

## **Algumas características da economia da província de Mato Grosso no período 1850-1864<sup>1</sup>**

Domingos Savio da Cunha Garcia<sup>2</sup>

### **Resumo**

*Este trabalho procura discutir a evolução da economia da província de Mato Grosso entre 1850 e 1864, destacando características desse processo. Ao destacar a contribuição da abertura da navegação do rio Paraguai como parte fundamental dessa evolução, procuramos chamar a atenção para o fato de que, apesar de decisivo, esse não é o único fator a contribuir nas alterações por que passou a economia daquela província no período tratado. Destacamos a importância dos investimentos militares no estímulo ao desenvolvimento do comércio, no quadro de uma economia com setor produtivo bastante débil, e a construção do aparelho fiscal, com peculiaridades que são próprias daquela província. Procuramos com isso, ajudar a mostrar a diversidade que foi o processo de constituição e evolução da economia do Brasil no período.*

Com este trabalho procuramos levantar algumas características da economia da província de Mato Grosso entre 1850 e 1864, destacando a influência da abertura da navegação do rio Paraguai, as peculiaridades do processo de construção do aparelho fiscal naquela província e a importância dos investimentos militares ali realizados na configuração de um novo dinamismo para a economia provincial no período.

A delimitação do período parte da avaliação feita por diferentes autores que caracterizam os anos 50 como aqueles em que operaram as maiores transformações econômicas em todo o período imperial brasileiro (Holanda, 1985: 30). Sérgio Buarque diz que:

“Mesmo depois de inaugurado o regime republicano, nunca, talvez, fomos envolvidos, em tão breve período, por uma febre tão intensa de reformas como a que se registrou precisamente nos meados do século passado e especialmente nos anos 51 a 55. Assim é que em 1851 tinha início o movimento regular de constituição das sociedades anônimas; na mesma data funda-se o segundo Banco do Brasil, que se reorganiza-se

---

1 Este trabalho é uma versão modificada do primeiro capítulo da Dissertação de Mestrado do autor. Ver Garcia (2001).

2 Doutorando em Economia Aplicada – Unicamp. Instituto de Economia (IE)/Professor – Universidade do Estado de Mato Grosso.

três anos depois em novos moldes, com unidade e monopólio das emissões; em 1852 inaugura-se a primeira linha telegráfica no Rio de Janeiro. Em 1853 funda-se o Banco Rural e Hipotecário, que, sem desfrutar dos privilégios do Banco do Brasil, pagará dividendos muito mais avultados. Em 1854 abre-se ao tráfego a primeira linha de estradas de ferro do país – os 14,5 quilômetros entre o porto de Mauá e a estação do Fragoso. A Segunda, que irá ligar à Corte a capital da província de São Paulo, começa a construir-se em 1855” (Holanda, 1995:74).

Esse processo de transformações por que passava o Império encontrou sérias dificuldades para atingir a província de Mato Grosso. Um dos fatores que contribuiu para essas dificuldades foi o isolamento em que se encontrava aquela província, separada da Corte por centenas de quilômetros que deveriam ser percorridos por estradas, na maior parte do tempo, intransitáveis e perigosas. Era um problema que preocupava o governo imperial, levando-o a colocar o acesso àquela província pelo rio Paraguai no centro de delicadas negociações com os governos da região do Prata.<sup>3</sup>

Por outro lado, o processo de construção do Estado no Brasil no período levantava a necessidade de um acesso rápido e seguro a todos os pontos de seu território, o que reforçava a reivindicação da livre navegação pelo rio Paraguai e o conseqüente acesso a Mato Grosso. Essa é uma questão que fará parte constante dos relatórios dos presidentes que passaram pela província, relatórios que são a nossa principal base documental.

Ainda que essa questão seja decisiva para a província, a vida econômica de Mato Grosso operava uma evolução que, efetivada a abertura da navegação, ajudará a dar uma nova face à economia daquela província no final do período que iremos tratar. Esse incipiente desenvolvimento econômico será interrompido bruscamente com a Guerra do Paraguai.

Queremos chamar a atenção neste trabalho para o fato de que se somarão à abertura da navegação do rio Paraguai, que inserirá Mato Grosso nos circuitos do capital mercantil em rápido crescimento no Brasil no período, características e mecanismos originais que ajudam a compreender melhor a nossa história econômica, pela multiplicidade de fatores que contribuem para a sua configuração.

---

<sup>3</sup> Sobre as negociações para a livre navegação no rio Paraguai, no quadro das disputas na região do Prata, ver Costa, W. P. (1996: 109-141).

## **O isolamento da província, as vias de comunicação e a importância da abertura da navegação do rio Paraguai**

No começo dos anos 50 a província de Mato Grosso ainda se encontrava em situação de isolamento muito grande. Esse isolamento não se dava somente em relação à sede do Império, mas também entre as suas diversas regiões e núcleos de população. Mesmo dentro de uma mesma região, as dificuldades de comunicação permanente eram grandes.

As ligações com o litoral e com a capital do Império se davam por terra ou por trajetos que eram uma combinação de trechos ora percorridos através de rios, ora percorridos por terra, algumas vezes procurando atravessar as partes superiores de cursos d'água que pertenciam a bacias diferentes.

Eram duas as alternativas que se apresentavam nas ligações por terra com o litoral e com a capital do Império.

O primeiro, saindo de Cuiabá, tomava o rumo da província de Goiás, passava por sua capital e, a partir daí, seguia para a província de Minas Gerais e desta para a Bahia ou para o Rio de Janeiro. Era o caminho mais antigo, que remonta ainda o período colonial, mas que continuava ainda a ser usado, apesar do tráfego por ele vir progressivamente diminuindo no período que estamos tratamos.

O segundo caminho, saía de Cuiabá e tomava o rumo sudeste, até a freguesia, depois vila, de Santana do Paranaíba, próxima ao rio Paranaíba. Daí, seguia até Uberaba, em Minas Gerais. De Uberaba seguia em direção a São Paulo, mais precisamente até a vila de Piracicaba. Esse era o caminho percorrido pelos malotes do correio que iam ou vinham da corte do Rio de Janeiro para Cuiabá.<sup>4</sup> Era também o caminho percorrido pelo gado que era vendido para Minas Gerais e São Paulo.

Pelos rios, havia também dois trajetos, ambos ainda semelhantes àqueles percorridos durante o período monçoeiro, mas que estavam desativados.

