

Das selvas à metrópole: as rotas de exportação da erva-mate sul-matogrossense (estruturação, transformações, intermodalidade – 1883-1949)*

From the Jungles to the Metropolis: the Export Routes of Sul-Mato-Grossense Yerba-Mate (Structuring, Transformations, Intermodality – 1883-1949)

Paulo Roberto Cimó Queiroz**

Resumo: No extremo sul da província, depois estado brasileiro de Mato Grosso, os bosques nativos de erva-mate (*Ilex paraguayensis*) foram explorados, com vistas à exportação, desde as décadas finais do século XIX até os anos 1960, tendo sempre a Argentina como principal mercado. Até meados do século XX, a maior parte da produção provinha de uma única empresa. Neste trabalho examino as estratégias dessa empresa para viabilizar o transporte desde os locais de extração até a cidade de Buenos Aires, onde o produto era beneficiado e consumido. A pesquisa mostra que os esquemas de transporte foram influenciados tanto pelas características físicas das regiões percorridas como pela condição fronteiriça da zona produtora, tendo sido utilizados os mais diversos meios, desde costas humanas até comboios ferroviários. Os marcos temporais são o início formal das operações da empresa e o encerramento de seu último contrato de arrendamento dos ervais. As fontes são, principalmente, documentos da própria empresa, dados estatísticos, documentação oficial brasileira e relatos memorialistas.

Palavras chave: Mato Grosso. Companhia Mate Laranjeira. Transportes. Paraguai. Argentina.

* Submissão: 14/12/2022 | Aprovação: 03/01/2024 | DOI: 10.29182/hehe.v27i1.904

** Faculdade de Ciências Humanas, Universidade Federal da Grande Dourados, Brasil | ORCID: 0000-0002-0866-1239 | E-mail: prcqueiroz@uol.com.br



Abstract: In the extreme south of the Brazilian province (later state) of Mato Grosso, the native forests of yerba mate (*Ilex paraguayensis*) were explored, with a view to exporting, from the late decades of the 19th century to the 1960s, Argentina always being the main market. Until the mid-20th century, most of the production came from a single company. In this work I examine the strategies of this company to enable transportation from the extraction sites to the city of Buenos Aires, where the product was processed and consumed. The research shows that the transport schemes were influenced both by the physical characteristics of the travelled regions and by the border condition of the producing area, as well as the diversity of means that were used, from human backs to railway trains. The time milestones are the formal start of the company's operations and the closure of its last lease of yerba forests. The sources are mainly documents of the company itself, statistical data, official Brazilian documentation and memorialist reports.

Keywords: Mato Grosso. Mate Laranjeira Company. Transport. Paraguay. Argentina.

JEL: N76.

Introdução

A economia da erva-mate, surgida em fins do século XVI no Paraguai, então possessão espanhola, constituiu um dos mais emblemáticos casos de integração comercial entre diferentes regiões da América do Sul.¹ No período pós-independências, os principais países consumidores (Argentina, Uruguai e Chile) não eram produtores, dependendo, portanto, das remessas paraguaias e brasileiras. No Brasil, a exploração dos ervais nativos constituiu uma atividade importante desde o início do século XIX. A maior parte da produção vinha da província, depois estado, do Paraná, mas a erva era abundante também no Rio Grande do Sul, em Santa Catarina e no extremo sul de Mato Grosso (Corrêa Filho, 1957; Linhares, 1969).²

Nessa última região, os ervais foram explorados, com vistas à exportação, desde as décadas finais do século XIX até os anos 1960, tendo sempre a Argentina como principal destino. A área de ocorrência da erva estendia-se por mais de 5 milhões de hectares e tinha a forma aproximada de um quadrilátero.³ Denominada, às vezes, *planalto do Amambai*, e habitada, desde tempos imemoriais, por indígenas Guarani e Kaiowá, essa área confinava com a república do Paraguai pelo alto das serras de Amambai, a oeste, e Maracaju (*Cordillera del Mbaracayú*), ao sul; a leste seu limite era o alto Paraná e ao norte, *grosso modo*, os rios Ivinhema e Brillante (Figura 1).⁴

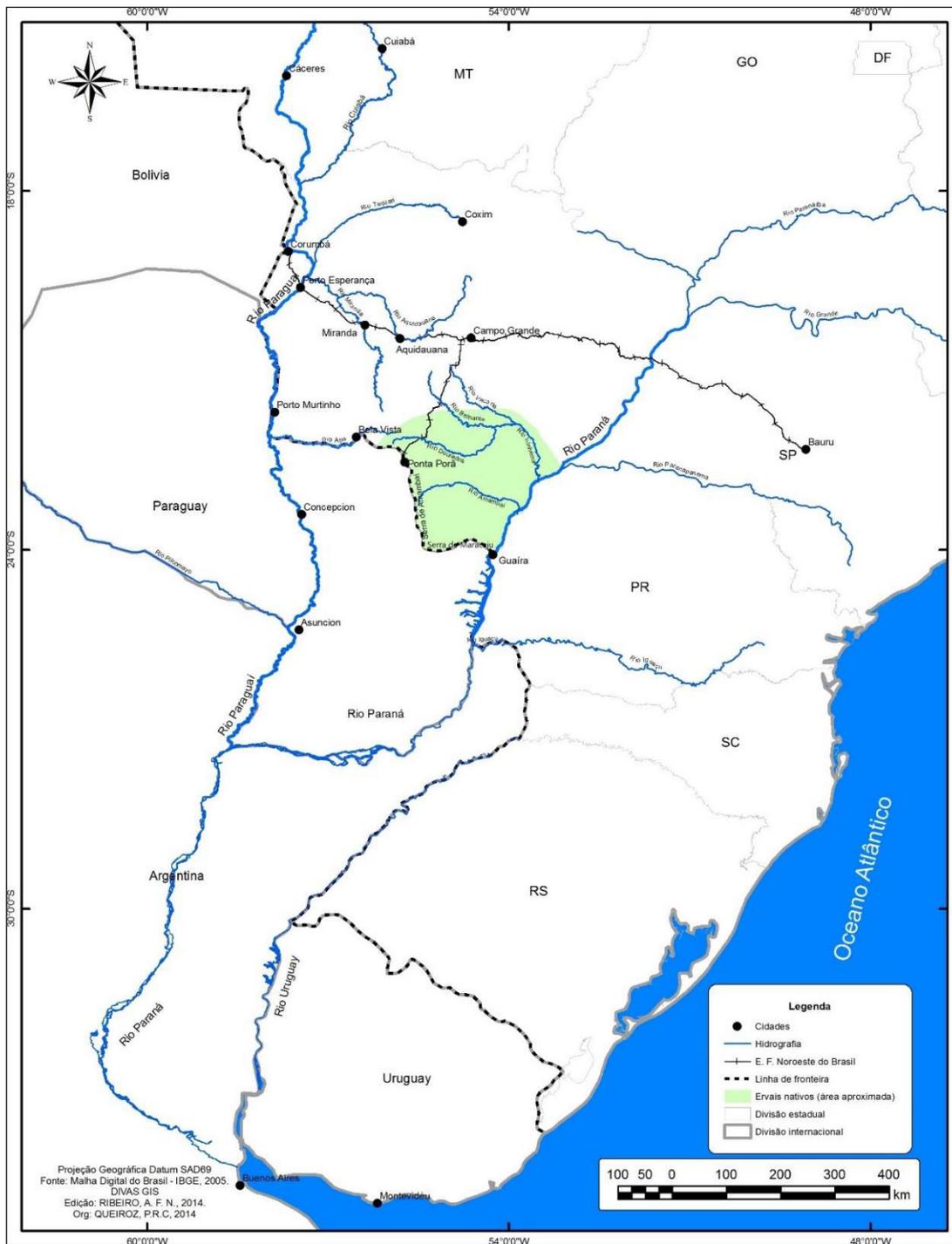
¹ A planta da erva-mate (*Ilex paraguayensis*) é considerada nativa da porção central da bacia platina, embora sua difusão deva muito à ação dos povos que habitaram essa região antes da chegada dos europeus (Eremites de Oliveira; Esselin, 2015).

² Em 1977 a porção meridional do antigo Mato Grosso passou a constituir um novo estado (Mato Grosso do Sul). Neste trabalho, visando facilitar a redação e evitar o anacronismo, designo a referida porção como “sul do antigo Mato Grosso”, “antigo sul de Mato Grosso” ou simplesmente “SMT”.

³ No interior dessa vasta área, os bosques de erva-mate constituíam uma parte relativamente pequena, visto que se encontravam dispersos em meio a outras formações vegetais.

