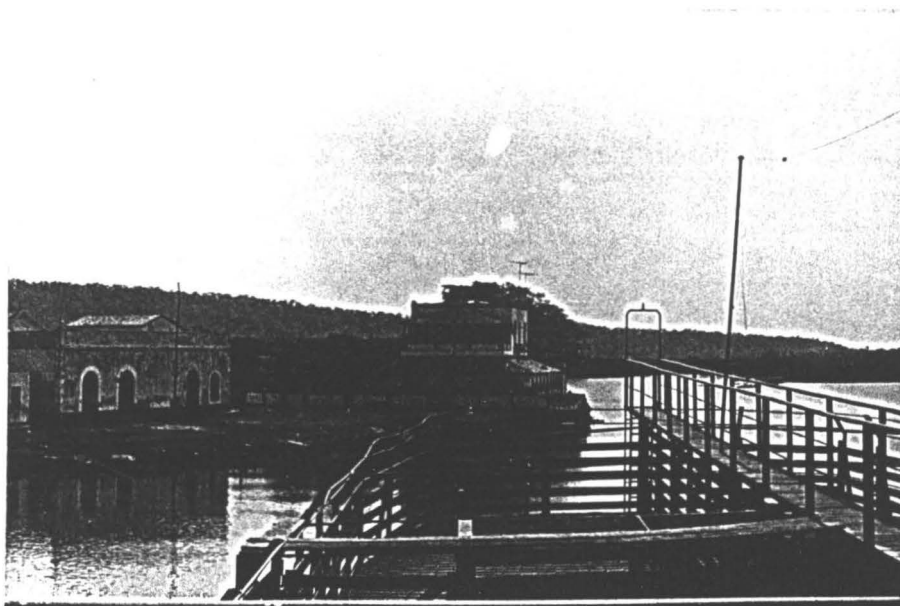
Ocupação ribeirinha. Local: Sucuriu
Margem esquerda do Rio Paraguai.

2

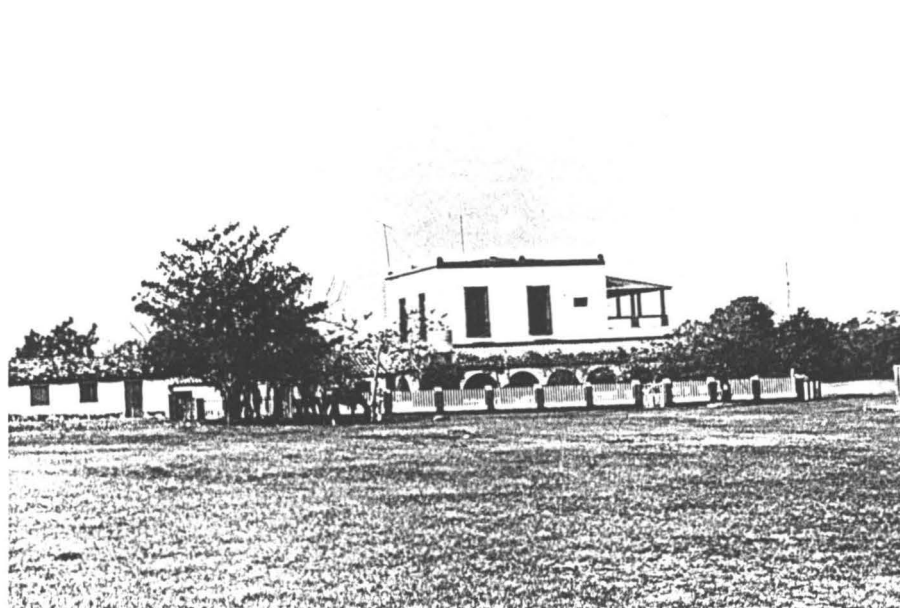
FOTOS HELOISA URT - 1987



Vista da Charqueada do Descalvado fotado
do "Boieiro".
Margem direita do Rio Paraguai.