Durante os anos 40, um novo trajeto começou a ser aberto no sul da província, entre os rios Ivinhema e Miranda, através de um varadouro pela serra de Maracajú. Esse novo trajeto foi efetivado sob os auspícios do Barão

---

<sup>4</sup> Relatório do Presidente da Prov. de Mato Grosso, o Capitão de Mar e Guerra Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial (3 de maio de 1852, p. 29-36). (Daqui em diante, *Relatório...*, 1852).

de Antonina, que tinha interesses na região, cujas terras no sul de Mato Grosso procurava tomar posse.<sup>5</sup> Apesar de proporcionar uma nova alternativa para se chegar ao litoral e percorrer trechos menos encachoeirados de rios, o novo varadouro não foi muito utilizado, sendo poucas as viagens por ele realizadas (*Relatório...*, 1851: 31). O Barão de Antonina não teve sucesso em sua tentativa de estabelecer uma rota comercial lucrativa pelo novo trajeto.<sup>6</sup>

As saídas para o litoral utilizando os rios da Amazônia entravam em completo desuso, por ser um trajeto longo, pelas dificuldades encontradas para superar as corredeiras que existiam ao longo desses trajetos, bem como pela inexistência de pontos de apoio que permitisse uma viagem mais segura.<sup>7</sup>

Tentou-se instalar colônias militares ao longo dos trajetos mas a idéia foi abandonada por falta de recursos tanto financeiro como de pessoal (*Relatório...*, 1851: 29).

Em 1852 o governo imperial remeteu à província 10 contos de réis destinados à abertura de uma estrada ligando Cuiabá a Santarém na província do Pará. Diante dos argumentos de Augusto Leverger, presidente da província, de que por esse percurso proposto era difícil construir uma estrada, o governo imperial concordou que o dinheiro fosse usado no melhoramento das estradas para Goiás e São Paulo (*Relatório...*, 1852: 22-23).

Para o interior da província as dificuldades de acesso também eram grandes. As poucas estradas que existiam eram mal conservadas e não raras vezes se tornavam intransitáveis durante o período das chuvas. As pontes caíam, as travessias dos ribeirões interrompiam e a ausência de recursos para sua manutenção era constante. Soma-se a esses fatores o de que as poucas

---

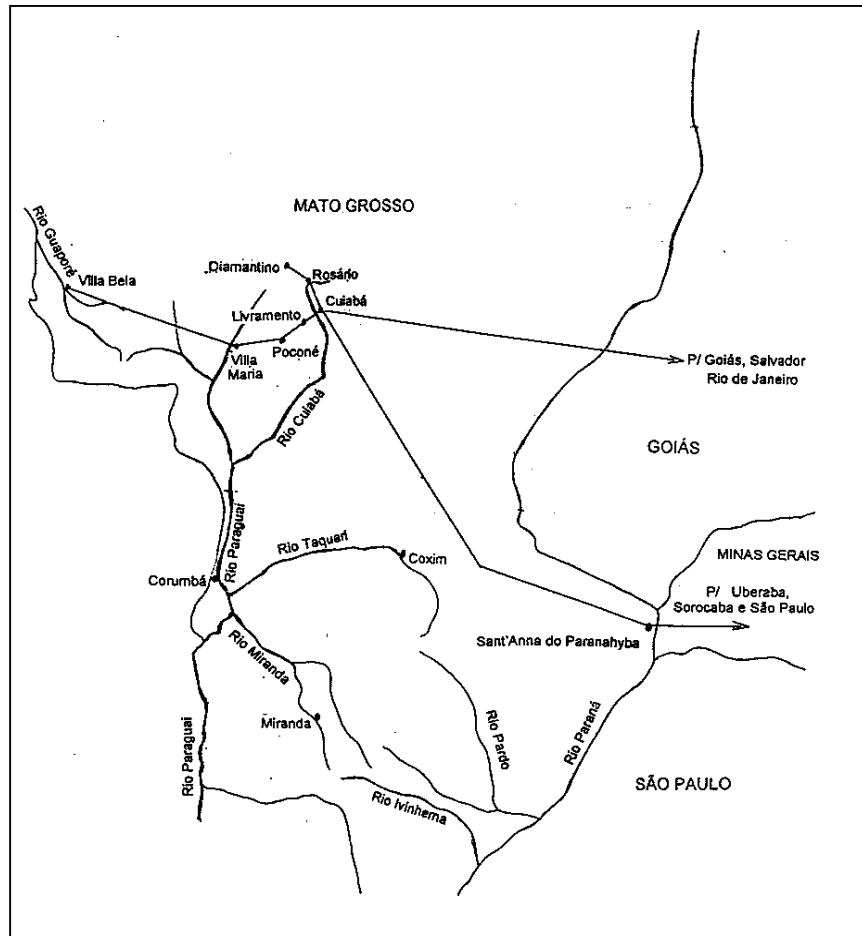
5 Cf. Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da província de Mato Grosso pelo presidente da província, capitão de fragata Augusto Leverger (10 de maio de 1851, p. 31). (Daqui em diante, *Relatório...*, 1851). Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da província de Mato Grosso, pelo presidente da província, capitão de mar e guerra Augusto Leverger (3 de maio de 1854, p. 24-25). (Daqui em diante, *Relatório...*, 1854). Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da província de Mato Grosso pelo chefe de divisão Augusto Leverger (4 de dezembro de 1856, p. 15). (Daqui em diante, *Relatório...*, 1856).

6 Sobre a tentativa do barão de Antonina de estabelecer uma rota comercial entre São Paulo e Cuiabá ver Prestes (1930: 775-779).

7 Fala dirigida à Assembléia Legislativa da província de Mato Grosso pelo presidente da província, coronel João José da Costa Pimentel (3 de maio de 1850, p. 13). (Daqui em diante, *Fala...*, 1850).

obras que eram realizadas, como pontes e aterros, logo sucumbiam por obra da natureza ou pela baixa qualidade dos materiais.

Duas estradas eram utilizadas na ligação da capital com as povoações e vilas do interior da província.



Fonte: Garcia (2001).

A primeira saía de Cuiabá em sentido norte, passava pela freguesia de Nossa Senhora da Guia, alcançava Rosário do rio acima e chegava em Diamantino. Freguesia originária do ciclo da mineração, de Diamantino se

poderia alcançar o rio Arinos e seguir um dos trajetos pela bacia amazônica até Belém.

A segunda estrada saía de Cuiabá em sentido noroeste, passava pelas freguesias de Livramento, Poconé, Vila Maria e chegava até a cidade de Mato Grosso, antiga Vila Bela, primeira capital da província. Da cidade de Mato Grosso, pelo rio Guaporé, se poderia também chegar a Belém, em outro trajeto pela bacia amazônica.

Para o acesso às povoações e freguesias da região sul da província, basicamente se utilizava os rios, principalmente o rio Paraguai. Os percursos pelo interior daquela região eram realizados através de caminhos percorridos por guias ou por moradores, sem que desempenhassem papel importante como via de comunicação ou de comércio.

Pelo que descrevemos, é perceptível que a região que concentrava a maior parte da população da província se localizava no seu meio norte, na antiga região produtora de ouro que se desenvolveu no século XVIII.

Temos então três pólos populacionais: o primeiro se localiza em torno de Cuiabá; a partir da capital da província temos dois eixos que também se constituem pólos populacionais. O primeiro parte de Cuiabá e vai até Diamantino, passando por Rosário; o segundo vai de Cuiabá até a cidade de Mato Grosso, passando por Poconé e Vila Maria.