⁴ As referidas “serras” são, na verdade, *cuestas*, isto é, a parte mais alta do planalto sedimentar da bacia do alto Paraná. A serra de *Mbaracayu* não deve ser confundida com outro segmento das mesmas *cuestas* que, embora também denominado “serra de Maracaju”, constitui a continuação da serra de Amambai em direção ao norte, em território inteiramente brasileiro.

Figura 1 – Área de ocorrência dos ervais do SMT e algumas vias de comunicação na bacia platina



Fonte: Elaboração própria.

Até meados do século XX, a maior parte da produção provinha de uma única empresa, a qual, mediante concessão pública em regime de arrendamento, explorava grandes extensões das terras devolutas que con-

tinham os ervais. A concessionária original, estabelecida pelo empresário brasileiro Tomás Laranjeira no início da década de 1880, assumiu, ao longo do tempo, diversas configurações societárias: Companhia Mate Laranjeira S.A. (sediada no Rio de Janeiro, 1891-1902, aqui designada CML); Laranjeira, Mendes & Cia. (com sede em Buenos Aires, 1903-1917); Empresa Mate Laranjeira S.A. (Buenos Aires, 1917-1929); e novamente Companhia Mate Laranjeira S.A. (subsidiária da matriz argentina, com sede no Rio de Janeiro, de 1929 em diante). Ao longo de um quarto de século, desde os anos iniciais da década de 1890, a empresa deteve o monopólio da exploração em praticamente toda a área de ocorrência dos ervais. Em 1916 ela perdeu seu monopólio, mas seguiu como grande arrendatária até o ano de 1949 (Queiroz, 2021).

Embora geralmente menor que a dos demais estados ervateiros, a produção sul-mato-grossense foi significativa em termos nacionais (v. tabela abaixo).

Tabela única – Erva-mate mato-grossense e sua participação no total nacional (1891-1945)

Período	Item considerado	Volume (média anual, em kg)	Participação no total das exportações brasileiras de erva-mate no período (%)
1891-1901	Erva-mate produzida pela CML	4.112.005	13,5
1902-1910	Erva-mate exportada por Mato Grosso	4.600.014	9,3
1911-1920	Erva-mate exportada por Mato Grosso	5.920.555	8,2
1921-1930	Erva-mate exportada por Mato Grosso	11.086.128	13,0
1935-1945	Erva-mate exportada pela CML	8.640.494	15,4

Fonte: dados constantes em Queiroz, 2021 (p. 243, 254 e 259), retrabalhados pelo autor.

Obs.: não constam dados para 1932, 1933 e 1934; em 1931, a erva exportada pela CML correspondeu a 11,8% do total nacional.

Os processos produtivos eram relativamente simples e dependiam, em alto grau, da habilidade dos trabalhadores. A maior parte da força de

trabalho era constituída pelos *mineros*, que cortavam os ramos das erveiras e efetuavam, na sequência, o *sapeco*, considerado o início do beneficiamento; conduzida ao *rancho*,⁵ a erva *sapitada* passava por um demorado processo de secagem no *barbaquá*, instalação que “era a parte mais importante, o ponto principal na elaboração da erva-matê”; na sequência, após ser “triturada com paus em uma espécie de terreiro”, a erva “estava pronta para ser ensacada” (Arruda, 1997, p. 63; Serejo, 2008, p. 236-244). O produto assim obtido é a erva denominada *cancheada*, que era exportada em embalagens rústicas.⁶

Os trabalhadores diretos, cujo número elevava-se a milhares, eram indígenas Kaiowá e Guaraní e, principalmente, cidadãos paraguaios, recrutados no interior da república vizinha. O trabalho dos *mineros*, em particular, era extremamente penoso e desenvolvido em condições análogas à escravidão: o trabalhador era engajado por meio de um adiantamento, ficava obrigado a abastecer-se nos armazéns da própria empresa e não podia deixar seu posto enquanto não saldasse integralmente seus débitos (Ferreira, 2007; Arruda, 1997; Guillen, 2007; Oliveira, 2021).⁷

A literatura sobre essa empresa é relativamente extensa; o tema dos transportes, contudo, não foi ainda abordado de forma a abranger todo o período de atuação da concessionária.⁸ Esse é, portanto, o objetivo do presente texto: analisar, na média duração, as estratégias postas em prática pela empresa a fim de viabilizar o transporte de sua produção desde os locais de extração até a cidade de Buenos Aires, onde o produto era beneficiado e consumido. Os marcos temporais são o início formal das operações da concessionária (1883) e o encerramento de seu último contrato de arrendamento (1949). Como fontes utilizo, principalmente,

⁵ O *rancho* era “a unidade básica da estrutura de organização e produção da empresa”, abrangendo o processo de elaboração da erva “desde a sua localização dentro da mata até seu ensacamento” (Arruda, 1997, p. 61).

⁶ A erva *cancheada* já podia ser consumida; na Argentina, contudo, antes de ser acondicionada em embalagens apropriadas para a distribuição aos consumidores, ela passava por um segundo processo de beneficiamento (A indústria..., 1914, p. 255).

⁷ Tais métodos eram igualmente utilizados, no lado paraguaio, por empresas como a *Industrial Paraguaya* (Barrett, 1988).

⁸ Nessa literatura destacam-se: Corrêa Filho (1925), Figueiredo (1968), Serejo (1986), Arruda (1986 e 1997), Guillén (1991, 1996, 2003 e 2007), Bianchini (2000), Thomas (2012), Queiroz (2013, 2015, 2016a, 2016c, 2018, 2021, 2022a e 2022b), Magalhães (2014).

documentos da própria empresa, documentação oficial brasileira, dados estatísticos e relatos memorialistas, além de outros trabalhos acadêmicos.

O movimento comercial da concessionária tinha dois sentidos: além de exportar sua produção, ela trazia aos ervais os artigos necessários ao desenvolvimento de seus trabalhos, aí incluída a subsistência do pessoal. Inicialmente, esses dois movimentos ocorriam nos mesmos leitos, ou seja, os esquemas voltados à exportação serviam também à importação; mais tarde, contudo, como veremos, essa coincidência torna-se apenas parcial.

As atividades de transporte dividiam-se em dois subconjuntos: 1) deslocamentos no interior dos próprios ervais, pelos quais a erva transitava dos locais onde era extraída até aqueles onde era processada; 2) transportes de longo curso, por assim dizer, pelos quais a erva processada era conduzida dos locais de produção ao mercado de destino. Esse amplo conjunto foi marcado pela intermodalidade, sendo utilizados os mais diversos meios: costas humanas, tropas de mulas, carretas de bois, embarcações fluviais, caminhões automotores e comboios ferroviários.

No campo da geografia dos transportes, um autor clássico menciona a tendência de se buscar o “caminho de menor impedimento”: as mercadorias, bem como os viajantes, “parecem, teoricamente, obedecer, como a água, à *lei da gravidade*, isto é, *descem* das vertentes para os vales e destes para os *escoadouros*, ou portos” – seguindo, “à maneira das águas fluentes, os percursos de mais fácil escoamento” (Silva, 1949, p. 1; grifos do original). Isso é certamente verdadeiro, de modo geral. No caso aqui estudado, contudo, a escolha das várias rotas e estratégias de locomoção nem sempre foi condicionada apenas pelas características físicas das diferentes regiões percorridas. Na última década do século XIX e na primeira do XX, por exemplo, esquemas de transporte foram adotados pela empresa sob a pressão de contingências políticas, ligadas a diversos interesses públicos e privados na zona produtora (Mato Grosso) e na zona de trânsito da produção (a república do Paraguai).

