

UNIVERSIDADE FEDERAL DO MATO GROSSO DO SUL

TÂNIA MARIA LIMA MIGUEL

AS RELAÇÕES COMERCIAIS E A IMPORTÂNCIA DO NAVIO  
FERNANDES VIEIRA EM CORUMBÁ, MS, NO SÉCULO XX.

MATO GROSSO DO SUL

2024

TÂNIA MARIA LIMA MIGUEL

Trabalho de Conclusão de curso apresentado  
como requisito na graduação de bacharel do curso  
História Faculdade de Ciências Humanas da  
Universidade F. de Mato Grosso do Sul.

Orientadora: Lenita Maria Rodrigues Calado

MATO GROSSO DO SUL

2024

## DEDICATÓRIA

Dedico este trabalho com todo o meu amor e gratidão à minha mãe, que foi a luz que guiou minha vida e me ensinou o verdadeiro significado de coragem, dedicação e amor incondicional. Sua sabedoria e força permanecem em meu coração, e sou eternamente grata por cada ensinamento que recebi dela.

A Deus, pela sua infinita bondade e pela paz que me concede a cada dia. Sem a Sua presença em minha vida, nada disso seria possível.

À minha família, que sempre esteve ao meu lado, oferecendo apoio, carinho e compreensão. Vocês são o alicerce que me sustenta e me inspira a seguir em frente, nunca desistindo de meus sonhos.

## RESUMO

Este trabalho de conclusão de curso investiga as relações comerciais entre pequenos produtores rurais e grandes freteiros em Corumbá, Mato Grosso do Sul, durante o século XX, com enfoque na importância da embarcação Fernandes Vieira. O estudo analisa como a navegação pelo Rio Paraguai era vital para o escoamento da produção agrícola local e para o abastecimento da região, proporcionando uma alternativa de transporte aos pequenos produtores e conectando as comunidades ribeirinhas ao mercado urbano e a países vizinhos. No entanto, observa-se que essa relação era marcada por uma dinâmica de dependência econômica, na qual os freteiros controlavam os custos e condições de transporte, colocando os produtores em uma posição vulnerável. A análise busca também evidenciar o papel do navio Fernandes Vieira não apenas como meio de transporte, mas como um elo cultural e social entre diferentes povos e tradições ao longo do rio. O estudo explora o impacto dessa embarcação na configuração socioeconômica da cidade, desde o período em que a navegação fluvial predominava até a transição para novas tecnologias de transporte terrestre.

## ABSTRACT

This thesis investigates the commercial relationships between small rural producers and large freight carriers in Corumbá, Mato Grosso do Sul, during the 20th century, focusing on the significance of the vessel Fernandes Vieira. The study analyzes how navigation on the Paraguay River was essential for transporting local agricultural production and supplying the region, offering an alternative means of transport for small producers and connecting riverside communities to the urban market and neighboring countries. However, it observes that this relationship was marked by a dynamic of economic dependency, in which the freight carriers-controlled transportation costs and conditions, placing the producers in a vulnerable position. The analysis also aims to highlight the role of the Fernandes Vieira vessel not only as a means of transport but as a cultural and social link among different peoples and traditions along the river. The study explores the impact of this vessel on the city's socioeconomic structure, from the period when river navigation predominated to the transition toward new land transportation technologies.

## AS RELAÇÕES COMERCIAIS E A IMPORTÂNCIA DO NAVIO FERNANDES VIEIRA EM CORUMBÁ, MS, NO SÉCULO XX.

Corumbá, situada no estado de Mato Grosso do Sul, desempenhou um papel fundamental no desenvolvimento econômico da região Centro-Oeste do Brasil em meados do século XX. Sua localização geográfica privilegiada às margens do rio Paraguai fez com que a cidade se tornasse um importante ponto de conexão entre o interior brasileiro e o comércio fluvial internacional. Durante esse período, Corumbá consolidou-se como uma das principais cidades portuárias do Pantanal, uma região marcada pela vasta planície alagada e por uma economia fortemente baseada na agropecuária e na navegação fluvial.

Na década de 1950, o Brasil ainda passava por um processo de urbanização incipiente, e a economia de muitas regiões dependia fortemente da agricultura e da pecuária de subsistência. Corumbá não era exceção. Pequenos produtores rurais, espalhados pelos arredores da cidade e pelas margens do rio Paraguai, tinham um papel relevante no abastecimento de alimentos e produtos agrícolas. No entanto, a comercialização desses produtos dependia em grande parte das redes de transporte fluvial que conectavam as zonas rurais aos centros urbanos e aos mercados mais amplos. (BRAZIL; PEREIRA, 2008, pág.19)

Nesse contexto, os grandes freteiros, responsáveis pela logística e pelo transporte das mercadorias ao longo do rio Paraguai, assumiram um papel de intermediários essenciais. As embarcações, como o navio *Fernandes Vieira*, eram fundamentais para o escoamento da produção agrícola e para o comércio com outras regiões do Brasil e até mesmo com países vizinhos, como o Paraguai e a Bolívia, a navegação fluvial permitia que os produtos locais chegassem a destinos distantes, como Argentina e Uruguai, superando as dificuldades impostas pela falta de estradas e infraestrutura terrestre adequada. (BORTOLOTTI; AMOROZO, 2012, pág.66)