Além desses, tinham certa concentração populacional apenas as freguesias de Miranda e Albuquerque, no sul da província, e a de Santana do Paranaíba, na fronteira com Minas Gerais e São Paulo. Além de pouco habitada, a região sul era ainda menos assistida por estradas e pouco conhecida. Esses fatores serão de grande importância na Guerra do Paraguai.

O isolamento, portanto, não se dava somente em relação à sede do Império, mas também no interior da província, entre uma região e outra ou mesmo dentro de uma mesma região, sendo motivo de constantes reclamações por parte dos presidentes ou de funcionários do Estado.<sup>8</sup>

---

8 Respondendo à interpelação do presidente da província, Herculano Ferreira Penna, do porque de sua ausência na Vila de Santana do Paranaíba onde era juiz de Termo, o magistrado, que se encontrava na Vila de Miranda, respondeu que "...tão graves e sensíveis faltas não deviam ser imputadas ao desleixo seu, mas sim á carência de recursos para fazer a viagem da Villa de Miranda á de Sant'Anna, distante entre si oitenta a cem léguas, cujo transito torna-se ainda mais penoso e difficil pelo estado dos caminhos, na maior parte desertos" (Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da provincia de Mato Grosso pelo presidente da provincia, conselheiro Herculano Ferreira Penna – 3 de maio de 1863, p. 5 – Daqui em diante, *Relatório...*, 1863).

Ao quadro de isolamento e de dificuldades com a ausência de estradas, devemos somar os constantes ataques de índios às comunidades, às fazendas e aos viajantes, que tornava a vida no sertão mais insegura e com constantes sobressaltos.

Nesse quadro de isolamento e insegurança, a perspectiva de uma saída rápida através do rio Paraguai era vista como redentora.

Ao longo da década de 1850, enquanto essa alternativa não se viabilizava, ela fazia parte do imaginário dos presidentes, provavelmente refletindo o sentimento de isolamento em que viviam os habitantes da província, ou mais precisamente aqueles setores que, de alguma maneira, poderiam usufruir de um meio de transporte mais rápido, seguro e confortável até o litoral e a Corte.

Já no começo da década, Leverger registrava a importância da navegação do rio Paraguai e as vantagens que abriria para a província de Mato Grosso, caso superasse as dificuldades diplomáticas com outros países por onde aquele rio passava até o Prata:

“O rio Paraguai, desde que começa a ser navegavel em não grande distancia da Villa do Diamantino até incorporar-se com o Paraná e correr com elle para o Golfo da Prata, não tem obstaculos naturaes que empeção a navegação, senão baixios de pedra e de areia e alguns recifes que todos tem canaes transitaveis, em qualqueer epoca do anno, para embarcações, cuja demanda de agoa não exceda de quatro palmos. He sem duvida a melhor ou antes a única via pela qual possamos receber os objetos que, pelo seu peso ou volume, terão se de impossivel ou custosissimo transporte por terra ou pelos rios de caxoeiras. Porem depende a liberdade desta navegação da vontade dos Governantes de Nações estrangeiras, e por tanto está sujeita aos vaivens da politica, e sempre serão precarias as vantagens que podemos tirar della” (*Relatório...*, 1851: 30).

A chegada ao porto de Albuquerque, em 1854, do vapor norte-americano *Water Witch*, em missão oficial pouco clara, é motivo de esperanças por parte do governo provincial, mais animado com a instalação de uma Mesa de Rendas no mesmo porto, por decreto imperial de 1853. O presidente espera para logo um acordo de navegação com a república do Paraguai que permita a abertura do rio Paraguai até o Prata. Satisfeito com a chegada do navio enviado pelo governo dos Estados Unidos, Leverger diz que “devemos esperar da providente sabedoria do Governo Imperial que, solvidas as dificuldades que demorão a conclusão de hum tratado de commercio com a Republica do Paraguay, não tardemos em colher os beneficios da franca navegação da mais fácil das vias de comunicação entre esta Cidade e o Oceano” (*Relatório...*, 1854: 5).

As dificuldades para a conclusão desse tratado tão esperado por Leverger, ainda demandarão dois anos até que, em 1856, seja assinado o primeiro acordo. Tal acordo, cujo cumprimento foi dificultado por Francisco Lopes, gerou euforia em Mato Grosso. E Leverger registra a chegada de “diversas embarcações nacionaes á Povoação de Albuquerque; e há pouco vimos hum Vapor mercante e outro de guerra fundeados no porto desta Cidade, onde ainda se conserva uma Escuna que, tendo-se já vendido o carregamento que trouxe, dispoem-se a partir carregada de produtos do paiz”.<sup>9</sup>

Em seguida à chegada das primeiras embarcações, Leverger deixa a presidência da província. É possível que tenha tomado essa decisão a partir da avaliação de que um novo período se abria para a província, de maiores possibilidades, proporcionadas pela livre navegação do rio Paraguai e pela tranquilidade na fronteira sul do Império, livre das disputas que caracterizavam as relações com a Argentina naquele período.<sup>10</sup>

No entanto, o tratado de 1856 não será cumprido e um aditivo será assinado em 1858. Os problemas continuaram, portanto, por mais dois anos. Comentando a situação das estradas que ligavam Mato Grosso à Corte, percorridas para tomar posse na presidência daquela província, o substituto de Leverger, almirante Augusto de Lamare, diz que “a viagem que acabei de effectuar, em huma das epocas mais pluviosas, me forneceo huma viva idea da difficuldade d’esse trajeto”.<sup>11</sup>

A assinatura do aditivo ao acordo de 1856 tem grande repercussão em Mato Grosso. É Lamare quem anuncia o êxito da missão do Visconde do Rio Branco em Assunção:

“Esta Provincia regada, como he, de tão importantes rios, cujas grandes arterias levão suas correntes ao Oceano, terá consequentemente de saborear os fructos da civilização

---

9 Carta de Augusto Leverger dirigida ao Sr. Albano de Souza Ozório, 1º Vice-Presidente da provincia, ao transmitir a presidência da mesma (1 de abril de 1857). (Daqui em diante, *Carta de Transmissão...*, 1857).

10 Em 1852 a Argentina reconhece a independência do Paraguai e em 1856 celebra com o Brasil um tratado de comércio e navegação nos rios da região do Prata, na parte comum entre os dois países. Esses dois acontecimentos permitem a normalização das relações do Brasil com a Argentina, vista até então com desconfiança pelo império brasileiro, por sua ação no sentido da reunificação do território do antigo Vice-Reino do Rio da Prata, objetivo sempre combatido pelo Brasil. A respeito ver Costa, W. P. (1996: 109-141).