1. A economia ervateira e a fronteira entre Mato Grosso e o Paraguai

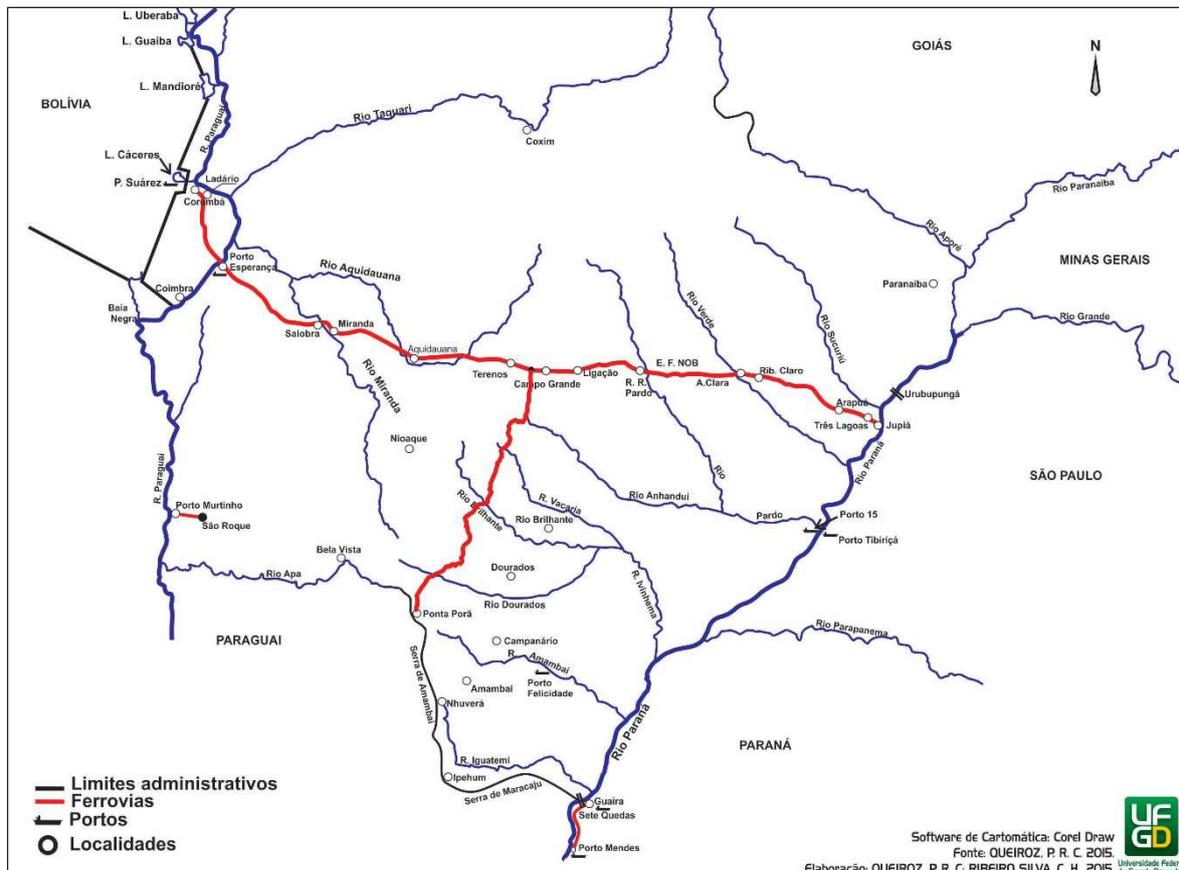
Os ervais sul-mato-grossenses situavam-se em uma região que, até o Tratado de Madrid (1750), pertencia, *de jure*, ao império espanhol –

formando, portanto, um único conjunto com os ervais situados em território atualmente paraguaio. O ajuste de 1750 deu a Portugal a posse da referida região, mas ele foi logo anulado (1761) e, a despeito de um novo tratado (1777), as potências ibéricas jamais chegaram a um acordo sobre suas fronteiras sul-americanas. Desse modo, no século XIX, todo o extremo sul do atual Mato Grosso do Sul, aí incluída sua região ervateira, era reivindicado pela república do Paraguai. Os limites atuais somente foram estabelecidos em 1872, após a derrota paraguaia na guerra da Tríplice Aliança (1864-1870).⁹

Embora fossem conhecidos no Brasil desde, pelo menos, o início do século XIX, os ervais situados na zona de litígio em Mato Grosso não foram objeto de exploração significativa por parte de brasileiros até a década de 1870 (Fernandes; Queiroz, 2013); eles eram, entretanto, explorados por empresários paraguaios, que tinham como referência a vila de Concepción (Cardona Benítez, 2008, p. 82; Ferrer de Arréllaga, 1985, p. 62 e 68). Um caminho terrestre entre Concepción e as bordas do planalto atualmente sul-mato-grossense existia desde o período colonial, tendo sido melhorado na década de 1860 e no imediato pós-guerra (Garavaglia, 1983, p. 451; Alvarenga Caballero, p. 22-23, 34 e 60).

⁹ Desde então, no que concerne ao SMT, a fronteira segue pelo rio Paraguai, desde a Bahia Negra até a foz do rio Apa, daí águas acima por esse rio e seu formador Estrela e em seguida pelo alto das serras de Amambai e Maracaju até o salto das Sete Quedas, no rio Paraná (Figura 2).

Figura 2 – O SMT e algumas de suas vias de comunicação



Fonte: Elaboração própria.

Assim, não chega a ser surpreendente a continuidade que se observa, após a guerra, na economia ervateira agora propriamente sul-mato-grossense – a qual se serve das rotas que eram utilizadas no país vizinho e orienta-se para os portos do rio Paraguai (Asunción e, especialmente, Concepción). Num primeiro momento, continuam a ser paraguaios os próprios agentes, como se observa pelas mais antigas referências oficiais à extração ervateira no SMT, todas posteriores a 1870. A exploração da erva-mate “apenas acha-se iniciada por alguns indivíduos vindos do Paraguai”, informava em 1880 o presidente da província, quem aludia também à necessidade de “evitar que os grandes ervais que possuímos naquelas serras [Amambai e Maracaju] sejam estragados pelos paraguaios” (RMT 1880, p. 40 e 38).¹⁰

¹⁰ Para designar os relatórios apresentados pelos presidentes de província ou estado às assembleias legislativas, utilizo neste trabalho as abreviaturas RMT (para Mato Grosso) e RPR (para o Paraná), seguidas do ano em que cada documento foi apresentado.

O fato é que, nessa região, mesmo após o tratado de 1872 e sua demarcação (1873-74), o conceito de fronteira continuava a ser “*algo no muy preciso*”; os empresários que obtinham, em Concepción, autorização para explorar os ervais paraguaios, estendiam sua atuação para mais além: “*en busca del mate la línea demarcatoria era burlada, y [...] así como antes de la Guerra [...], seguían con sus prácticas de elaboración del mate por esas latitudes*” (Cardona Benítez, 2008, p. 83).

Nessa época, portanto, a economia ervateira sul-mato-grossense integra um processo mais amplo, sendo os caminhos entre Concepción e o planalto do Amambai percorridos não só por empresários e trabalhadores ervateiros mas também por mercadores paraguaios e brasileiros, os quais, com suas caravanas de carretas, dedicavam-se ao intercâmbio com a população do SMT (Alvarenga Caballero, 1984, p. 60; Cardona Benítez, 2008, p. 80-83). Assim, Concepción tornou-se, no pós-guerra, o principal empório comercial do extremo sul mato-grossense, beneficiada por sua favorável situação geográfica¹¹ e por uma circunstância histórica pouco conhecida: o livre comércio entre Mato Grosso e a república do Paraguai, estabelecido pelo tratado de Amizade, Comércio e Navegação assinado entre os dois países em 1872 (Queiroz, 2017).¹² Desse modo, essa região de fronteira pode mesmo ser pensada como um “espaço binacional”, num caso similar, por exemplo, àquele da fronteira do nordeste mexicano com os EUA (Cerutti, 1993, p. 9-10).

A continuidade há pouco referida é visível até mesmo no caso de Tomás Laranjeira, considerado o iniciador da indústria extrativa do mate em terras sul-mato-grossenses (embora tenha sido, na verdade, apenas o primeiro a conseguir legalizar sua atividade perante os poderes públicos). De fato, Laranjeira, que, durante a guerra da Tríplice Aliança, havia atuado como comerciante, fornecendo gêneros às tropas aliadas, estabeleceu-se depois em Concepción, onde se tornou um destacado cidadão e obteve “*en forma gratuita la posesión de tierras sobre gran parte del barranco en la zona portuaria*” (Alvarenga Caballero, 1984, p. 70). O próprio empresário

¹¹ Corumbá, o mais próximo centro importador brasileiro, situava-se centenas de quilômetros a noroeste da região sul-mato-grossense que era atendida pelo porto paraguaio (v. Figura 1).

¹² Embora a liberdade de comércio fosse restrita aos gêneros de produção local, como o gado bovino criado em Mato Grosso, o intercâmbio abrangia (de forma quase sempre ilícita) toda sorte de mercadorias provenientes de terceiros países, importadas pelos negociantes *concepcioneros* e consumidas no SMT.

informa haver-se dedicado já nos anos 1870 à extração ervateira no Paraguai, antes de obter, em 1882, permissão oficial para fazê-lo em território brasileiro (Corrêa Filho, 1925, p. 15). Finalmente, mas não menos importante, a economia ervateira sul-mato-grossense contou sempre, no período aqui estudado, com a força de trabalho de paraguaios – o que ajuda, por sua vez, a explicar a virtual ausência, no mundo ervateiro, do idioma português, substituído pelo espanhol e principalmente pelo guarani, que “deu nome aos ranchos, a instrumentos de trabalho, aos tipos de erva” (Arruda, 1997, p. 88).