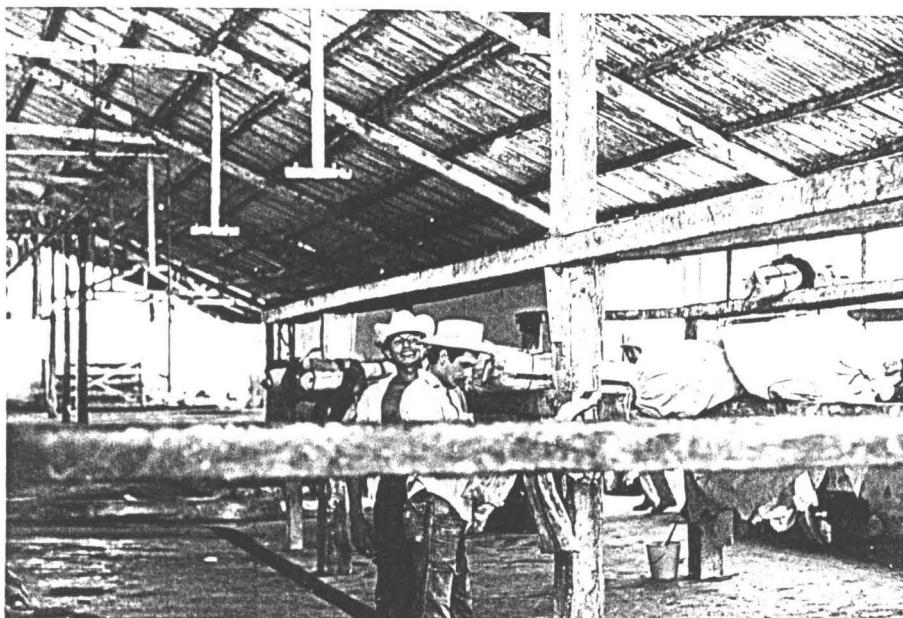
Vista da fachada frontal e lateral da sede da Charqueada



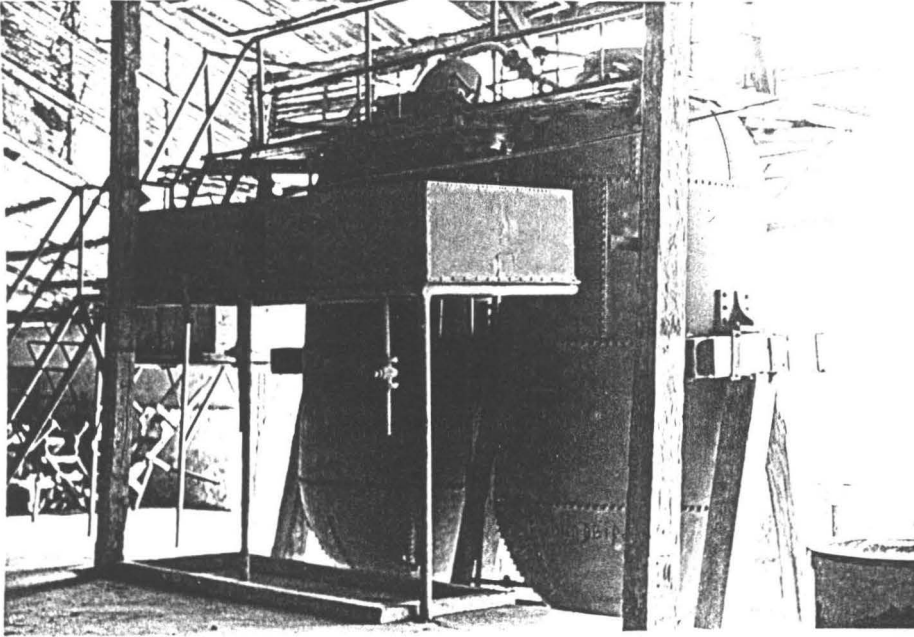
Fachada lateral esquerda e fundos da sede