11 Relatório do Presidente da provincia de Mato-Grosso, o Chefe de Divisão Joaquim Raymundo de Lamare, na abertura da sessão ordinária da Assembléa Legislativa Provincial (3 de maio de 1858, p. 17). (Daqui em diante, *Relatório...*, 1858).



e da riqueza, logo que de facto abra a navegação sem obstaculos naturaes, que lhe offerece a via fluvial do Paraguay, acontecimento este que sera precursor do desenvolvimento agricola. Por ahi tera de ser, ao menos por em quanto, por onde, com mais brevidade e menos dispendio, se estabeção as relações commerciais com a capital do Império. Essa epoca, pois, parece chegada” (*Relatório...*, 1858: 19).

Com abertura da navegação do rio Paraguai, Mato Grosso é inserido nos circuitos do capital mercantil então em rápido desenvolvimento no Brasil.

### **O atraso econômico da província**

Ao entrar na década de 1850 a base econômica da província de Mato Grosso se concentrava na agricultura e na pecuária. A mineração, decadente, foi se reduzindo a níveis insignificantes ao longo da primeira metade do século XIX. Depois de contribuir com cerca de dois terços da renda de Mato Grosso no final do século XVIII, a mineração tornou-se marginal na sua economia (*Relatório...*, 1851: 12-14).

A agricultura, realizada em bases rudimentares, era a principal atividade econômica da província, apesar das constantes reclamações considerando os produtos vendidos “por hum preço mais elevado que, já não digo em outras Provincias, mas mesmo na Capital do Império” (*Relatório...*, 1851: 13). Três anos depois, a situação não mudou; ao contrário, se agravou:

“A agricultura bem como insignificante industria fabril que temos, conserva-se estacionaria, produzindo apenas artigos de primeira necessidade para o consumo da população, os quais sempre vendem-se por elevado preço, sendo de notar que de hum anno a esta parte a carestia tem mais que duplicado, em relação com os annos anteriores” (*Relatório...*, 1854: 11).

A alta dos preços dos produtos agrícolas deve estar relacionada à escassez dos produtos frente à demanda, já que tal reclamação vai estar presente em vários relatórios. A situação não se alterará com a abertura da navegação do rio Paraguai, a partir de 1856. Ao contrário, em 1860 desenvolveu-se na província um período de alta fortíssima de preços. O governo provincial recebe ajuda do governo imperial para comprar alimentos e distribuí-los a preço de custo “e por miudo a classes menos abastadas”.<sup>12</sup>

---

<sup>12</sup> Cf. *Relatório...* (1854: 11); Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da provincia de Mato Grosso pelo presidente da provincia, coronel Antonio Pedro de Alencastro (3 de maio de 1860, p. 17). (Daqui em diante, *Relatório...*, 1860).

A escassez de alimentos não se dava somente na província de Mato Grosso. Ao contrário, era um fenômeno que se desenvolvia em quase todas as províncias do Império, variando de intensidade de uma para outra.

Uma explicação para essa escassez de alimentos é dada por um atento observador e analista da época, Sebastião Ferreira Soares.

Contraopondo-se aos argumentos de que a escassez de alimentos era conseqüência do fim do tráfico de escravos africanos, Sebastião Ferreira Soares credita tal escassez ao desvio de braços da produção de alimentos para a cafeicultura (Soares, 1977: 12). Não seria uma alta de preços que atingia todas as províncias, de forma generalizada, mas que variava de intensidade, atingindo com força o município da Corte e algumas províncias, entre as quais estavam Minas Gerais e Mato Grosso e que não tinham relação com a cafeicultura.

Em Minas e Mato Grosso, a alta de preços era creditada não à queda da produção agrícola, mas a “causas anormais e transitórias”. No caso de Mato Grosso, era creditada ao aumento populacional da província, provocada pelo desenvolvimento do comércio, que foi estimulado pela livre navegação do rio Paraguai (Soares, 1977: 136).

Para Emília Viotti, a causa dessa alta seria uma combinação de fatores internos e fatores externos, que teria provocado uma alta dos preços dos alimentos e dos escravos (Costa, 1998: 177-181).

Cuiabá era abastecida de produtos agrícolas produzidos nos sítios localizados próximos à vila, destacando-se aqueles situados na região serrana próxima, onde se desenvolveram em certa quantidade (Corrêa Filho, 1946: 64).

Alguns presidentes reclamam da baixa técnica utilizada na agricultura e creditam a esse fator a baixa produtividade agrícola da província de Mato Grosso. Como solução, sugerem que sejam dados aos agricultores as mesmas regalias que se dá aos “europeos” e propõem à Assembléia Provincial que se efetue a compra de arados para serem distribuídos, possibilitando com isso o aumento da produção agrícola, ocupando esse instrumento o lugar do machado, da foice e da enxada.<sup>13</sup>

Outra iniciativa tomada foi dar incentivos para que colonos estrangeiros se estabelecessem na província. Esses incentivos seriam dados

---

13 Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da provincia de Mato Grosso pelo presidente da provincia, Joaquim Raymundo de Lamare (3 de maio de 1859, p. 32). (Daqui em diante, *Relatório...*, 1859). *Relatório...* (1860: 20).

baseando-se na Lei de Terras de 1850. Para isso, a representação brasileira em Montevideu foi autorizada pela presidência da província a dar passagens, em cada viagem do vapor Marquez de Olinda, a vinte colonos “que sejam morigerados, lavradores ou tenham alguma arte”. Para aqueles que se dispusessem a trabalhar na agricultura, seriam cortados lotes na estrada nova da Chapada, próximo a Cuiabá.<sup>14</sup>

A experiência não foi bem sucedida. Os estrangeiros que se estabeleceram na província e foram trabalhar nos lotes rurais que lhes foram doados os abandonaram: “nem hum só alli permaneceu”. O presidente da província, ao verificar o local onde os colonos receberam os lotes, concluiu que eram “com effeito muito impróprio para qualquer estabelecimento agrícola”.<sup>15</sup>

Repete-se em Mato Grosso a mesma experiência fracassada de outras regiões do Império.<sup>16</sup>

Os poucos estrangeiros que permaneceram na província foram trabalhar em outras atividades, nos núcleos urbanos. Alguns não se adaptam, caem na miséria e são amparados por instituições filantrópicas.<sup>17</sup>

Na região sul da província existiam duas colônias militares: Miranda e Dourados. Essas colônias tiveram desenvolvimento lento. Ainda em 1864 o presidente incita que é preciso dar-lhes um impulso para que possam prestar importantes serviços”.<sup>18</sup>

Até o momento em que Albuquerque (depois Corumbá) desponta como um polo urbano, impulsionada pelo comércio e pela concentração militar que se forma ao seu redor, a região sul da província era desabitada e sua produção insignificante. Apenas a vila de Miranda (situada em local diferente da colônia militar de mesmo nome) tinha alguma importância.<sup>19</sup>

---

14 Relatório apresentado à Assembléia Legislativa da provincia de Mato Grosso pelo presidente da provincia, o Coronel do Corpo de Engenheiros Antônio Pedro de Alencastro (3 de maio de 1861, p. 22). (Daqui em diante, *Relatório...*, 1861).