Ao longo desse período, a economia de Corumbá foi sendo moldada por essa dinâmica entre os pequenos produtores rurais e os grandes freteiros. “As embarcações, que cruzavam o rio Paraguai, conectavam as áreas de produção agrícola às zonas comerciais e aos mercados consumidores, possibilitando o crescimento econômico da cidade e o desenvolvimento de uma complexa rede de relações comerciais.” (REYNALDO, 2007, pág.28)

Conhecer a formação socioeconômica de Corumbá em meados do século XX não pode ser feita sem considerar o papel estratégico do rio Paraguai e das relações comerciais estabelecidas ao longo de suas margens. O exemplo do caso específico do navio *Fernandes Vieira*, facilita o entendimento de como se desdobravam as relações socioeconômicas entre os pequenos produtores rurais dos distritos de Corumbá e os grandes e médios freteiros que operavam o comércio fluvial da região.

Além de impulsionar o comércio, o rio Paraguai também desempenhou um papel fundamental na comunicação e no intercâmbio cultural entre as diversas comunidades que se formaram ao longo de suas margens. Para os pequenos produtores rurais, que viviam em áreas de difícil acesso, o rio era a principal conexão com o mundo exterior. Sem estradas adequadas ou alternativas de transporte, esses produtores dependiam dos freteiros para escoar sua produção para os centros comerciais e consumidores.

No contexto socioeconômico de Corumbá e de outras localidades do Pantanal, os freteiros — os grandes proprietários de embarcações comerciais — desempenharam um papel crucial como intermediários entre os pequenos produtores rurais e o mercado. Eles possuíam os barcos e dominavam a logística do transporte fluvial, sendo responsáveis pelo carregamento e transporte das mercadorias ao longo do rio Paraguai.

Esse sistema de frete estabeleceu uma relação de interdependência entre os pequenos produtores e os grandes freteiros, sendo os freteiros essenciais para que os produtos dos pequenos agricultores pudessem ser escoados, chegando assim aos mercados regionais e nacionais.

Os pequenos produtores rurais, por sua vez, eram majoritariamente agricultores e pecuaristas que viviam às margens do rio ou em áreas interioranas conectadas por vias fluviais. Produzindo em pequena escala, eles enfrentavam grandes desafios para transportar suas mercadorias sem o auxílio dos freteiros. Suas produções como arroz, carne bovina, charque, erva-mate, lenha, rapadura e demais víveres eram colhidas ou criadas em pequenas propriedades, e a falta de infraestrutura rodoviária tornava o transporte fluvial não apenas uma opção preferível, mas, em muitos casos, a única possível. (BORTOLOTO; AMOROZO, pág. 68)

Essa relação entre os pequenos produtores e os freteiros era marcada por uma dinâmica complexa. Enquanto os freteiros eram indispensáveis para garantir que os produtos chegassem ao mercado, eles também tinham um grande controle sobre os custos de transporte, o que frequentemente gerava uma relação de dependência econômica. Os

freteiros, ao controlar as rotas e as embarcações, muitas vezes ditavam as condições de frete, os prazos de entrega e os preços, o que colocava os pequenos produtores em uma posição vulnerável. Apesar dessas assimetrias, essa relação comercial foi fundamental para o desenvolvimento da economia regional.

O estudo dessa relação entre os pequenos produtores e os grandes freteiros, exemplificada pelo *Fernandes Vieira*, permite uma compreensão mais profunda de como o comércio fluvial moldou as interações econômicas e sociais na região. O rio Paraguai, nesse contexto, não foi apenas uma via de transporte, mas um canal que conectava pessoas, economias e culturas, transformando Corumbá em um importante ponto de intersecção entre o Brasil e seus vizinhos sul-americanos.

O papel do *Fernandes Vieira* como um dos principais veículos de transporte fluvial reflete a importância do comércio fluvial para o desenvolvimento socioeconômico da cidade. Como grande parte dos produtos agrícolas dependia das embarcações para alcançar os mercados, os freteiros que controlavam navios como o *Fernandes Vieira* tinham uma influência desproporcional sobre a economia local, o que permitia que em muitos casos essa influência fosse utilizada para forçar os pequenos produtores locais a venderem suas produções em troca de outros víveres e não necessariamente por dinheiro, prática que estagnava o desenvolvimento dessas pequenas comunidades produtoras e as deixava de mãos atadas.

Criando um ciclo vicioso na pujante economia corumbaense da época, em que os produtores da agricultura familiar acabaram por se tornar dependentes dos grandes empresários do ramo da navegação comercial para escoarem suas produções, fomentando o monopólio das vias comerciais da região.