Fachada frontal da Charqueada



Vista parcial do interior da Charqueada



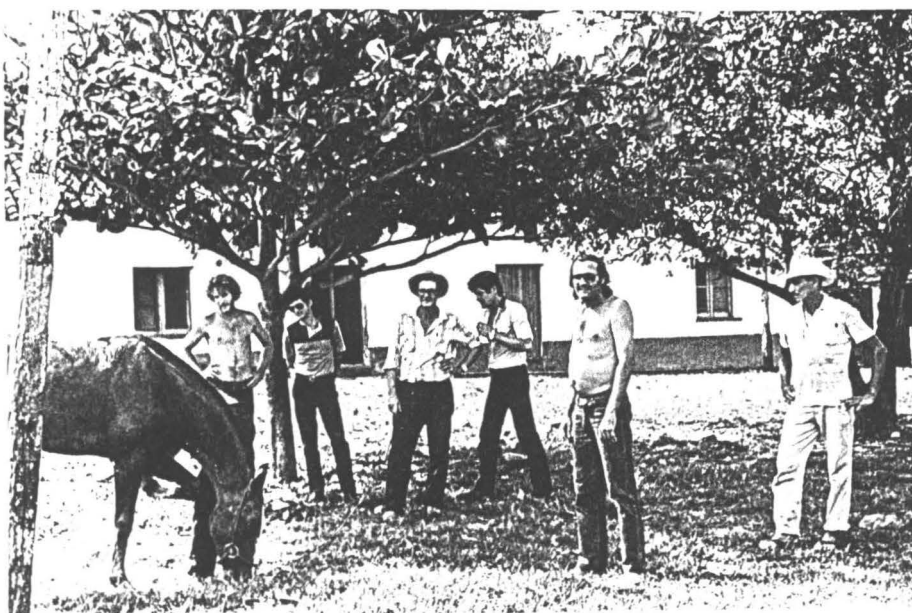
Caldeiras utilizadas para produção da
gordura, extrato e caldo de carne.



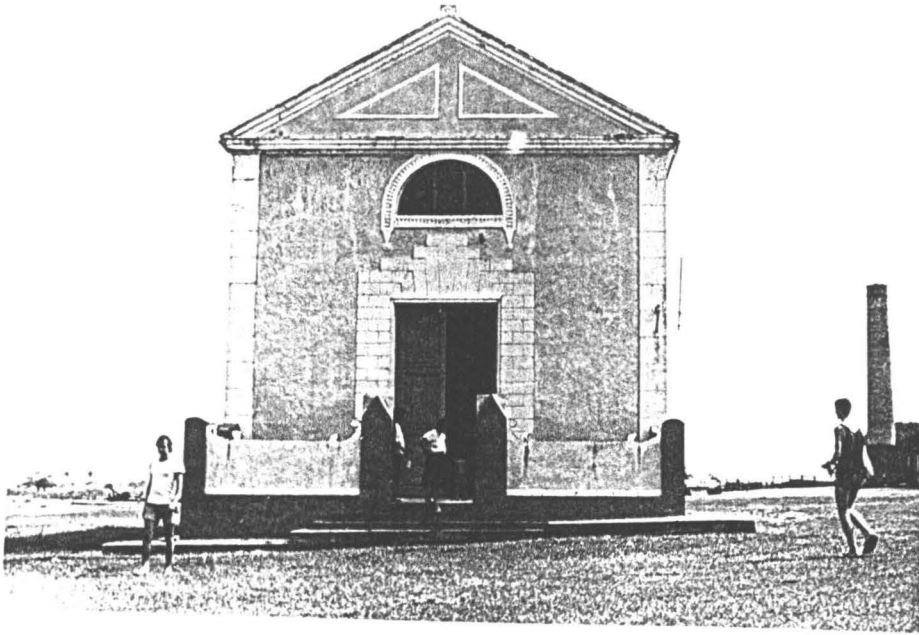
Vila dos peões.