15 Cf. *Relatório...* (1863: 54).

16 Sobre as relações entre a Lei de Terras, a colonização inicial com imigrantes e seu fracasso, ver Silva, L. O. (1996: 127-212).

17 Relatório apresentado a Assembléia Legislativa Provincial de Matto-Grosso pelo Exmo. Conselheiro Herculano Ferreira Penna (3 de maio de 1862, p. 40-42). (Daqui em diante, *Relatório...*, 1862).

18 Relatório do Presidente da provincia de Mato Grosso, o Brigadeiro Alexandre Manoel Albino de Carvalho, apresentado à Assembléia Legislativa Provincial, na abertura da sessão ordinária (3 de maio de 1864, p. 13). (Daqui em diante, *Relatório...*, 1864).

19 Cf. *Relatório...* (1859: 22).

Todos esses problemas que levantamos não impedem que a agricultura da província seja, naquele momento, a sua mais importante atividade econômica. Ao mesmo tempo a pecuária vai se desenvolvendo rapidamente na província.

O gado chegou à região no século XVIII, ainda durante o período monçoeiro, se estabelecendo primeiramente às margens do rio Taquari (Holanda, 1990: 97). Depois se espalhou pelo meio norte e melhor se desenvolveu na região oeste, em torno de Vila Maria.

Logo após fundar “Villa Maria” (atual Cáceres), em 1778, Luiz de Albuquerque, então governador da capitania de Mato Grosso, comprou uma fazenda de gado em suas proximidades, para abastecer os moradores daquela nova povoação.<sup>20</sup>

Em 1827, Hercules Florence passa pela fazenda Jacobina, próximo à Vila Maria, que é descrita como “a mais rica fazenda da província”. A fazenda Jacobina pertencia ao tenente-coronel João Pereira Leite, que, segundo Florence, avaliava possuir 60 mil reses (Florence, 1977: 179-199).

No começo da década de 1850 a pecuária já começava a figurar como um ramo importante na economia da província, aparecendo na maioria dos relatórios dos presidentes como o setor que mais se desenvolve.

O desenvolvimento da pecuária permite que ao longo da década de 1850 a província comece a exportar gado para Minas Gerais. O gado de Mato Grosso é vendido para fazendeiros da região de Uberaba. Os caminhos do gado permitem o desenvolvimento de “Sant’Anna do Paranaíba” (atual Paranaíba), uma povoação fundada por mineiros na primeira metade do século e que em 1857 é elevada à categoria de “Villa”.<sup>21</sup> Localizada próximo ao rio Paranaíba, na divisa com Minas Gerais e no caminho novo para São Paulo, é instalada nessa vila uma coletoria de impostos sobre o gado exportado pela província. Os impostos sobre o gado exportado e sobre o gado de consumo vão aparecer, daí em diante, como itens importantes na arrecadação da província.

Nem o desenvolvimento de uma epidemia de zoonose, que se arrastou por vários anos, impediu o desenvolvimento da pecuária, apesar de ter reduzido o volume de gado exportado. Essa epidemia dizimou o rebanho

---

20 Carta do Governador de Mato Grosso, Luis de Albuquerque de Mello Pereira e Cáceres ao Secretário de Estado, Martinho de Mello e Castro. Arquivo Histórico Ultramarino de Lisboa. Fundo: Documentos Avulsos sobre Mato Grosso. Caixa 19, n. 1205. FUFMT/NDIHR, microficha 264.

21 Cf. *Relatório...* (1858: 7).

cavalar da província e criou dificuldades no manejo do gado (que se tornava bravo ou “baguá”, como era dito no linguajar local) e no seu transporte para fora da província. As tentativas de acabar com a epidemia fracassaram várias vezes sendo objeto de sucessivas reclamações por parte dos presidentes da província ao governo imperial (*Relatório...*, 1860: 20).

Além da agricultura e da pecuária, o extrativismo compunha o pequeno número das atividades produtivas da província.

Até a década de 1860, basicamente a poaia (também chamada de ipecacuanha) aparecia com alguma importância econômica.

Raiz de utilização medicinal, a poaia era colhida nas matas ao norte de Vila Maria e na região de Diamantino, embalada e remetida aos compradores na Corte. A sua extração deve ter se desenvolvido bastante, pois sobre a poaia vendida incidia imposto desde 1837. Leverger diz que era o único vegetal colhido com fins lucrativos na província (*Relatório...*, 1851: 14).

Leverger descreve a situação da economia provincial e suas principais fontes de renda:

“Do isolamento da Província e da mesquinhez da sua produção he consequencia natural o pouco desenvolvimento do seo commercio. A diminuta exportação de gado, de que acima falei, a de pequenas porções de ouro e de diamantes e a da poaia que tomou algum incremento pelo preço que tem conservado este artigo no mercado da Corte, são muito inefficientes para equilibrar a importação dos objetos de consumo, cujo valor não tardaria a absorver todo o meio circulante que possuímos, se não fosse o supprimento com que o Thesouro Nacional ocorre á despeza geral da Província, por via de remessas directas ou de saques da Thesouraria da Fazenda sobre o mesmo Thesouro” (*Relatório...*, 1854: 13).

Esse quadro que descrevemos dos setores produtivos de Mato Grosso, indicam uma província pobre e sem um setor econômico que se destacasse ao longo do período que vimos estudando.

### **As peculiaridades do aparelho fiscal da província**

A atividade comercial dificilmente poderia se desenvolver numa região que pouco poderia oferecer na troca por produtos importados de outras regiões do Império ou do exterior. As vendas para outras regiões se limitavam ao gado, ao couro e alguns produtos extrativos como a poaia.

O incentivo que poderia representar a presença de um mercado consumidor importante próximo não existia. Só com a abertura da navegação do rio Paraguai, após 1858, a atividade comercial vai ganhar impulso. Progressivamente vai se desenvolver esse setor que até então era bastante limitado na economia provincial.

No entanto, antes da abertura da navegação (portanto antes do crescimento da atividade comercial) chama atenção a evolução da receita da província, marcada por um rápido crescimento na arrecadação de impostos. O que ocorreu? Que transformações econômicas permitiram esse crescimento?

É constante nos relatórios dos primeiros anos da década de 1850, a reclamação quanto ao estado financeiro da província.

Após dizer que a renda geral e provincial não alcançava 40 contos de réis e partindo da constatação de que “com a mais estricta economia, não se pode fazer o serviço da província com menos de 50 a 60 contos de réis”, Augusto Leverger propõem à Assembléia Provincial que tome medidas para aumentar a arrecadação. Mas, conclui Leverger: “Por maior que seja a confiança que tenho nos esforços de vosso esclarecido patriotismo, não creio que possais elevar a receita effectiva a par das despesas que acima mencionei, e sem a qual he impossivel, na minha opinião, já não digo que a província prospere, mas mesmo que continue a subsistir”. E sugere que seja solicitado à Assembléia Geral e ao governo imperial “hum subsidio para cobrir o deficit” (*Relatório...*, 1851: 18).