Como descendente de imigrantes nordestinos, especificamente cearenses que se estabeleceram em Corumbá e no Distrito de Albuquerque, sinto-me pessoalmente conectada a essa história. Através da memória de minha mãe, hoje com oitenta e três anos, e de outros relatos familiares, essa pesquisa visa entender e retratar a trajetória desses imigrantes que, enfrentando as dificuldades da seca e da pobreza no Ceará, buscaram novas oportunidades no Centro-Oeste brasileiro.

Por meio dessa pesquisa pretendo compreender a relação entre meus ancestrais que viveram e trabalharam no distrito de Albuquerque e o desenvolvimento socioeconômico e

cultural dessa região tão importante para o desenvolvimento e a integração do centro-oeste ao resto do Brasil e da América Latina, que foi Corumbá.

O navio *Fernandes Vieira* será analisado como um estudo de caso específico, com o objetivo de exemplificar as relações comerciais e o desenvolvimento econômico de Corumbá. Serão levantadas informações sobre as características técnicas do navio, suas rotas comerciais e o volume de mercadorias transportadas. Documentos históricos sobre o navio e relatos de sua operação serão analisados para contextualizar seu impacto no comércio regional.

## CORUMBÁ

A cidade de Corumbá, localizada no estado de Mato Grosso do Sul, possui uma história rica e diversificada, marcada por fatores geográficos, econômicos e sociais que moldaram a região ao longo dos séculos. Sua formação socioeconômica está intimamente ligada ao contexto histórico da colonização, das atividades econômicas e das relações sociais estabelecidas na região. Inicialmente, a cidade surgiu no século XVIII, com a instalação de um posto avançado para proteger e consolidar a posse da Coroa Portuguesa sobre o território.

A posição estratégica de Corumbá, às margens do Rio Paraguai, fez dela um ponto essencial para o comércio fluvial e o escoamento de produtos entre o interior do Brasil e os países vizinhos. A fundação também se deve à necessidade de proteger as fronteiras da colônia portuguesa contra invasões espanholas, evidenciando o caráter militar de sua origem.

O desenvolvimento econômico inicial foi impulsionado pela extração de minérios, como ouro e ferro, atividade que atraiu imigrantes e consolidou as primeiras relações comerciais e sociais na região, a pesca e a navegação no Rio Paraguai desempenharam papéis fundamentais para a subsistência e o crescimento populacional.

A partir do final do século XIX e início do século XX, Corumbá beneficiou-se economicamente da exploração da borracha na Amazônia. A cidade tornou-se um importante entreposto comercial devido à sua localização privilegiada, funcionando como um ponto de parada para navios e comerciantes que buscavam o mercado amazônico. Esse período trouxe um grande fluxo migratório, incluindo imigrantes italianos, sírio-libaneses, paraguaios, bolivianos e nordestinos, que desempenharam um papel fundamental na diversificação

cultural e no desenvolvimento de novas atividades comerciais e industriais. Com essa diversificação, a economia local ampliou-se, destacando-se pela abertura de armazéns, casas de comércio e pequenas indústrias. (GORGA; de FREITAS, 2019)

Na segunda metade do século XX, a pecuária ganhou destaque na economia de Corumbá. A região do Pantanal, com suas vastas áreas de pastagens naturais, consolidou-se como um dos principais centros de criação de gado no Brasil. O crescimento da pecuária foi facilitado pela expansão das linhas férreas e rodoviárias, que permitiram um maior escoamento da produção para os mercados internos e externos. Além disso, os migrantes nordestinos tiveram um papel relevante, especialmente na mão de obra rural e na construção de laços comunitários nos assentamentos que começaram a surgir na periferia da cidade.

O início do século XX representou um período de intensa atividade comercial fluvial em Corumbá. A cidade se consolidou como um dos principais portos fluviais do Rio Paraguai, facilitando o transporte de mercadorias e pessoas entre o Brasil e os países vizinhos, como o Paraguai e a Bolívia. A navegação no rio proporcionou um aumento significativo nas trocas comerciais, não apenas de produtos agrícolas e minerais, mas também de itens manufaturados e de bens de consumo. Corumbá destacou-se como um ponto estratégico para a exportação de carne, couro, charque, erva-mate e outros produtos da região, alavancando o crescimento econômico e fortalecendo as redes de comércio fluvial com outras cidades ribeirinhas. (REYNALDO, 2007, pág. 13)

Os pequenos produtores rurais, sobretudo nos distritos adjacentes, desempenharam um papel vital para a economia local, com práticas agrícolas diversificadas que complementavam a grande produção pecuária. Esses pequenos agricultores eram responsáveis por fornecer alimentos básicos para a cidade e por manter tradições agrícolas, contribuindo significativamente para a segurança alimentar e para a economia local. A integração dessas comunidades ao sistema fluvial permitiu uma melhor comercialização de produtos e um intercâmbio cultural e econômico com diferentes regiões do Brasil e países vizinhos. (TOMIC, 2004)

Portanto, a formação socioeconômica de Corumbá é marcada por ciclos econômicos interligados à sua localização geográfica privilegiada, aos recursos naturais e à diversidade cultural trazida por diferentes grupos migratórios, incluindo os nordestinos. Da exploração mineral à pecuária, e com um período de intensa atividade de comércio fluvial no início do século XX, a cidade se transformou ao longo dos séculos, adaptando-se às demandas econômicas e sociais de cada época. (ALVES, 1984, pág. 16)

O comércio fluvial em Corumbá desempenhou um papel central na configuração das relações de poder e na organização social da cidade. Durante o início do século XX, o Rio Paraguai se consolidou como uma importante via de transporte, ligando o interior do Brasil aos países vizinhos, como Paraguai, Bolívia e Argentina. Esse contexto de intensificação do comércio e da navegação fluvial transformou Corumbá em um ponto estratégico para as trocas comerciais e a circulação de pessoas, o que conseqüentemente impactou as dinâmicas de poder e a estrutura social da região.