2. Configuração inicial dos esquemas de transporte

A esse respeito, um bom resumo aparece em um texto publicado em 1914:

Os pequenos galhos cortados [das árvores do mate] são transportados pelos próprios trabalhadores [*mineros*] para os diferentes ranchos dos acampamentos, onde são submetidos à operação de torrefação [...]. O mate assim seco é ou ensacado ou *atacado* em surrões de couro, denominados terços, sendo em seguida transportados para um porto de embarque, donde os vapores o conduzem para Buenos Aires (A industria..., 1914, p. 255).

Sobre os transportes no interior dos ervais, disponho apenas de relatos produzidos no século XX – os quais, todavia, não deixam de fornecer-nos uma noção da realidade de períodos anteriores. Especialmente detalhada é a descrição feita pelo memorialista Umberto Puiggari, publicada em 1933. O *caati* (erval), diz Puiggari, “é um verdadeiro labirinto na mata bruta”, com seu “sistema caprichoso de estradas, que se cruzam em todos os sentidos”; havia “uma infinidade de *tapé-poy*, caminhos estreitos, verdadeiros trilhos de cabras”, por onde transitavam os *mineros* conduzindo seus fardos. Havia também os *tapé-hacienda*, ou “caminhos de cargueiros”, pelos quais os diversos ranchos se ligavam ao *tapé-guassú*, a “estrada maior, limpa, destocada, ampla”, “destinada ao trânsito de caminhões ou carretas, que recebem a erva já ensacada”. Segundo o autor, o “erval que tem, por exemplo, quatro *tapé-guassú*, possui, pelo menos, cinquenta *tapé-hacienda* e mais de duzentos *tapé-poy*” (Puiggari, 1933, p. 29-30).

Em obra publicada originalmente em 1946, o memorialista Hélio Serejo, que viveu na região ervateira, informa por sua vez que, pela “lei dos ervais”, os *mineros* eram obrigados a levar às costas seus *raídos* (os fardos de folhas de erva) “até uma distância de três mil passos”: “Daí por diante, [...] as *arrias* [muares] conduzirão as folhas até o barbaquã” (Serejo, 2008, p. 237). Serejo menciona também o transporte em sentido inverso, pelo qual os “víveres” chegam “no mais recôndito da selva bruta” “por um trilho tortuoso e estreito, nos lombos das pacientes *arrias*” (2008, p. 245 e 246).

No tocante às rotas de exportação, convém notar inicialmente que, no planalto, onde se situavam os ervais, predomina um relevo de chapada, relativamente favorável ao tráfego; para chegar ao rio Paraguai, contudo, era preciso primeiro “descer a serra”, isto é, vencer um desnível de centenas de metros, em trilhas de trânsito difícil e arriscado. Assim, os pontos iniciais do transporte de longo curso tenderam a situar-se em locais o mais próximos possível das bordas das serras.

Uma vez que a fronteira seguia pelos pontos mais altos das *cuestas*, as bordas situavam-se em terras da república do Paraguai. Assim, de modo nada surpreendente, em vista da fluidez dessa fronteira, Laranjeira estabeleceu a administração e o depósito central de sua empresa em pleno território do país vizinho: o ponto chamado Capivari, próximo da atual cidade paraguaia de Pedro Juan Caballero (gêmea da brasileira Ponta Porã). Capivari situava-se cerca de 15 km a oeste da linha divisória, precisamente em uma das “bocas” da *picada do Chirigüelo*, como era conhecida a rústica estrada de descida da serra. Outros locais secundariamente utilizados por Laranjeira para o início da longa jornada foram Nhu Verá, também na serra de Amambai, e Ipeum, na serra de Maracaju (Figura 3).¹³

De Capivari, a mercadoria era levada a Concepción em carretas traçadas por bois (Rosa, 1962, p. 23); de Nhu Verá, os carregamentos seguiam também para Concepción mas, já então, num esquema intermodal: “até alcançar o rio Ipané, o transporte era feito por terra; deste ponto até o rio Paraguai, e por este acima até o porto de Conceição, a erva era transportada em pequenas chatas a zinga” (Serejo, 2008, p. 260-261). Já a partir de Ipeum, o destino era o porto de Asunción, também em um

¹³ Nhu Verá corresponde atualmente às cidades gêmeas de Coronel Sapucaia (Brasil) e Capitán Bado (Paraguai), enquanto Ipeum corresponde a Paranhos (Brasil) e Ypé Jhu (Paraguai).

Assim, já o primeiro relatório da CML informa que, em Concepción, o produto era “depositado em vastos armazéns e pouco a pouco embarcado para Buenos Aires onde, depois de beneficiado, é entregue ao consumo público” (CML 1893).¹⁶ Dada a falta de referências, no âmbito da documentação consultada, suponho que o transporte nesse trecho era feito por terceiros, fossem empresas de navegação ou mesmo proprietários individuais de embarcações.

3. Mudanças nos esquemas de transporte da década de 1890 ao início do século XX

Ainda na década de 1890, os esquemas originais sofreriam importantes abalos. Primeiro, ao renovarem e ampliarem a concessão de Laranjeira, em 1890, os dirigentes da recém instaurada república brasileira introduziram uma exigência inédita: a erva deveria ser exportada por um “porto do estado de Mato Grosso”, devendo o concessionário construir uma “estrada de rodagem” ligando o porto ao “interior” do estado (Decreto nº 520, 23 jun. 1890, cláusula VI).¹⁷ Tal exigência correspondia, provavelmente, a “sentimentos regionalistas e nacionalistas, visto que não ficaria bem aos dirigentes mato-grossenses, sobretudo no novo regime, admitir que uma importante riqueza pública continuasse a ser exportada por meio de território estrangeiro” (Queiroz, 2016a, p. 333). Esperava-se, no caso, que se transferissem para território mato-grossense os serviços de apoio às caravanas de carretas, os quais floresciam no país vizinho. Sendo o mate do SMT exportado por Concepción, explicava em 1894 o representante brasileiro no Paraguai, as carretas carregadas de erva

atravessavam grande extensão de território paraguaio, valorizando-o, transferindo-lhe os benefícios do trânsito que o governo brasileiro esperava fosse reservado a Mato Grosso. As estações paraguaias para abastecimento dessas carretas acabaram por tornarem-se núcleos populacionais, prati-

¹⁶ Para simplificar a redação, os relatórios apresentados pela diretoria da Companhia Mate Laranjeira às assembleias de acionistas são aqui referenciados pela sigla CML seguida do ano em que se realizou a assembleia (ficando claro, portanto, que um relatório assim designado se refere principalmente às atividades do ano anterior).

¹⁷ A legislação emanada dos poderes centrais do Brasil, desde 1808, encontra-se gratuitamente disponível em vários sítios da internet, como aqueles da Câmara de Deputados e do Senado Federal.

cando a agricultura e o comércio, em detrimento do vizinho Estado brasileiro (*apud* Doratioto, 2012, p. 59-60).¹⁸

Em termos geográficos e econômicos, considerando-se a localização dos ervais, do mercado consumidor e da via de escoamento (o rio Paraguai), a exigência de um porto nacional era claramente desfavorável aos interesses da CML, pois implicaria um extenso desvio de rota na direção noroeste. Essa estipulação, de todo modo, foi cumprida mediante o estabelecimento, acima da foz do Apa, do porto denominado “Murtinho” (v. figuras).¹⁹

Por outro lado, a própria ampliação da área arrendada, também a partir de 1890, concedeu à empresa ervais mais distantes do núcleo original dos trabalhos, o que implicou novos desafios logísticos e deixou ainda mais evidente o caráter excêntrico do Porto Murtinho. De fato, desde então se distinguem, no interior do arrendamento, uma “zona norte” e uma “zona sul”, separadas pelo rio Amambai (v. Figura 3). Na primeira, segundo explicava o presidente da CML, a empresa tinha “todos os serviços, quer de elaboração, quer de transporte, montados em condições de aproveitar todos os ervais que nela se acham situados”; o mesmo, contudo, não ocorria na “longínqua” zona sul, a “mais rica e extensa dos ervais da companhia” (CML 1895). Assim, já em 1894 se declara que, devido à “longa distância”, o Porto Murtinho não poderia ser referência para a adoção de “qualquer meio de ação [...] em relação à elaboração e transporte do produto” na zona sul (CML 1894).