Pelo apelo quase dramático que faz no sentido de que a Assembléia Provincial solicite “subsídio” do governo imperial, Leverger nos dá uma idéia das dificuldades pelas quais passavam os cofres públicos da província de Mato Grosso no começo da década de 1850.

Pelos dados disponíveis nos relatórios não nos foi permitido fazer o acompanhamento anual da evolução da receita e da despesa da província, par a passo com a evolução de sua economia. No entanto, podemos observar um grande aumento na receita, que alcança no exercício 1856/57 os valores levantados por Leverger em seu relatório de 1851, como os necessários para “fazer o serviço da província”. Nesse exercício a receita alcança 57:500\$806 (cinquenta e sete contos, quinhentos mil, oitocentos e seis réis).<sup>22</sup> (Ver Tabela 1).

No exercício seguinte, 1857/58, a receita dá um salto de quase cem por cento, alcançando o valor de 111:131\$909 (cento e onze contos, cento e

---

22 Cf. *Relatório...* (1858: 30).

trinta e um mil, novecentos e nove réis). Nos exercícios seguintes continua a aumentar, chegando a ultrapassar cento e vinte e oito contos de réis no exercício 1859/60, para depois cair e chegar no exercício 1862/63 a 88:045\$300 (oitenta e oito contos, 45 mil e trezentos réis). (Ver Tabela 1).

Tabela 1  
Receitas e despesas da província de Mato Grosso – 1850/1863  
(Em mil réis)

Exercício <sup>(a)</sup>	Receita	Despesa
1849/1850	20:954\$705	20:791\$755
1850/1851	29:292\$464	29:133\$270
1851/1852		
1852/1853	35:646\$757	34:969\$333
1853/1854		
1854/1855		
1855/1856		
1856/1857	57:500\$806	34:219\$559
1857/1858	111:131\$909	69:888\$455
1858/1859	121:058\$840	61:773\$649
1859/1860	128:960\$010	84:574\$592
1860/1861	116:685\$576	114:815\$912
1861/1862	97:192\$460	89:504\$752
1862/1863	88:045\$300	77:203\$090

<sup>(a)</sup> O ano fiscal começava em primeiro de julho de um ano e terminava em 30 de junho do ano seguinte.

Fonte: Relatórios dos presidentes da província de Mato Grosso (1850/1864).

Esse crescimento da receita provincial provoca mudança no discurso dos presidentes. Em 1861, o discurso do presidente Antônio Pedro de Alencastro é outro. Comentando a situação financeira da província diz em seu relatório:

“Folgo de anunciar-vos que a renda effectiva do ano passado, de que já se tem conhecimento sobe a 78:111\$789 reis sendo a maior que a Província tem tido, e não muito aquem do dobro da que houve em 1856. Assim pois, he prospero o estado financeiro da Província, com quanto ainda seja mui diminuta a sua renda em relação ás suas multiplicadas necessidades” (*Relatório...*, 1861: 24).

As limitações da economia da província, como apontamos, nos coloca uma indagação importante. O que, naquele período, contribuiu para o desenvolvimento da arrecadação em uma província com atividade produtiva tão limitada, como vimos anteriormente?

Os relatórios dos presidentes a partir de 1852 começam a chamar a atenção para o incremento da arrecadação provocada pela aplicação de uma lei criada em 1850 e ampliada em 1851.

A Assembléia Provincial promulgou em 1850 a Lei n. 7, que criava mercados na capital da província. Os efeitos dessa lei fizeram com que, no ano seguinte, fosse estendida a todas as freguesias da província que também deveriam instalar mercados onde os produtos deveriam, obrigatoriamente, ser vendidos. Nesses mercados os produtos de diferentes gêneros seriam taxados (*Relatório...*, 1851: 50-51).

A arrecadação com os mercados fez com que, no relatório de 1852, o presidente Augusto Leverger constatasse que:

“(...) o Dizimo da lavoura nos annos anteriores ao de 1850 produzia de 2 a 3 contos de réis collectados em toda a Provincia. Pela fundação dos mercados elevou-se no exercício de 1850-1851 a 11:614\$771, só nos Districtos correspondentes aos mesmos mercados. Este anno será menor o rendimento por ter-se reduzido de metade a taxa relativa a muitos generos; mas assim mesmo constitui o ramo mais importante da receita” (*Relatório...*, 1852: 13).

O rendimento, com a arrecadação nos mercados, não diminuiu. Em outros relatórios volta a ser registrado o aumento da arrecadação através dos mercados.

No anexo ao relatório de 1874, onde encontramos a legislação fiscal usada naquele ano, pudemos constatar que nos exercícios de 1870, 1871 e 1872, cujas receitas detalhadas por fonte estavam presentes, a arrecadação através dos mercados correspondeu a um terço da arrecadação total da província.<sup>23</sup>

Os mercados, na medida em que eram estabelecidos em cada freguesia, tornavam-se centros de venda dos produtos de cada região. Ao mesmo tempo, esses mercados também se tornaram centros de arrecadação de impostos que anteriormente eram difíceis de serem cobrados pela venda dispersa, pela ausência de um sistema arrecadador que desse conta de cobrar impostos de maneira também dispersa e pela provável incapacidade de cobrança por parte dos agentes arrecadadores, confrontados com os produtores.

Ou seja, com os mercados, o aparelho fiscal passava a ser muito mais eficiente, superando muitas das dificuldades levantadas por Leverger em seu

---

23 Relatório apresentado a Assembléia Legislativa Provincial de Mato Grosso na primeira sessão da 20ª Legislatura, pelo Presidente da provincia, o Exmo. Sr. General Dr. José de Miranda da Silva Reis (3 de maio de 1874, Anexo). (Daqui em diante, *Relatório...*, 1874).



relatório de 1852, quando, impotente, diz que: “Poderia na verdade minorar hum tanto o mencionado deficit, se os impostos estabelecidos fossem mais exactamente arrecadados; mas confesso-vos ingenuamente que não me ocorrem os meios praticos que para isso se possam efficazmente empregar” (*Relatório...*, 1874: 12).

Os meios práticos estavam sendo efetivados e os resultados logo começaram a aparecer.

Mesmo quando a Assembléia Provincial, durante a sessão legislativa de 1851, decide reduzir à metade as alíquotas dos impostos cobrados dos produtos, ainda assim a arrecadação nos mercados aumenta muito, “se constituindo no ramo mais importante da receita”.

Podemos compreender então porque mesmo com a manutenção da produção agrícola em níveis baixos, com uma pecuária ainda em desenvolvimento e com pequeno extrativismo, há aumento da arrecadação.