A navegação pelo Rio Paraguai proporcionou o surgimento de uma elite comercial e política em Corumbá, formada principalmente por grandes comerciantes e empresários que detinham o controle sobre as atividades portuárias e os principais fluxos de mercadorias. Esses comerciantes, ao longo do tempo, consolidaram sua influência por meio de alianças políticas e econômicas com representantes de outras cidades ribeirinhas e com governos locais.

A elite local, beneficiada pela centralidade de Corumbá nas rotas fluviais, também desenvolveu uma relação próxima com empresários de países vizinhos, ampliando suas redes de negócios e consolidando seu domínio sobre o comércio regional, além dos produtos tradicionais da pecuária, como carne e couro, o comércio incluía a exportação de erva-mate, charque, sal, tecidos e manufaturados. Produtos como lenha, melado, rapadura e derivados da produção agrícola local também eram escoados pelos rios, sendo fundamentais para abastecer as regiões vizinhas e para a sobrevivência econômica de pequenos produtores rurais e comerciantes independentes. (RAMOS, 2022)

As atividades comerciais diversificadas permitiram que Corumbá se tornasse um ponto de convergência para diferentes grupos sociais e econômicos, ampliando as oportunidades de negócios e o intercâmbio cultural.

Desde o período colonial, o Rio Paraguai foi uma rota essencial de transporte e comércio, exercendo papel determinante na formação econômica de Corumbá. Com suas águas extensas, ele ligava o interior do Brasil aos países fronteiriços, como Bolívia, Paraguai e Argentina, oferecendo um caminho natural para a circulação de pessoas e mercadorias. No início do século XX, a intensificação das atividades comerciais fluviais transformou Corumbá em um ponto estratégico de conexão, gerando um crescimento expressivo na cidade e consolidando sua posição como um polo comercial da região.

O Rio Paraguai servia como via principal para o escoamento de produtos locais e de regiões adjacentes, ampliando o alcance da produção de Corumbá. Entre os itens transportados, destacavam-se produtos agrícolas como melado e rapadura, lenha, além de bens manufaturados e mercadorias diversificadas que atendiam às necessidades das populações ribeirinhas e dos centros urbanos interligados. Com a infraestrutura portuária em expansão, o fluxo de embarcações cresceu e, com ele, a capacidade de abastecimento e exportação, dinamizando a economia da cidade e atraindo novos investidores e comerciantes para a região.

O impacto do Rio Paraguai na vida econômica de Corumbá não se limitava apenas ao transporte de produtos. Ele também possibilitou o crescimento de comunidades ribeirinhas, cujo modo de vida e atividades cotidianas estavam profundamente ligados ao comércio fluvial. Embarcações de pequeno e médio porte transportavam não só mercadorias, mas também contribuintes para a formação de redes sociais e culturais entre as diversas cidades ribeirinhas e portos do percurso. (BRAZIL; PEREIRA, 2008, pág. 21)

Ao longo do início do século XX, o aprimoramento das técnicas de navegação e a modernização dos portos reforçaram a importância do Rio Paraguai como veia econômica. Isso aumentou significativamente o volume de trocas comerciais, impulsionando a exportação e favorecendo o intercâmbio com países vizinhos. O porto de Corumbá se tornou um ponto central de ligação entre a produção interna e os mercados internacionais, ampliando o alcance das atividades econômicas da cidade e da região.

Portanto, o Rio Paraguai foi fundamental para a consolidação de Corumbá como um centro comercial dinâmico e estratégico. A sua função de artéria principal para o transporte e o comércio gerou não apenas crescimento econômico, mas também uma complexa rede de relações sociais, culturais e comerciais, que moldou a história da cidade e a conectou ao cenário econômico sul-americano. (REYNALDO, 2007, pág. 25)

## **RELATO DA FAMÍLIA BARROS LIMA**

Relato da dona Nalsiza Lima Miguel, neta de Alfredo Barros Lima, concedido em 16 de Junho de 2024, que assim afirmou:

*Em 1905, Alfredo de Barros Lima, sua esposa Maria Vicência, seus pais e irmãos, aproximadamente 25 pessoas, chegaram ao município de Corumbá. Eles se estabeleceram e o grupo se dividiu: alguns foram trabalhar na ferrovia que estava sendo construída na Bolívia, e o restante se ocupou na construção civil, que naquele período estava em plena expansão. Junto com a família de Alfredo, vieram outras pessoas, como o Sr. Cazusa, com sua família de Minas Gerais, que trabalhava na agricultura, e o Sr. Chico Tito Lacerda, do Ceará (cujos filhos fazem parte do Grupo Acaba), cuja atividade era a pecuária. Após alguns meses trabalhando em Corumbá, Alfredo ficou sabendo da existência de terras devolutas, chamadas na época de "Patrimônio", localizadas no Distrito de Albuquerque, na margem direita do Rio Paraguai, que estavam disponíveis para quem desejasse se estabelecer e ter sua própria lavoura em uma região de terras férteis. Na lavoura, a produção principal era de cana-de-açúcar e mandioca. A produção era familiar, com todos participando da colheita e produção, até mesmo as crianças. Possuíam um enorme canavial; todos colhiam, raspavam e levavam a cana para o engenho, movido com auxílio de bois. Esse engenho, feito por Alfredo, era bem rústico, tanto que em um acidente ele perdeu três dedos da mão. Da cana-de-açúcar, produziam rapadura e melado, que eram vendidos ou trocados em Corumbá por cereais, como feijão, café e macarrão. Naquela época, comprava-se a granel, em sacos de 60 quilos. Para a produção de farinha de mandioca, possuíam uma moenda, o Caititu, movida manualmente. Junto ao galpão, havia um tacho gigante, onde a farinha de mandioca era torrada. Essa farinha também era vendida em Corumbá, nas feiras, sendo transportada em carro de boi. Alguns comerciantes de Corumbá iam até o distrito de Albuquerque para adquiri-la. A produção de farinha, rapadura e melado era feita uma vez por ano, entre os meses de junho e agosto. Durante esse período, toda a família se dedicava à produção, além da produção principal, possuíam uma roça com hortaliças, frutas e legumes diversos. Também criavam gado leiteiro e de corte, porcos e galinhas, mas apenas para subsistência. Do Século XIX em diante Corumbá se transformou, o poder econômico se expandiu. Há um grande fluxo de estrangeiros de diversas nacionalidades, trazendo construções de casas e mansões em estilos europeus. No comércio de Corumbá encontrava de tudo, produtos europeus e asiáticos. Possuía teatro, com peças de Buenos Aires, Montevideu. Uma quantidade de navios oriundos das diversas províncias, como Prata, Assunção e Buenos Aires ancorava em Corumbá, em uma atividade mercantilista em escala internacional. Assim, que Corumbá, cosmopolita, atraía pessoas de todo os lugares, em busca de trabalho, estabelecer residência. Navio Fernandes Vieira comprava lenha em Albuquerque, Alfredo montava os feixes de lenhas, deixava-os na beira do rio Paraguai, onde funcionários do navio desciam, e pagavam pelas lenhas. Essa venda era feita uma vez por mês. A relação comercial com o navio perdurou até meados de 1950. Alfredo de Barros Lima e sua esposa Maria Vicência eram pessoas solidárias, sempre doavam os produtos aos necessitados. Respeitados pela comunidade, a*

*palavra deles “era lei”. Maria Vivência era uma autoridade no vilarejo. Todos a respeitavam, inclusive os políticos, vindos de Corumbá, reuniões eram todas programadas e preparadas por ela. Interessante mencionar que no quesito religião, Alfredo era da Assembleia de Deus e Maria Vicência da igreja Católica, porém conviviam harmonicamente com essa diferença. As orações, cultos e rezas eram feitas na casa, cada qual no seu dia. Após a morte de Maria Vicência em 07 de março de 1957, Albuquerque perdeu a festividade, as comemorações, as reuniões políticas, as festas do Senhor Divino. Ela era a incentivadora. O navio já não mais parava em Albuquerque. Tanto Corumbá como o distrito já se utilizavam da ferrovia.*

A cidade também abriga uma expressiva comunidade de trabalhadores e pequenos produtores rurais que, ao longo dos anos, contribuíram de forma significativa para a economia local, especialmente nos distritos adjacentes. Esses pequenos produtores são responsáveis pelo abastecimento de produtos essenciais, como lenha, melado, rapadura e outros itens que atendem tanto à população urbana quanto ao comércio fluvial. A presença desses grupos, em grande parte formada por migrantes nordestinos e descendentes de indígenas, enriqueceu a cultura local com suas tradições e conhecimentos agrícolas, fortalecendo os laços entre a cidade e o campo.

Esse cenário de diversificação étnica e social, somado ao contexto geográfico e econômico de Corumbá, proporcionou uma estrutura social marcada pela coexistência de diferentes grupos com interesses variados, o que, por vezes, gerou tensões e disputas de poder. Contudo, essa pluralidade também trouxe um legado cultural único, caracterizado pela mescla de influências e pelo desenvolvimento de uma identidade local que reflete a diversidade e a resiliência dos habitantes de Corumbá ao longo de sua história.