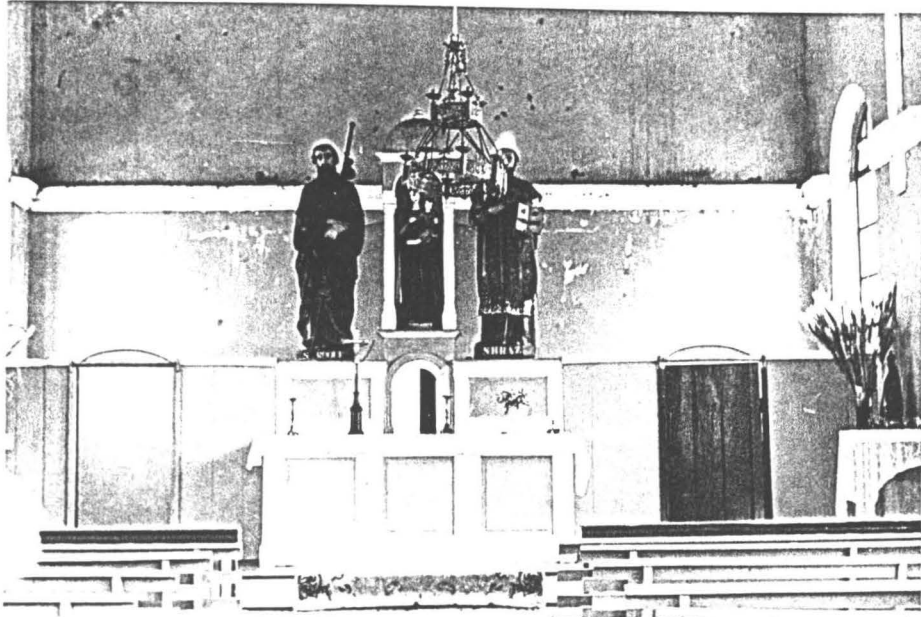
Cozinha



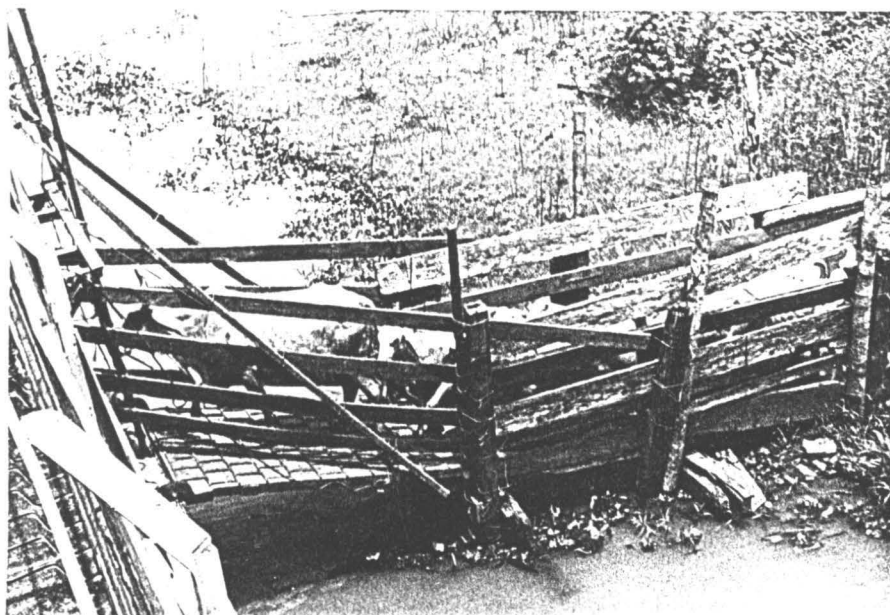
Grupo de peões com o proprietário



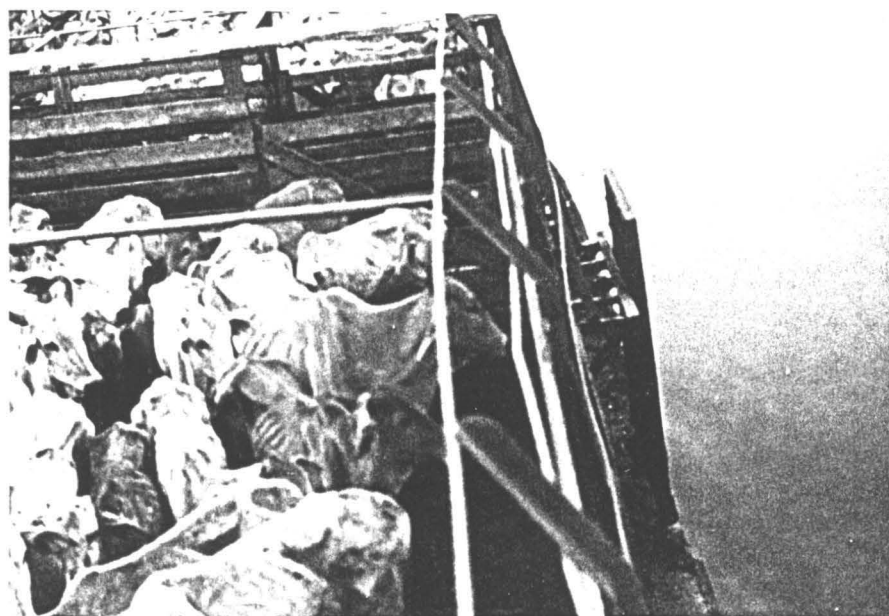
Fachada frontal da Capela



Vista do altar da Capela: São Brás (direita)
São Roque (esquerda) e Nossa Senhora (centro)



Embarque do gado no "Boieiro": acesso



Transporte do gado no "Boieiro"

BIBLIOGRAFIA CITADA

- ABRÃO, Vera Lucia Santos. A pecuária em Corumbá: uma contribuição ao estudo da natureza das relações de produção e de trabalho no Pantanal. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Geografia da FFLCH-USP. São Paulo, 1983.
- ALMEIDA, Fernando Flávio M. de & LIMA, Miguel Alves. Planalto Centro Ocidental e Pantanal Mato-Grossense. Guia da excursão nº 1 realizada por ocasião do XVIII Congresso Internacional de Geografia. CNG, Rio de Janeiro, 1959.
- ALVES, Gilberto Luis. Mato Grosso e a história: 1870-1929. Ensaio sobre a transição do domínio da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro. Boletim Paulista de Geografia nº 61, 1984, p. 5-81.
- ANDRADE, Manuel Correia de Oliveira. A pecuária no agreste pernambucano. Recife, 1961
- AYALA, S. Cardoso & SIMON, Feliciano. Album Graphico do Estado de Matto Grosso. Hamburgo/Corumbá, 1914.
- AZEVEDO, Aroldo de. Vilas e Cidades do Brasil Colonial: ensaio de geografia urbana retrospectiva. Boletim nº 208, Geografia nº 11, FFLCH-USP, 1956.
- AZEVEDO, Fernando de. Um trem corre para o oeste. 2ª ed. Melhoramentos, São Paulo, s/d.
- BARROS, José de. Lembranças. São Paulo, s/d.
- BARROS NETTO, José de. A criação empírica de bovinos no Pantanal da Nhecolândia. Ed. Resenha Tributária. São Paulo, 1979.
- BASTOS, Uacury Ribeiro de Assis. Expansão territorial do Brasil colônia no vale do Paraguai (1767-1801). Boletim nº 4, Departamento de História nº 3. FFLCH-USP, 1978.
- BENITES, Miguel Gimenez. Os Frigoríficos da Grande São Paulo e arredores: estudo geográfico. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de Geografia da FFLCH-USP, 1978.