Nesse contexto, registra-se um importante recuo do poder público em relação à exigência feita em 1890: apenas quatro anos depois, a CML foi autorizada a efetuar seu comércio por um segundo ponto, a saber, a estação fiscal estadual estabelecida em Ipeum, precisamente nos limites da referida zona sul (Contrato..., 1894, cláusula 9^a). Assim, a produção dessa zona seria levada a Asunción, e para tanto o pessoal, “quer de elaboração, quer de condução, foi aumentado”, “elementos de transporte [foram] adquiridos em grande escala”, estradas foram melhoradas e novas

¹⁸ O diplomata notava, aliás, que o mesmo ocorria no sentido inverso, pois era também por Concepción que se fazia a importação dos gêneros necessários ao abastecimento dos “milhares de indivíduos” relacionados, direta ou indiretamente, aos trabalhos da CML (*apud* Doratioto, 2012, p. 60).

¹⁹ Ao que parece, o Banco Rio e Mato Grosso, controlador da CML, tentou de alguma forma integrar o Porto Murtinho ao conjunto de seus interesses na região (Queiroz, 2010 e 2016a).

estavam sendo “abertas e estudadas” (CML 1896; o mesmo em CML 1897). De Ipeum, a erva seguia por estradas carreteiras que levavam agora a dois portos fluviais, ambos situados em território paraguaio: Panadero, já citado, e Igatimy (no rio Jejuí, outro formador do Jejuí-Guaçu; v. Figura 3).

A esse respeito, dispomos do depoimento de um certo Antonio Cusmanich, que afirmava ter sido, entre 1895 e 1900, encarregado das embarcações da CML “*que hacen la navegación por los rios Jejuí hasta los puertos de Panadero y Igatimy*”; segundo Cusmanich, essas embarcações conduziam “*la hierba mate que la dicha compañía trabaja en los herbales brasileiros al sul de Amambai; la cual bajava toda por eses rios hasta el puerto de esta capital [Asunción]*” (relato datado de Asunción, abril de 1902, *apud* Corrêa Filho, 1925, p. 39, nota 42). O ex-empregado informa, aliás, que a mesma rota era utilizada para a importação de gêneros de consumo: “*las embarcaciones cuando subian aguas arriba eran conductoras de toda clase de mercaderias, como sean: maiz, porotos, arros, graza, sal, bebidas, alpillera para el envase de la yerba, hilo de costurar bolsas, rodados para carretas y todas clases de generos de tejido*”; e acrescenta: “*las cargas eran descargadas en los puertos paraguayos denominados Igatimy y Panadero y de esos puertos seguian en carretas por tierra hasta el deposito central que la compañía tiene en Ipehum*” (*apud* Corrêa Filho, 1925, p. 39, nota 42).

Já no tocante à zona norte, a CML parece haver protelado o quanto pôde a utilização do Porto Murтинho. Desde logo ela obteve uma prorrogação, por dois anos, do prazo para abertura do porto e respectiva estrada de acesso. Essa estrada, com cerca de 300 km e destinada ao trânsito de carretas, foi dada por concluída em fins de 1893; era uma via “excelente”, segundo a diretoria da CML, exceção feita ao “trecho de terrenos baixos que formam o litoral do rio Paraguai”, ou seja, as duas dezenas de quilômetros percorridas em pleno Pantanal, trecho no qual se estavam “fazendo obras de estivamento e aterro” (CML 1894). Quanto ao porto, informa-se que em 1894 já se achavam “levantados não só vasto e elegante edifício para o depósito do mate, como também uma sólida ponte destinada ao nosso trapiche”; na ponte, ademais, já estaria assentado ou em vias de assentamento “o guindaste a vapor para a carga e descarga de nossas mercadorias”. Nem por isso, entretanto, teve início a operação do novo porto – o qual, conforme notou a empresa, não con-

tava ainda com uma “mesa de rendas alfandegada”, isto é, a agência federal encarregada de efetuar o desembaraço dos bens importados e exportados (CML 1895).

Todavia, mesmo tendo sido a mesa de rendas finalmente instalada em 1898, a CML somente efetivou a mudança de sua rota depois da materialização de uma outra importante circunstância. O fato é que, no final da década de 1890, o complexo jogo de interesses no interior da república do Paraguai colocou em xeque aquele que havia sido sempre o principal pilar de todo o esquema de exportação da erva-mate sul-mato-grossense: o trânsito pelo território paraguaio, isento de tributos, na vigência do já referido livre comércio entre Mato Grosso e o Paraguai. Esse “livre trânsito” passou a ser questionado por *La Industrial Paraguaya*, uma competidora da CML formada em 1886 e entre cujos acionistas encontravam-se os principais nomes da elite paraguaia da época. Visava-se, mediante a imposição de uma taxa de trânsito, encarecer a produção sul-mato-grossense, o que beneficiaria a colocação da erva paraguaia no mercado argentino. Assim, em 1897 o tratado de livre comércio foi denunciado pelo governo paraguaio e em 1898 editou-se uma lei que estabelecia, entre outras coisas, o seguinte: “*Toda yerba de procedencia extranjera pagará por su introducción o tránsito por la República, los mismos derechos que paga la yerba paraguaya por su exportación*” (Album gráfico de Concepción, 1927, p. 124; Cardona Benítez, 2008, p. 238-239).

Em face desse tributo, a CML tratou “imediatamente de transferir para porto brasileiro grande parte da exportação” antes feita pelo Paraguai – uma “tarefa bastante difícil”, realizada “precipitadamente” (CML 1899). Contrariava-se, assim, o que a empresa havia anunciado no ano anterior, a saber, que a “mudança definitiva para o porto Murtinho” seria realizada “cautelosamente”, “de modo a não prejudicar a organização do nosso serviço” (CML 1898). Esse caráter de precipitação sugere que, não fosse a nova taxa, a concessionária tenderia a adiar indefinidamente a mudança de rota – o que parece ficar evidente quando se nota o quanto ainda estavam desaparelhados, por ocasião da mudança, o Porto Murtinho e sua estrada de acesso:

tivemos de construir casas para escritório e pessoal, galpões na localidade [Porto Murtinho] e ao longo da estrada para depósito de mercadorias, oficinas para a fabricação e con-

serto do material e finalmente cercas de arame para poteiros do gado. Para garantir o trânsito das nossas carretas, não nos descuidamos também de mandar estivar o trecho [da estrada] que se torna alagadiço durante a estação das chuvas.²⁰

Desde então, caravanas de carretas, carregadas de erva-mate, passam efetivamente a dirigir-se ao Porto Murtinho, conforme registram relatos memorialistas (cf., p. ex., Serejo, 2008, p. 260). Mesmo assim, ao menos nos anos imediatamente seguintes, a empresa continuou a exportar erva e importar gêneros de consumo pelo território paraguaio, como afirmou, em 1902, o já citado Antonio Cusmanich:

continua la misma introducción de mercaderías, siendo una parte introducida por las embarcaciones que siguen de esto puerto [Asunción] hasta el Igatimy; y la otra sigue de Villa Concepción en las embarcaciones de la misma compañía, que suben el río Ipané hasta cierta altura y después son descargadas en carretas y siguen hasta el depósito que la compañía tiene en la frontera, por donde también baja la hierba hasta el puerto de Villa Concepción (apud Corrêa Filho, 1925, p. 40, nota 42; destaque meu).

Ao que parece, esse trânsito de erva-mate era feito mediante o pagamento da taxa, pois a documentação diplomática brasileira, analisada por Doratioto, indica a continuidade, até pelo menos o início do século XX, do embate entre a CML e *La Industrial*. Documentos datados de 1903 noticiam o “eterno antagonismo” entre essas duas empresas (“que se manifestava, ‘todos os anos’, de algum modo”) e mencionam uma tentativa, no Legislativo paraguaio, de “aumentar os impostos sobre a erva-mate de Mato Grosso em trânsito por território paraguaio” (Doratioto, 2012, p. 97). Há também indícios de que a rival paraguaia promovia severa vigilância dos movimentos da erva brasileira, a fim de garantir que a taxa fosse efetivamente paga: após o fim do livre trânsito, diz um autor,

²⁰ Note-se que em Concepción, de todo modo, foi deixada “uma pequena agência”, “destinada não só a zelar pelos interesses que ali ainda temos como principalmente contratar o pessoal [de] que necessitamos para os trabalhos” (CML 1899).