As relações comerciais entre pequenos produtores e grandes e médios freteiros em Corumbá refletem uma dinâmica complexa e fundamental para a economia local, especialmente nas regiões mais próximas ao rio Paraguai e ao Pantanal. Esses produtores, geralmente estabelecidos em pequenas propriedades rurais e em distritos adjacentes, são responsáveis por uma variedade de produtos que sustentam o mercado interno e o abastecimento urbano, como lenha, melado, rapadura, entre outros itens de primeira necessidade. A dependência mútua entre os pequenos produtores e os freteiros cria uma rede de trocas comerciais que impulsiona a economia e garante o fluxo de mercadorias para áreas de difícil acesso ou demanda constante. (CORRÊA, 2010)

Os grandes e médios freteiros, por sua vez, desempenham um papel essencial como intermediários entre os produtores e o mercado urbano e regional, muitas vezes transportando esses produtos por longas distâncias até os centros de consumo. Com suas embarcações e veículos de grande capacidade, esses freteiros conseguem transitar pela complexa geografia pantaneira e pelo sistema fluvial, o que permite conectar áreas mais isoladas e integrar pequenos produtores ao circuito comercial de Corumbá. Essa conexão é particularmente relevante em períodos de cheia e seca, quando o acesso a certas regiões fica limitado e os freteiros assumem uma posição estratégica no transporte de mercadorias. (LIMA, 2011)

Entretanto, a relação entre os pequenos produtores e os freteiros nem sempre é equilibrada. Em muitos casos, a dependência dos produtores em relação aos freteiros para escoar sua produção gera um desequilíbrio de poder, onde os freteiros, por serem os responsáveis pelo transporte e pelo acesso aos mercados, podem impor condições comerciais desfavoráveis para os pequenos agricultores, como preços baixos e prazos longos para pagamento. Esse desnível econômico reflete uma dinâmica de subordinação que pode limitar a margem de lucro dos produtores e restringir suas oportunidades de crescimento. (LIMA, 2011)

Para mitigar esses desafios, alguns produtores têm buscado alternativas, como o estabelecimento de cooperativas e a criação de rotas próprias para o transporte de mercadorias, permitindo que eles negociem diretamente com o mercado consumidor. Esse tipo de organização proporciona maior independência e poder de barganha, reduzindo a vulnerabilidade frente aos freteiros e fortalecendo a posição econômica dos pequenos produtores. Além disso, iniciativas de apoio governamental e programas de desenvolvimento local têm buscado fomentar práticas mais justas e equitativas, incentivando parcerias que valorizem o trabalho dos pequenos produtores e promovam uma relação mais equilibrada com os grandes e médios freteiros.

A relação comercial entre esses grupos, embora marcada por desafios, continua sendo um dos pilares da economia de Corumbá, refletindo a importância da integração entre campo e cidade e da manutenção de canais de escoamento eficientes para o desenvolvimento sustentável da região.

A dependência dos pequenos produtores ocorre de várias formas. Primeiramente, muitos deles precisam ajustar sua produção e seus preços de venda de acordo com as

condições impostas pelos freteiros, que, como intermediários, têm o poder de definir os valores de compra e os prazos de pagamento. Em situações nas quais o transporte e a logística representam um custo elevado, os freteiros têm ainda mais influência, pois os produtores não conseguem competir com a estrutura de transporte consolidada dos freteiros, que dispõem de barcos, caminhões e até contatos comerciais diretos em mercados maiores. Assim, os produtores acabam vendendo seus produtos a preços abaixo do mercado, garantindo uma margem de lucro que muitas vezes é insuficiente para cobrir todos os custos de produção e investir em melhorias.

Essa dependência também está associada à falta de autonomia dos pequenos produtores em relação ao planejamento e à diversificação da produção, com frequência, os freteiros determinam quais produtos têm maior demanda, o que influencia diretamente o que os produtores vão plantar ou fabricar. Isso força os produtores a ficarem presos a um ciclo de cultivo específico, muitas vezes com margens de lucro reduzidas e pouca flexibilidade para adaptar-se a mudanças no mercado.

Para muitos pequenos agricultores, essa relação de dependência reforça um ciclo de fragilidade econômica e social, tornando-os mais vulneráveis a flutuações de mercado, condições climáticas adversas e até crises econômicas. Em períodos de seca ou cheia, por exemplo, a demanda por certos produtos e o custo do transporte aumentam, mas, devido à sua posição de dependência, os pequenos produtores não têm como repassar esses aumentos para o preço final, o que compromete ainda mais sua renda e estabilidade.

O navio *Fernandes Vieira* ocupa um lugar importante na história fluvial de Corumbá e do rio Paraguai, sendo uma peça emblemática do desenvolvimento comercial e cultural da região no início do século XX. Esse navio, que inicialmente foi utilizado para o transporte de mercadorias e passageiros, tornou-se um dos principais veículos de conexão entre as localidades ao longo do rio, desempenhando um papel vital para o abastecimento das cidades e vilarejos que dependiam da navegação fluvial para suas atividades cotidianas.