- CORRÊA, Francisco de Aquino. Mensagem dirigida à Assembléia Legislativa pelo _____, Presidente do Estado de Mato Grosso, ao instalar-se a 3ª sessão ordinária da 11a. legislatura em 7 de setembro de 1920. Typographia Official, Cuiabá.
- CORREA, Lucia Salsa. Corumbá: um núcleo comercial na fronteira de Mato Grosso 1870-1920. s/ed., 1981.
- CORREA, Valmir Batista. Casario do Porto de Corumbá. Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul, Campo Grande/Gráfica do Senado, Brasília, 1985.
- Coronéis e Bandidos. Tese de Douturamento apresentada ao Departamento de História da FFLCH-USP, São Paulo, 1981.
- Mato Grosso: 1817-1840 e o papel da violência no processo de formação e desenvolvimento da Província. Dissertação de Mestrado apresentada ao Departamento de História da FFLCH-USP, 1976.
- CORREA FILHO, Virgílio. A propósito do boi pantaneiro. Série Monografias Cuiabanas, vol. VI. Empresa Gráfica Editora, Paulo Pongetti & Cia., Rio, 1926.
- A sombra dos herveas matogrossenses. Série Monografias Cuiabanas, vol. IV. São Paulo Editora Ltda. 1926b.
- Industrias Matogrossenses. Série Monografias Cuiabanas, vol. V. Rio, 1945.
- Mato Grosso. Coeditora Brasileira. Rio, 1939.
- COLMAN, Oscar E. Luchas interburguesas en el agro Argentino: la crisis de la carne en el '20. Cuadernos de Cisco, Entrerios, Argentina, s/d.
- COSTA, Coronel Pedro Celestino Correa da. Mensagem dirigida à Assembléia Legislativa pelo _____, Presidente do Estado de Mato Grosso, em 21 de maio de 1923. Typ. Off., Cuiabá, 1923.
- DICCIONARIO Historico, Geographico e Ethnographico do Brasil. Instituto Histórico e Geográfico Brasileiro, vol. I, Rio, Imprensa Nacional, 1922.
- DONGHI, Halperin. História da América Latina. Paz e Terra. Rio, 1982.
- FONSECA, C.A. da. Noroeste do Brasil: uma história de discussão e casualidades. MS Cultura, ano 1, nº2, julho/agosto 1985, p. 21-27.

- FOURNIER, Augustin Ruano. Estudio economico de la produccion de las carnes del Rio de la Plata. Pena & Cia. Montevideo, 1936.
- FURTADO, Celso. Formação Economica da América Latina. Lia Ed. S.A., Rio, 1969.
- GALVÃO, Marília Velloso (org.). Geografia do Brasil. Grande Região Centro-Oeste. IBGE/CNG. Rio, 1960.
- Geografia do Brasil. Região Centro Oeste. Vol. 4, IBGE, Rio, 1977.
- GEIGER, Pedro Pinchas. Evolução da Rede Urbana Brasileira. MEC/INEP, 1963.
- HOLANDA, Sergio Buarque de. Monções. Coleção Estudos Brasileiros, Rio, 1945.
- O Extremo Oeste. Brasilien se/Secretaria do Estado da Cultura. São Paulo, 1986.
- KELLER, Elza Coelho de Sousa. Distribuição da População no Estado de Mato Grosso em 1940. Revista Brasileira de Geografia, abril/junho 1953, p. 303-311.
- LEFEBVRE, Henri. Lógica Formal/Lógica Dialética. Civilização Brasileira. Rio, 1975.
- LEITE, Luis-Philippe Pereira. Vila Maria dos meus maiores. Ed. Vaner Bicego. São Paulo, 1978.
- LENHARO, Alcir. Crise e mudança na frente oeste de colonização: o comércio colonial de Mato Grosso no contexto da mineração. NIDHIR/UFMT - Ensaio nº 1, 1982.
- LEVANTAMENTO e Cadastramento do Conjunto Arquitetônico do Casario do Porto - Corumbá. 1983/1984. Departamento Estadual de Cultura/Diretoria do Patrimônio Cultural de MS- Arquivo e Docum. SPHAN/MEC, Rio de Janeiro.
- LINHARES, Temístocles. História Econômica do Mato. Livraria José Olympio Ed., Rio, 1969.
- LIPIETZ, Alain. O capital e seu espaço. Nobel, São Paulo, 1988.
- MAMIGONIAN, Armen. Inserção de Mato Grosso ao Mercado Nacional e a Gênese de Corumbá. Geosul nº 1, ano 1, 1986, p. 39-58.