“dava-se, nos portos guaranis, verdadeira perseguição aos barcos que transportavam erva-mate brasileira” (Magalhães, 2014, p. 105).

Já no concernente à importação, ao que tudo indica, a concessionária tendia a lançar mão de meios ilícitos. Tais práticas seriam, certamente, anteriores a 1898, mas acusações nesse sentido somente vieram à tona depois que, em razão dos graves conflitos políticos ocorridos em Mato Grosso na virada do século XIX para o XX, a CML perdeu alguns de seus antigos apoiadores entre a elite mato-grossense, como o senador Generoso Ponce.²¹ Em discurso proferido no Senado em 10 de maio de 1902, Ponce declarou, por exemplo, que a CML era “a principal, senão a única contrabandista da fronteira”, ao introduzir no Brasil, sem o pagamento dos devidos direitos, grande quantidade de gêneros importados via Paraguai.²²

Enfim, no que diz respeito ao último trecho percorrido pela produção, dos portos do rio Paraguai a Buenos Aires, a documentação consultada nada esclarece; mantenho, assim, a suposição referente ao período anterior, segundo a qual o transporte da erva, nesse longo trecho, era efetuado em embarcações pertencentes a terceiros.

3. “Giro para leste”: a reorientação das rotas comerciais da empresa nas duas primeiras décadas do século XX

No contexto acima descrito, já em 1900 a diretoria da CML parece cogitar uma mudança em seus esquemas de transporte na zona sul: “Não convindo sobrecarregar essa parte da nossa produção com a nova taxa paraguaia, procuramos o meio de libertá-la dessa contribuição bem pesada. Estamos estudando o assunto e temos esperança de chegar a um feliz resultado” (CML 1900). Ao que tudo indica, o “meio” então imaginado consistiria em passar a utilizar a bacia do alto Paraná – a qual, de fato, em termos puramente geográficos, seria mais adequada para o transporte da produção rumo à Argentina.

Essa alternativa era dificultada não só por um grande obstáculo fí-

²¹ Para mais detalhes acerca desse assunto, v. Queiroz (2010).

²² Os discursos senatoriais encontram-se, na íntegra, na coleção digital dos Anais do Senado, disponível em www.senado.gov.br. Noto que o mesmo tema foi abordado em outros discursos de Ponce, nessa época.

sico (as Sete Quedas, ou Salto del Guayrá)²³ mas também por circunstâncias sócio-históricas: no alto, e mesmo no médio Paraná,²⁴ estavam ausentes o que se considerava “atributos da civilização”, vale dizer, caminhos e outros recursos que pudessem auxiliar o trânsito mercantil – enquanto no vale do Paraguai, como foi visto, tais recursos se vinham estruturando desde o período colonial.²⁵ De todo modo, a empresa bem cedo tratou de implementar seu “giro para leste”. Segundo Magalhães, desde 1901 trabalhadores da CML atuavam em sua zona sul, “abrindo picadas na selva e caminhos fluviais com dinamite, nos trechos acidentados dos rios” (2014, p. 69). Assim, o Iguatemi – afluente do Paraná que antes era percorrido águas acima, em direção a Ipeum – passou desde então a ser sulcado águas abaixo. O comércio de importação, por sua vez, acompanha essa mudança: “As mesmas embarcações que desciam os rios com erva-mate traziam na volta gêneros de primeira necessidade para os trabalhadores dos ervais” (Magalhães, 2014, p. 56).

Como o tráfego entre o SMT e a Argentina exigiria o contorno por terra (já em território do estado do Paraná) do extenso trecho inavegável das Sete Quedas para baixo, a empresa desde logo se estabelece justo a montante das quedas, na margem paranaense, adquirindo, para tanto, uma posse ali mantida pelo cidadão argentino Francisco Mojoli (Aleksiejuk, 2008, p. 66); tal aquisição se teria dado em 1902, segundo uma fonte (Muntoreanu, 1992, p. 29), ou em fins de 1903, a crer-se em outra (Magalhães, 2014, p. 68).

²³ Situado pouco ao sul do paralelo 24° S, esse colossal acidente geográfico marcava o final do trecho navegável do alto Paraná e trazia outras consequências: abaixo das quedas, o Paraná passava a correr em um estreito cânion, formando corredeiras e redemoinhos que impediam a navegação ao longo de dezenas de quilômetros. Desde 1982 as Sete Quedas encontram-se submersas pelo lago da usina hidrelétrica de Itaipu (binacional Brasil-Paraguai).

²⁴ Para os fins dos raciocínios aqui desenvolvidos, considero “alto Paraná” o trecho acima das Sete Quedas e “médio Paraná” o trecho entre essas quedas e a confluência com o rio Paraguai, em Corrientes.

²⁵ A importância dos recursos ao longo das rotas comerciais é ilustrada pelo abandono, por cerca de um século, da condução da erva-mate pelo rio Jejuí-Guaçu, conforme notou Garavaglia: após a queda de Villa Rica sob os ataques dos bandeirantes, em 1676, os transportes de erva de Mbaracayu a Asunción, que antes se faziam “*mayoritariamente por medio de las barcas y las balsas que en flotas surcaban el río Jejuy*”, passaram a ser feitos exclusivamente “*a lomo de mula*” (1983, p. 447) – o que se devia, fundamentalmente, à “*ausencia de ese rosario de pueblos de indios que se desgranaba todo a lo largo del camino de la yerba [...] y que possibilitaba el aprovisionamiento de las flotas en el largo viaje que las traía desde Mbaracayú*” (1983, p. 450).

Vale notar que, ainda então, a concessionária estava autorizada a efetuar suas exportações apenas pelo Porto Murtinho e por Ipeum. No entanto, foi somente em 1909 que a Laranjeira, Mendes & Cia. (LMC) solicitou e obteve permissão do governo mato-grossense para operar a nova rota (Mato Grosso. Decreto nº 232, de 1º set. 1909, art. 1º), bem como requereu ao governo paranaense a concessão de terras ao lado das Sete Quedas e a autorização do mesmo governo para ali estabelecer portos e ligá-los “por uma estrada carroçável” (Processo 1.086 A. P. – “Medição do terreno [sem denominação] requerido a título de compra por Isnardi, Alves & Cia).²⁶

Em outras palavras, até 1909 as operações da LMC pelo Porto Murtinho eram clandestinas, o que foi recentemente confirmado por uma fonte insuspeita: a obra de Magalhães (2014), voltada precisamente à celebração da memória da empresa e, em particular, da família Mendes Gonçalves, que passou a controlá-la em 1903.²⁷ “Bem antes de obter licença”, diz Magalhães, a concessionária já vinha “trazendo [...] aos poucos a erva-mate mato-grossense que era [antes] exportada pelo rio Paraguay”; o mesmo autor acrescenta: “Ao mesmo tempo em que comboios ervateiros faziam a longa rota por Porto Murtinho, algumas embarcações da *Matte* começaram a escoar erva-mate pela rota que levava ao Paraná, antecipando-se à autorização do governo” (Magalhães, 2014, p. 68).

No tocante a Porto Murtinho, os dados da respectiva Mesa de Rendidas mostram que as exportações de erva-mate por esse porto seguiram altas na primeira década do século XX (Commercio exterior do Brazil, 1900-1923). Nesse período, aliás, a empresa procedeu, nessa rota, a um importante melhoramento: na parte final da estrada, isto é, o trecho alagadiço entre Porto Murtinho e a localidade denominada São Roque, foi construída uma linha férrea industrial com 22 km de extensão (v. Figura 2); embora projetada ainda em 1898, essa linha foi concluída apenas em 1905 ou 1906 (Magalhães, 2014, p. 43; d’Angrogne, 1968a, p. 256;

²⁶ Antes disso, contudo, a LMC já havia anunciado seus “planos” de utilização da rota do alto Paraná em um documento pelo qual ela requeria a renovação antecipada de sua concessão (Laranjeira..., 1907). A firma Isnardi, Alves & Cia. foi a subarrendatária por meio da qual a LMC operou entre 1909 e 1913 (Queiroz, 2018).

²⁷ Magalhães teve acesso a uma ampla documentação original da empresa, sobretudo documentos pertencentes a acervos privados, e contou também com depoimentos de integrantes da referida família.

Corrêa Filho, 1957, p. 72). Essas exportações, contudo, declinam drasticamente entre 1910 e 1912 e desaparecem em 1913, com o registro apenas de uma quantidade irrisória em 1914²⁸.