Construído em um período em que a navegação era a principal forma de transporte no Pantanal, o *Fernandes Vieira* fazia parte de uma frota que ajudava a escoar produtos da região para outros mercados, principalmente para a cidade de Corumbá, que se destacava como um importante centro comercial e portuário, o navio transportava produtos como carne bovina, couro, erva-mate, além de outros itens essenciais para a economia local, possibilitando a integração econômica entre o Pantanal e o restante do país. Sua rota fluvial também era um ponto de encontro para diferentes povos e

culturas, incluindo comunidades indígenas, pequenos produtores, comerciantes locais e estrangeiros, que se cruzavam e trocavam mercadorias ao longo das margens do rio. (BRAZIL; PEREIRA, 2008, pág. 18)

Com o tempo, o *Fernandes Vieira* ganhou um papel especial na memória coletiva de Corumbá, sendo associado a histórias e lendas locais que refletem a importância da navegação e dos rios para a identidade da região. Muitos relatos orais sobre o navio destacam episódios de dificuldades enfrentadas durante a época das cheias e secas, quando as condições de navegação se tornavam desafiadoras e exigiam grande habilidade dos tripulantes. Essas histórias tornaram-se parte do folclore local, simbolizando a resistência e a adaptabilidade dos habitantes de Corumbá e do Pantanal diante das adversidades naturais. (MIGUEL, 2024)

Entretanto, a trajetória do *Fernandes Vieira* foi interrompida por fatores econômicos e tecnológicos. Com a modernização dos meios de transporte e a construção de rodovias que conectaram Corumbá a outras regiões, o uso dos navios para transporte fluvial começou a declinar. A decadência do *Fernandes Vieira*, assim como de outros navios da época, marcou o fim de uma era, na qual o rio Paraguai era o principal eixo de desenvolvimento da região. O abandono gradual da navegação fluvial como meio de transporte primário resultou no desmantelamento da frota e na perda de muitos desses navios históricos.

O navio transportava uma variedade de produtos essenciais para a economia local. Produtos agrícolas, como arroz, milho e erva-mate, produzidos nas proximidades de Corumbá e nas áreas rurais adjacentes, eram carregados no *Fernandes Vieira* e enviados para serem comercializados em mercados regionais. Além disso, o navio levava gado, couro, charque e até peças de artesanato produzidas por comunidades tradicionais, contribuindo para a circulação econômica e cultural dos recursos da região. Em troca, os freteiros e comerciantes traziam de volta para Corumbá e outras localidades produtos manufaturados e artigos de primeira necessidade, que não eram produzidos localmente, como tecidos, ferramentas e alimentos processados.

O impacto do *Fernandes Vieira* no comércio regional não se limitou apenas ao aspecto econômico; ele também contribuiu para a integração cultural e social dos povos ribeirinhos, que, em cada parada ao longo do rio, interagiam e compartilhavam suas tradições e costumes. Essa troca cultural reforçou os laços comunitários e proporcionou uma maior

coesão entre as diferentes localidades do Pantanal. A cada viagem, o navio não apenas carregava produtos, mas também histórias, notícias e influências que conectavam as diversas partes da região, contribuindo para a construção de uma identidade coletiva.

Assim, o *Fernandes Vieira* deixou um legado duradouro como um agente de desenvolvimento e integração regional, essencial para a história comercial de Corumbá. Seu papel no comércio foi além do transporte de mercadorias: ele foi um catalisador de relações sociais, um impulsionador da economia local e um símbolo de uma era em que o rio Paraguai era o eixo de desenvolvimento e prosperidade para o Pantanal.

Hoje, o *Fernandes Vieira* é lembrado não apenas como um símbolo de um período próspero e dinâmico da história de Corumbá, mas também como uma representação da transição entre o antigo e o novo, onde o rio e a navegação foram substituídos pelas vias terrestres. A memória do navio permanece viva nas narrativas dos habitantes mais antigos e em registros históricos, destacando a importância do transporte fluvial para a formação da economia e da cultura de Corumbá e reafirmando o legado deixado pelo *Fernandes Vieira* na identidade local.

O *Fernandes Vieira* também representa o encontro de culturas e tradições que marcam a identidade de Corumbá e de toda a região pantaneira. Ao longo de suas rotas, o navio transportava não apenas mercadorias, mas também histórias, costumes e saberes que eram compartilhados entre as comunidades. Cada parada do *Fernandes Vieira* era uma oportunidade para troca de experiências e fortalecimento de laços entre os povos ribeirinhos, reforçando uma identidade coletiva baseada na solidariedade e na interdependência. Esse aspecto do navio como símbolo de união é especialmente relevante, pois destaca o papel fundamental da navegação fluvial na integração social de uma região de difícil acesso e com particularidades geográficas tão marcantes.

Com o tempo, o *Fernandes Vieira* ganhou uma aura quase mítica na memória coletiva de Corumbá, com histórias que foram passadas de geração em geração. Muitas dessas narrativas destacam momentos de superação, como as travessias desafiadoras em períodos de cheia e as adaptações necessárias durante as secas. A imagem do navio enfrentando as adversidades naturais se tornou uma metáfora para a perseverança dos habitantes do Pantanal, que lidam com os desafios de seu ecossistema único e de uma economia que depende fortemente dos recursos naturais e do ritmo das águas.