- Notas sobre os frigoríficos do Brasil central pecuário. Boletim Paulista de Geografia, 51, jun 1976, p. 7-14.
- MARQUES, Dr. Joaquim Augusto da Costa. Mensagem dirigida à Assembléia Legislativa pelo _____, Presidente do Estado de Mato Grosso, ao instalar-se a 1ª sessão da 9ª Legislatura em 13 de maio de 1912. Typ. Off., Cuiabá, 1912.
- Mensagem dirigida à Assembléia Legislativa pelo _____, Presidente do Estado de Mato Grosso, ao instalar-se a 3ª sessão ordinária da 9ª Legislatura em 13 de maio de 1914. Typ. Off., Cuiabá, 1914.
- Mensagem dirigida à Assembléia Legislativa pelo _____, Presidente do Estado de Mato Grosso, em 13 de maio de 1913. Typ. Off. Cuiabá, 1913.
- MURTINHO, Dr. Manoel José. Mensagem dirigida à Assembléia Legislativa pelo _____, Presidente do Estado de Mato Grosso, ao instalar-se a 2ª sessão ordinária aberta a 13 de maio de 1893. Typ. Off., Cuiabá, 1893.
- NOROESTE Ferrovia da Integração - Edição Histórica. Bauru, 1982 (jornal).
- PONCE, Generoso P.L. de S.. Mensagem dirigida à Assembléia Legislativa pelo _____, Presidente do Estado de Mato Grosso, ao instalar-se a 3ª sessão da 7ª Legislatura em 13 de maio de 1908. Typ. Off., Cuiabá, 1908.
- RESUMO de Várias Estatísticas Econômico-Financeiras. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. Typographia da Estatística, Rio de Janeiro, 1924.
- SÉRIES ESTATÍSTICAS RETROSPECTIVAS. IBGE; Rio de Janeiro, 1986 (4 volumes)
- SILVA, Moacir M.F. et alli. I Centenário das Ferrovias Brasileiras. IBGE, Rio de Janeiro, 1954.
- SINGER, Paulo. Desenvolvimento econômico e evolução urbana. Análise da evolução econômica de São Paulo, Blumenau, Porto Alegre, Belo Horizonte e Recife. Nacional, São Paulo, 1974.
- SUZIGAN, W. Indústria Brasileira. Origem e desenvolvimento. Brasiliense, 1986.

VALVERDE, Orlando. Fundamentos geográficos do planejamento rural do município de Corumbá. Revista Brasileira de Geografia, 34 (1), jan/mar 1972, p. 49-144.

----- Estudos de Geografia Agrária Brasileira. Vozes, Petrópolis, 1985.

A digitalização deste documento foi possível graças ao investimento do Programa de Pós-graduação em Geografia Humana (PPGH-FFLCH-USP) e realizada com recursos da Coordenação de Aperfeiçoamento de Pessoal de Nível Superior - Brasil (CAPES) - Código de Financiamento 001. Essa ação integra as atividades de comemoração dos 50 anos do PPGH no ano de 2021. Para mais informações sobre o PPGH e sua história, visite a página do programa: <http://ppgh.fflch.usp.br/>.