Ao mesmo tempo, a rota do alto Paraná torna-se, pelo menos oficialmente, a única utilizada pela concessionária. Em 1914, o presidente de Mato Grosso registra que a empresa “faz hoje a sua exportação” por Sete Quedas (RMT 1914, p. 76), e em 1915 a lei estadual referente a um futuro arrendamento dos ervais estipula que a exportação se faria “obrigatoriamente pelo Alto Paraná, salvo caso de força maior” (*apud* Corrêa Filho, 1925, p. 85, nota 83).

De modo sintético, essa rota poderia ser assim descrita: 1) por vias terrestres, a erva sul-mato-grossense era levada dos locais de produção aos portos estabelecidos na bacia do alto Paraná; 2) daí, embarcações fluviais levavam-na ao porto situado acima das Sete Quedas, em território paranaense; 3) desse ponto, a produção era transportada até um porto no médio Paraná por meio de uma via terrestre que contornava as Sete Quedas e o segmento inavegável a jusante delas; 4) desse último porto, a produção era já encaminhada para a Argentina.

A operação dessa rota, que exigiu a criação de uma sede operacional em Nhu Verá,²⁹ teria permitido notáveis ganhos de eficiência: “As despesas com transporte tiveram uma redução de 45%, logo no 3º mês. As ‘chatas’, pelos canais navegáveis dos rios Amambai, Iguatemi, Dourados, Brilhante e Ivinhema, passaram a transportar a erva [...]. Vários afluentes que davam condição de navegabilidade foram sendo descobertos” (Serejo, 1986, p. 113)³⁰.

No “giro para leste”, o ponto mais importante foi o Porto Mojoli, depois chamado Guaíra. A rota de contorno, ligando o alto ao médio Paraná, devia ser, inicialmente, uma simples trilha de muares. Já em 1910,

²⁸ Noto que, de 1919 em diante, as estatísticas incluem apenas os dois principais produtos, isto é, couros e madeiras, sem individualizar os demais. Magalhães assegura que a empresa continuou a operar a via férrea Porto Murtinho-São Roque pelas décadas seguintes, até “começo de 50” (2014, p. 79), e que Murtinho foi mantido como “porto exportador até a década de 1930” (*id.*, p. 69). Contudo, ao que parece, já não mais se tratava da exportação de erva-mate mas sim de madeiras e couros.

²⁹ Pelo que se pode deduzir das fontes, essa sede foi estabelecida nos primeiros anos do século XX.

³⁰ O autor refere-se aqui a afluentes do Ivinhema e a tributários menores do próprio Paraná (mapa publicado em Bianchini, 2000, p. 185; Corrêa Filho, 1925, p. 96).

contudo, era ela percorrida por carros de boi, alcançando o rio Paraná no chamado Porto S. João, cerca de 45 km a jusante das Sete Quedas (Thomas, 2012, parte 1, p. 35). Em 1911, ainda segundo Thomas, uma linha férrea começou a ser construída sobre esse caminho, e um texto publicado em 1914 já informa que, no Porto Mojoli, “transporta-se o mate para pequenos vagonetes que são levados numa via *Decauville* de 50 km de extensão até um porto no Baixo Paraná, onde os vapores o recebem para conduzi-lo a Buenos Aires” (A indústria..., 1914, p. 255). Ainda então, contudo, os vagonetes eram tracionados por muares (Wachowicz, 1987, p. 71 e 75; Magalhães, 2014, p. 76). Entre 1914 e 1917, a LMC procedeu ao melhoramento técnico da linha, com vistas a permitir sua transformação em uma ferrovia industrial; ao mesmo tempo, foi ela prolongada até um ponto em que as operações de embarque e desembarque fossem mais seguras: o Porto Mendes, cerca de 60 km ao sul das quedas (cf., p. ex., d’Angrogne, 1968b, p. 248). Construída na bitola de 60 cm, a ferrovia foi inaugurada em meados de 1917 – quando, pelo que se deduz, locomotivas a vapor substituíram os muares como força de tração (Thomas, 2012, parte 2, p. 30-33; Magalhães, 2014, p. 76).³¹

4. Sentidos do “giro para leste”

Esse “giro” se consolida em um contexto em que a concessionária era confrontada por desafios inéditos. No início dos anos 1890, o regime de monopólio era justificado pela ideia de que a região dos ervais era *remota* e *selvagem*, isto é, de difícil acesso e desprovida dos atributos próprios da civilização, de tal modo que toda a infraestrutura necessária aos trabalhos devia ser providenciada pela própria empresa. Contudo, muito rapidamente essa realidade começou a mudar. Desde os anos finais do século XIX a região dos ervais torna-se cada vez menos “selvagem”, de acordo com os conceitos da época: para ela afluem numerosos novos povoadores não-indígenas, provenientes principalmente do Rio Grande do Sul, além da república do Paraguai e de estados brasileiros como São Paulo, Minas Gerais e Paraná. Do mesmo modo, já no início do século XX, o SMT (e

³¹ Embora essa ferrovia seja, frequentemente, qualificada como uma linha Decauville, “não há evidências de que se tratava aqui do ‘*portable railway system*’ inventado pelo francês Paul Decauville”; deduz-se que esse nome “lhe foi aplicado em sentido genérico, apenas por ser uma via industrial com bitola de 60 cm” (Queiroz, 2022a, p. 9).

com ele a região ervateira) começa a tornar-se menos “remoto”, graças ao surgimento de novas vias e meios de transporte. Nessas circunstâncias, crescem as pressões contra o monopólio – pressões que, provenientes dos novos povoadores da região, ganham o apoio de parte importante da elite política do estado, a saber, o grupo liderado pelos *coronéis* Generoso Ponce e Pedro Celestino Corrêa da Costa (Queiroz, 2022b).

Entre as novas vias de comunicação, destaca-se a E. F. Noroeste do Brasil (NOB), que em 1914 ligou Bauru (SP) à margem esquerda do rio Paraguai (Porto Esperança), evidenciando o interesse do Estado brasileiro em reforçar sua soberania sobre essa região fronteiriça. Tendo partido de Bauru em 1905, a ferrovia atingiu em 1910 as barrancas do rio Paraná, articulando-se com os extensos trechos navegáveis desse rio e seus afluentes, acima das Sete Quedas; por meio da NOB, ademais, o SMT conectou-se ao litoral atlântico brasileiro, visto que já existia ligação ferroviária de Bauru a Santos e ao Rio de Janeiro (Queiroz, 2004).

Também em 1910, a E. F. Sorocabana, que partia da cidade de São Paulo, foi autorizada pelo governo federal a estabelecer seu ponto terminal no alto Paraná (Porto Tibiriçá), “*no lugar que melhor convier para a travessia desse rio*” (Decreto nº 7.995, de 12 maio 1910, grifo meu; v. Figura 2).³² Pelo lado de Mato Grosso, um engenheiro chamado Gustavo Estienne obteve em 1908 a concessão de uma ferrovia de Porto Murtinho ao alto rio Brillhante, “com prolongamento facultativo até o rio Paraná” (margeando, portanto, a região ervateira), e já em 1912, pelo menos, uma empresa operava linhas regulares de navegação no alto Paraná e seus afluentes sul-mato-grossenses (Contrato..., 1908; Ziliani, 2010). Vale notar, por fim, que a ideia de uma via terrestre, como meio de contornar as Sete Quedas, havia aparecido já em 1903 (*Gazeta Oficial*, Cuiabá, 28 jul. 1903, p. 3).

Desse modo, os anos iniciais do século pareciam muito auspiciosos para os transportes no extremo sul do SMT (embora a Sorocabana só tenha chegado efetivamente a Tibiriçá em 1921 e a concessão Estienne jamais tenha sido concretizada). Nesse período, a discussão desse tema articula-se com as críticas ao monopólio dos ervais. Para um dos mais notáveis opositores desse monopólio, o novo panorama dos transportes

³² No ano anterior, um documento oficial da Sorocabana já cogitava seu prolongamento “do Porto Tibiriçá ao Porto Murtinho” (Queiroz, 2004, p. 386).

eliminava o único grande obstáculo ao fracionamento dos terrenos ervateiros: a falta de vias de escoamento da produção. “Por meio da navegação fácil que oferecem os rios Paraná e seus afluentes”, escreve ele, os produtos do planalto do Amambai poderiam ser levados tanto à NOB como “ao Baixo Paraná, por intermédio de uma curta linha férrea industrial que contorne o Salto Guaíra” (Brandão Júnior, 1914, p. 423 e 428).³³ Do mesmo modo, em um livro publicado pela Tipografia Oficial do estado de Mato Grosso (sob os auspícios do então presidente, Pedro Celestino Corrêa da Costa, um conhecido adversário do monopólio), outro autor dedica grande atenção ao aproveitamento da navegação no alto e no médio Paraná e assinala expressamente a necessidade de uma via férrea que articulasse esses dois trechos do grande rio (Gravatá, 1909, p. 9, 14 e 16).