Apesar de ter sido desativado e substituído por outras formas de transporte, o legado do *Fernandes Vieira* permanece vivo, influenciando a maneira como a população local enxerga sua história e sua relação com o rio, esse legado pode ser visto nas celebrações culturais, nas manifestações artísticas e nos projetos de preservação histórica que buscam manter viva a memória da navegação fluvial. (RAMOS, 2022)

Em suma, o *Fernandes Vieira* deixou um legado de orgulho e identidade para Corumbá, representando um passado de prosperidade e conectividade que ainda ressoa no presente. Ele simboliza a importância do rio como caminho e como elo entre as pessoas, além de lembrar a todos do valor da resiliência e da união diante das adversidades. O navio continua sendo uma referência histórica e cultural para a comunidade pantaneira, destacando a relevância de preservar essa memória como um patrimônio imaterial, que contribui para a compreensão do desenvolvimento e da identidade regional.

## CONCLUSÃO

O navio Fernandes Vieira, peça-chave no transporte de mercadorias, não apenas sustentou a economia local, mas também perpetuou uma estrutura de dependência entre os pequenos produtores rurais e os freiteiros que controlavam o transporte pelo Rio Paraguai.

Essa relação revelou-se essencial para o escoamento da produção agrícola, mas consolidou a posição dominante dos freiteiros, que, ao ditarem os preços e condições de frete, frequentemente exploravam a vulnerabilidade dos produtores. Esta dinâmica, longe de ser uma colaboração equilibrada, frequentemente reforçava um ciclo de desigualdade econômica, no qual os pequenos agricultores enfrentavam barreiras significativas para crescer ou para negociar melhores condições de transporte e venda. A narrativa que enaltece o papel do Fernandes Vieira como motor do desenvolvimento deve, portanto, ser ponderada frente às restrições que ele impôs a uma parte significativa da população local.

Por outro lado, o estudo evidencia a importância do navio Fernandes Vieira que promoveu o intercâmbio cultural entre as comunidades ribeirinhas e contribuiu para uma identidade regional, essa contribuição veio acompanhada de um controle econômico que limitava a autonomia dos pequenos produtores. Com a modernização e a substituição do

transporte fluvial por rodovias, surgiram novas dinâmicas que romperam, em parte, essa dependência, ainda que também tenham trazido desafios.

## **FONTES**

BORTOLOTTI, Ieda Maria; AMOROZO, M. C. M. Aspectos históricos e estratégias de subsistência nas comunidades localizadas ao longo do rio Paraguai em Corumbá-MS. *Pantanal: Territorialidades, culturas e diversidade*, p. 57-88, 2012.

CARMO BRAZIL, Maria do; PEREIRA, Luiz Alberto Sampaio. O navio Fernandes Vieira: memória e história social do sul de Mato Grosso. *Territórios e Fronteiras*, v. 1, n. 2, p. 101-132, 2008.

CORRÊA, Valmir Batista; CORRÊA, Lúcia Salsa. Charqueadas: uma alternativa na economia pecuária do sul de Mato Grosso (1880-1930/40). *albuquerque: revista de história*, v. 2, n. 3, 2010.

MIGUEL, Tânia Maria Lima. Entrevista com a Dona Nalsiza Lima Miguel, concedida no dia 16 de Junho de 2024, armazenada no arquivo digital da autora.

RAMOS, Elvis Christian. REESTRUTURAÇÕES PRODUTIVAS DE CORUMBÁ-MS NA REGIÃO PANTANEIRA. *Mercator (Fortaleza)*, v. 21, p. e21002, 2022.

REYNALDO, Ney Iared. Comércio e navegação no rio Paraguai (1870-1940). In: XI Jornadas Interescuelas/Departamentos de Historia. Departamento de Historia. Facultad de Filosofía y Letras. Universidad de Tucumán, 2007.

## **REFERÊNCIAS BIBLIOGRÁFICAS**

ALVES, Gilberto Luiz. MATO GROSSO E A HISTÓRIA: 1870-1929 (Ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro). *Boletim Paulista de Geografia*, n. 61, p. 5-82, 1984.

GORGA, Eduardo Freitas; DE FREITAS, Elisa Pinheiro. CORUMBÁ E O EXÉRCITO BRASILEIRO NA FORMAÇÃO DA TERRITORIALIDADE FRONTEIRIÇA: INTEGRAR

PARA JAMAIS ENTREGAR. In: Anais do Congresso Brasileiro de Processo Coletivo e Cidadania. 2019. p. 795-808.

LIMA, Josiana Aparecida. A precarização do trabalho: migrantes nordestinos no município de Leme-SP: caminhos, estradas e sonhos. 2011.

TOMICH, Thierry Ribeiro et al. Sistemas produtivos de assentamentos rurais do Município de Corumbá, MS. Anais do Simpósio sobre recursos naturais e sócio-econômicos do Pantanal, Corumbá, 2004.

## IMAGEM



Descrição: Navio Fernandes Vieira a bombordo

Fonte: <https://somosmigueis.blogspot.com/2014/>