Além disso, é possível que a arrecadação tenha também aumentado com a carestia, isto, é com o aumento dos preços dos produtos, fato que foi bastante ressaltado pelos presidentes em vários relatórios. O ano de 1860 é marcado pela carestia, com uma grande alta de preços, obrigando o governo provincial a distribuir alimentos para a população. Coincidentemente é também o ano de maior arrecadação no período que tratamos. Dessa forma, enquanto a população sofria com a alta dos preços, o governo da província aumentava a arrecadação. Por outro lado, ao se tornar um eficiente instrumento fiscal, os mercados acabaram por contribuir para o aumento da carestia, o que dá o limite da capacidade arrecadadora através dessa fonte.

Consideremos ainda que, a partir de 1858, com a efetiva abertura da navegação do rio Paraguai e o desenvolvimento do comércio, provavelmente os mercados devem ter contribuído para que os produtos importados também fossem taxados, se transformando em mais uma fonte de receita para a província. Era uma evidente violação das leis tributárias do Império que impedia a cobrança de impostos sobre produtos importados por parte dos governos provinciais, prerrogativa do governo geral.<sup>24</sup>

A instalação dos mercados foi se constituindo em um eficiente meio de arrecadação, porém ele não é o único.

A instalação de uma coletoria em Santana do Paranaíba, com o objetivo de cobrar o dízimo do gado exportado para Minas Gerais e São Paulo, permitiu a cobrança de imposto desse produto que passará a ter

---

24 Sobre a política fiscal do Império, ver Costa, W. P. (1998: 141-173).

importância crescente na economia e na receita provincial, apesar da peste que atacou o rebanho cavalari da província e que se prolongará por vários anos (*Relatório...*, 1859: 3).

O Governo Geral também contribuiu para o aumento da arrecadação. Desde 1853 um decreto imperial determinou a instalação de uma Mesa de Rendas em Albuquerque, próximo à futura Corumbá. A instalação dessa Mesa de Rendas, antes de ser efetivado qualquer acordo de livre navegação com a república do Paraguai, sinalizava que o governo imperial via como próximo um acordo com aquela república vizinha e tratava de se antecipar, não perdendo tempo em montar os mecanismos de arrecadação daquele que era uma das principais fontes de renda do Império, o imposto sobre importação (Costa, W. P., 1998: 141-173).

Essa alfândega, por outro lado, também permitirá à província iniciar a arrecadação de impostos sobre alguns produtos que passaram, a partir de 1858, a ser exportados por Corumbá, como o couro e a poaia.

Permitia também a arrecadação pelo próprio governo provincial, de impostos que eram utilizados no pagamento de funcionários gerais como os soldados da tropa de linha e os marinheiros. A Mesa de Rendas, que era um instrumento de arrecadação criado pelo governo central, passou a pagar diretamente os soldados.

Além desse mecanismo de arrecadação, que passou a funcionar a partir de 1853 mas que efetivamente só deve ter começado a arrecadar quando a navegação passou a ser regular, em 1858, há um fator que deve ter contribuído para dinamizar a economia da província e que deve ter refletido na arrecadação: os investimentos do governo imperial nas suas instalações militares e a fixação de unidades militares em Corumbá.

### **Investimentos militares e desenvolvimento comercial**

Em 1858, o governo imperial determina a construção de um Arsenal de Guerra e do Trem Naval em Corumbá. Para efetivar as obras envia sessenta e sete operários que passam a trabalhar nessas instalações militares (*Relatório...*, 1858: 22-23).

Ao mesmo tempo determina que a localização da vila de Albuquerque seja fixada em novo local, mais salubre e onde já existia uma antiga povoação. Determina que sua área urbana seja traçada, seus lotes

divididos e distribuídos aos moradores, os edifícios públicos fossem planejados e os orçamentos para sua construção enviados ao governo imperial. Essa nova vila vai progressivamente se consolidando com o nome de “Corumbá”. A Mesa de Rendas, que funcionava em um rancho de palha, ganha um novo edifício.<sup>25</sup>

Os vapores de guerra da marinha são estacionados em Corumbá por determinação do governo imperial. Inicialmente são três vapores, mais tarde serão seis vapores e algumas embarcações menores.<sup>26</sup>

Em 1863 o governo imperial determina que o Arsenal da Marinha, até então localizado em Cuiabá, seja fixado também em Corumbá (*Relatório...*, 1864: 23).

Acreditamos que a efetivação desses investimentos e os gastos permanentes com os militares estacionados em Mato Grosso, deve ter dado uma importante contribuição para dinamizar a economia local, estimulando os setores que direta ou indiretamente se beneficiaram desses investimentos e gastos com a manutenção da tropa.

O setor que se beneficiou de forma direta e imediata desses investimentos foi o comércio. Não pode passar despercebido o desenvolvimento da jovem vila de Corumbá (cujo antigo nome de Albuquerque é abandonado), que cresce rapidamente. Seu desenvolvimento é creditado inicialmente à navegação para ser, em seguida, creditado ao comércio.<sup>27</sup> Naturalmente, pois ambos, navegação e comércio, estavam intrinsecamente ligados.

O desenvolvimento econômico da província também pode ser medido não só pelo desenvolvimento de Corumbá, mas também da capital, Cuiabá, de Vila Maria e de Santana do Paranaíba. São essas cidades que combinam em suas economias as atividades mais importantes da província, a agricultura, a pecuária e o comércio, e que alcançarão um desenvolvimento mais rápido no período (*Relatório...*, 1859: 21; *Relatório...*, 1864: 37).

Ao abrir efetivamente a navegação do rio Paraguai ao trânsito livre de embarcações de todas as nações, seria natural que o comércio se desenvolvesse e com essas características. Corumbá então se destaca

---

25 Cf. *Relatório...* (1858: 22-23); Relatório com que entregou a administração desta provincia o Exmo. Sr. Tenente-Coronel Albano de Souza Osorio, Vice-Presidente ao Chefe de Divisão Joaquim Raymundo de Lamare, p. 7. (Daqui em diante, *Relatório de Transmissão de Cargo...*, 1858).

26 Cf. *Relatório de Transmissão de Cargo...* (1858: 4); *Relatório...* (1863: 11-13).

27 Cf. *Relatório...* (1859: 21); *Relatório...*, 1864: 37).

rapidamente. Está bem localizada geograficamente para a atividade comercial, com porto alfandegado, com uma massa consumidora em crescimento e com razoável poder aquisitivo, representado pela concentração de militares ali estacionados, além de constantes investimentos realizados em instalações militares.

A partir do que observamos, podemos concluir que a evolução da economia da província de Mato Grosso ao longo da década de 1850, que lhe permite equilibrar as suas finanças e se colocar em melhores condições para atender as suas necessidades básicas, é produto de uma combinação de fatores que operaram tanto internamente como externamente.

Essa combinação de fatores tem componentes econômicos e políticos e sofre os reflexos da situação geral do Império naquele período, particularmente de sua ação na região do Prata e cujo resultado mais direto é a abertura da navegação do rio Paraguai e a inserção de Mato Grosso nos circuitos comerciais, então em rápido crescimento no Brasil. É importante ressaltar também os fatores peculiares, representados pelo eficiente mecanismo de arrecadação representado pelos mercados, mecanismo esse que reflete rapidamente na receita da província. Esse mecanismo peculiar de arrecadação, que funciona sem refletir exatamente situação dos setores produtivos da economia provincial, gerava distorções evidentes como aquela do ano de 1860, quando a arrecadação bateu recorde e, ao mesmo tempo, o povo passava fome.

## **Fontes e Bibliografia**

### **Fontes**

FALA dirigida à Assembléia Legislativa Provincial de Mato Grosso na abertura da sessão ordinária, em 3 de maio de 1850, pelo Exmo. Sr. Presidente da Provincia Coronel João Jose da Costa Pimentel. Cuiabá: Typographia do Echo Cuiabano, 1850.

OFICIO de Augusto Leverger dirigido ao Sr. Tenente Coronel Albano de Souza Osorio, 1º Vice-Presidente da Provincia, ao transmitir a Presidencia da mesma, em primeiro de abril de 1857.

RELATÓRIO do Presidente da Provincia de Mato Grosso, o Capitão de Fragata Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa

Provincial, em 10 de maio de 1851. Cuiabá: Typographia do Echo Cuiabano, 1852.

RELATÓRIO do Presidente da Provincia de Mato Grosso, o Capitão de Mar e Guerra Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 3 de maio de 1852. Cuiabá: Typographia do Echo Cuiabano, 1853.

RELATÓRIO do Presidente da Provincia de Mato Grosso, o Capitão de Mar e Guerra Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 3 de maio de 1854. Cuiabá: Typographia do Echo Cuiabano, 1854.

RELATÓRIO do Presidente da Provincia de Mato Grosso, o Chefe de Esquadra Augusto Leverger, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 4 de dezembro de 1856. Cuiabá: Typographia do Echo Cuiabano, 1856.

RELATÓRIO do Vice-Presidente da Provincia de Mato Grosso, o Tenente Coronel Albano de Sousa Osorio, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 3 de maio de 1857. Cuiabá: Typographia do Noticiador Cuiabano, 1857.

RELATÓRIO com que entregou a administração desta Provincia o Exmo. Sr. Tenente Coronel Albano de Sousa Osorio, Vice-Presidente, ao Exmo. Sr. Chefe de Divisão Joaquim Raymundo de Lamare. Cuiabá: Typographia do Noticiador Cuiabano, 1858.

RELATÓRIO do Presidente da Provincia de Mato-Grosso, o Chefe de Divisão Joaquim Raymundo de Lamare, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 3 de maio de 1858. Cuiabá: Typographia do Noticiador Cuiabano, 1858.

RELATÓRIO do Presidente da Provincia de Mato Grosso, o Chefe de Divisão Joaquim Raymundo de Lamare, na abertura da Assembléia Legislativa Provincial, em 3 de maio de 1859. Cuyaba: Typographia Cuyabana, 1859.

RELATÓRIO do Presidente da Provincia de Mato Grosso, o Coronel Antonio Pedro de Alencastro, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 3 de maio de 1860. Cuiabá: Typographia da Voz da Verdade, 1860.

RELATÓRIO do Presidente da Provincia de Mato Grosso, o Coronel do Corpo de Engenheiros Antonio Pedro de Alencastro, na abertura da sessão ordinária da Assembléia Legislativa Provincial, em 3 de maio de 1861. Cuiabá: Typographia da Voz da Verdade, 1861.

RELATÓRIO apresentado a Assembléia Legislativa Provincial de Mato Grosso pelo Exmo. Conselheiro Herculano Ferreira Penna, em 3 de maio de 1862. Cuiabá: Typographia do Matto-Grosso. 1864.

RELATÓRIO apresentado à Assembléia Legislativa Provincial de Matto-Grosso pelo Exmo. Conselheiro Herculano Ferreira Penna, em 3 de maio de 1863. Cuiabá: Typographia do Matto-Grosso, 1864.

RELATÓRIO do Presidente da Provincia de Mato Grosso, o Exmo. Sr. Conselheiro Herculano Ferreira Penna ao passar a administração da mesma ao Exmo. 1º Vice-Presidente, Chefe de Esquadra Augusto Leverger. Cuyaba: Tipographia de Sousa Neves e Comp., 1863.

RELATÓRIO do Presidente da Provincia de Mato Grosso, o Brigadeiro Alexandre Manoel Albino de Carvalho, apresentado à Assembléia Legislativa Provincial, na abertura da sessão ordinária de 3 de maio de 1864. Cuiabá: Typographia de Sousa Neves e Comp., 1864.

#### **Bibliografia**

CORRÊA FILHO, Virgílio. *Pantanaís Matogrossenses*. Devassamento e Ocupação. Rio de Janeiro: IBGE, 1946.

COSTA, Emília Viotti da. *Da senzala à Colônia*. 4. ed. São Paulo: Editora da UNESP, 1998.

COSTA, Wilma Peres. *A espada de Dâmacles*. O Exército, a Guerra do Paraguai e a Crise do Império. São Paulo: HUCITEC/Campinas: Editora da Unicamp, 1996.

\_\_\_\_\_. A questão fiscal na transformação republicana – Continuidade e descontinuidade. *Economia e Sociedade*, Campinas, Unicamp. IE, n. 10, p. 141-173, jun. 1998.

FLORENCE, Hércules. *Viagem fluvial do Tietê ao Amazonas, de 1825 a 1829*. São Paulo: Cultrix/ EDUSP, 1977.

GARCIA, Domingos Savio da Cunha. *Mato Grosso (1850-1889): uma Provincia na Fronteira do Império*. Campinas: Unicamp. Instituto de Economia, 2001. (Dissertação, Mestrado).

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

\_\_\_\_\_. *Monções*. 3. ed. ampliada. São Paulo: Brasiliense, 1990.

\_\_\_\_\_. *Raízes do Brasil*. 26. ed. São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

\_\_\_\_\_. (Org.). *História geral da civilização brasileira*. Tomo II: O Brasil Monárquico. 4. e 6. ed. São Paulo: Difel, 1985 e 1987. 5v.

- PRADO JÚNIOR, Caio. *História econômica do Brasil*. 35. ed. São Paulo: Brasiliense, 1987.
- PRESTES, Antonio Dias Baptista. Viagem do capitão Antonio Dias Prestes e seu irmão Manoel Dias Baptista Prestes desde a Província de São Paulo a Cuyaba em 21 de Abril de 1851. *Revista do Instituto Histórico e Geográfico de São Paulo*, São Paulo, v. XXVIII, p. 773-795, 1930.
- SILVA, Lígia Osorio. *Terras devolutas e latifúndio*. Os Efeitos da Lei de 1850. Campinas: Editora da Unicamp, 1996.
- SOARES, Sebastião Ferreira. *Notas estatísticas sobre a produção agrícola e a carestia de gêneros alimentícios no Império do Brasil*. 2. ed. Rio de Janeiro: IPEA/INPES, 1977.