Tornam-se, assim, mais compreensíveis os movimentos da LMC em 1909, voltados à formalização legal de seu “giro ao leste”: num contexto em que o SMT, e especialmente a região ervateira, estavam na mira de muitos e diversificados atores, convinha à concessionária consolidar sua posição naquela que era então a melhor rota de exportação da erva-mate do SMT para a Argentina. Curiosamente, a legalização da via de contorno das quedas – operada “informalmente” pela empresa desde o início do século – parece haver tido um custo inesperado, pois a LMC precisou adquirir de terceiros, no início de 1910, o direito legal de ali “construir” e explorar um “picadão” (Queiroz, 2022a, p. 7). De todo modo, convém ressaltar duas importantes circunstâncias. Primeiro, a linha férrea construída pela LMC, nessa rota, *não se confundia* com o caminho de terra legalmente concedido à empresa: em termos legais, ambos existiam lado a lado, sendo a via férrea considerada como que “adjunta” à estrada de terra, mas construída em terrenos que pertenciam à empresa e sendo, portanto, de seu uso exclusivo (Queiroz, 2022a, p. 7-8). Por outro lado, tudo indica que a empresa não teve jamais o monopólio do trânsito pelo caminho ordinário de contorno das quedas; em outras palavras, essa via parece ter sido sempre pública, pelo menos em termos legais.³⁴

³³ Esse trabalho, escrito na primeira década do século, é aqui citado segundo a versão publicada em 1914 (a única a que consegui ter acesso).

³⁴ Pela concessão adquirida em 1910, a LMC tinha o direito de cobrar pedágio dos usuários desse caminho; não fica claro, contudo, se esse direito foi mantido ao longo do tempo (Queiroz, 2016b, p. 6-7 e 16). Seria interessante averiguar as razões pelas quais os concorrentes sul-mato-grossenses da grande concessionária, surgidos depois da quebra do monopólio, não chegaram a utilizar, para

5. Os transportes após o “giro ao leste”

Nos anos de 1915 e 1916, em um processo que esteve muito longe de ser tranquilo (tendo envolvido, ao contrário, até mesmo lutas armadas), a grande concessionária perdeu seu antigo monopólio sobre os ervais do SMT. É certo que seu novo contrato, firmado em 1916, garantia-lhe ainda a exclusividade da exploração em uma área que representava, aproximadamente, 1/3 da superfície de ocorrência da erva-mate nativa. De todo modo, na área “liberada” pôde desenvolver-se uma camada de novos produtores, independentes da empresa, formada por moradores da região que vinham lutando por esse direito desde pelo menos o início do século XX (Queiroz, 2021, 2022b).

A existência de concorrentes não chegou, no entanto, a abalar a posição preponderante da concessionária na economia ervateira sul-mato-grossense – tanto que, conforme aponta a historiografia, ela atingiu seu apogeu precisamente na década de 1920 (Arruda, 1986, p. 246). Para a manutenção dessa preponderância, certamente deve ter contribuído o fato de a empresa haver efetuado pesados investimentos na rota do alto e médio Paraná. No SMT, a sede operacional de Nhu Verá foi substituída em 1921 por Campanário, uma “cidadezinha de muito conforto, planejada com gosto, dotada de telefone e luz elétrica, em pleno sertão” (Serejo, 1986, p. 113; Magalhães, 2014, p. 115). Uma estrada de rodagem ligava Campanário àquele que parece haver sido o mais importante dos portos sul-mato-grossenses na nova rota: o Porto Felicidade, no rio Amambai (v. Figura 2).

Para facilitar a passagem das embarcações, a empresa chegou mesmo, como foi dito, a abrir caminho “a dinamite”. O então vice-presidente do estado de Mato Grosso, que percorreu a região no início de 1918, nota que tais intervenções ocorreram tanto no SMT como no lado paranaense: “atravessamos numerosas corredeiras, muitas delas com canais abertos a dinamite [...]. Tive ensejo de verificar os trabalhos e avaliar as despesas consideráveis que essa empresa teria feito para abrir a navegação nesses

o envio de seu produto à Argentina, o caminho carroçável “adjunto” à via férrea. Um bem informado memorialista destaca o fato de a empresa deter, ainda no SMT, a “exclusividade da navegação que dava acesso ao porto de Guaíra”: a empresa tinha, na prática, o controle desse transporte porque “as embarcações lhe pertenciam”; assim, “nas zonas de acesso aos rios navegáveis”, os “produtores particulares, ainda financeiramente fracos, viam-se compelidos a vender o produto exclusivamente à Empresa” (Lima, 1985, p. 20 e 21).

dois rios [o Iguatemi e um seu afluente] e no rio Paraná, próximo a Porto Mojoli” (Ferrari, 1918, p. 6).

No extremo sul mato-grossense, os meios de transporte utilizados foram os mais diversos. Em 1914, informa-se que o mate era “levado em carretas, puxadas a bois, dos ranchos para [os] diferentes portos”, onde era transferido para “chalanas que são rebocadas por pequenas lanchas a vapor até o [porto] Mojoli” (A indústria..., 1914, p. 255). Em face das muitas dificuldades, escreve Serejo, a concessionária lançou mão “de todos os recursos disponíveis: *arrias*, carretas, *carretilhas*, batelões, canoas, rebocadores, chatas, barcos movidos a lenha, óleo, gasolina e vapores mistos” (1986, p. 66; grifos do original). No interior de alguns ervais, chegaram a ser construídas pequenas linhas férreas “internas”, “entre ranchadas e depósitos” (Magalhães, 2014, p. 125).³⁵

Um texto publicado por volta de 1930 aponta que a empresa possuía, na bacia do alto Paraná, 24 portos; os sacos de mate (pesando, cada um, cerca de 55 kg) eram levados ao porto mais próximo, por vias terrestres, em distâncias que variavam entre 5 e 100 km; as chalanas, ou barcaças, eram de diferentes tamanhos, correspondendo ao porte dos diferentes cursos d’água trafegados: a menor tinha uma capacidade de 7 toneladas e a maior comportava 50 toneladas (Lee, [193?], p. 37-38).³⁶

Serejo fornece vivos detalhes dos trabalhos de transporte no SMT. Menciona, por exemplo, um “velhinho condutor” que “fazia sozinho, diariamente, vinte e quatro quilômetros através de um terreno escorregadio e ingrato, conduzindo doze arrias”; acrescenta: “Se um cargueiro adoecer, ou cansa, ele o alivia prontamente da carga [...]. E não é exagero dizer: trata dele como de um filho” (Serejo, 2008, p. 245). As tripulações das “lanchas-rebocadores de chatas”, informa o autor, eram denominadas “quadrilhas”, diferenciadas de acordo com o rio em que atuavam: “Quadrilha de Dourados, Quadrilha de Ivinhema, Quadrilha de Iguatemi etc.” (Serejo, 1986, p. 81). Na condução dos muares, diz ele, “o silêncio se

³⁵ Antigos trabalhadores da CML mencionam o transporte sobre trilhos em diferentes locais, como o rancho Campanário (A história dos ervais..., 2000, p. 27, 90, 139-140, 163).

³⁶ Consta ainda que a empresa “procurou estudar os tipos de embarcações mais apropriadas para o transporte de cargas e passageiros” nos diversos rios onde atuava: “Técnicos de Buenos Aires, ouvindo os *práticos da região*, desenhavam os mais variados tipos de embarcação, principalmente *rebocadores*, cuja missão seria a de *rebocar* chatas carregadas de erva-mate” (Serejo, 1986, p. 79; grifos do original).

torna necessário”, pois “mantém a uniformidade e a cadência das passadas. Os cascos, neste caso, produzem um só eco. A marcha rende: é crença dos ervais. E os animais se tornam cada vez mais dóceis” (Serejo, 1986, p. 98).

Pelas *carreteras* da empresa, por outro lado, logo passaram a transitar (ainda na década de 1920, ao que parece) caminhões automotores da marca Ford: “Um ‘comboio de fordecos da Mate’, cruzando o chão bruto, era sempre uma festa. [...] Esses *delgados* caminhões [...] foram adquiridos para o transporte da erva-mate de Campanário a Porto Felicidade” (Serejo, 1986, p. 87; grifo do original). O memorialista menciona também, a propósito, os “construtores e conservadores de estradas”: “Fosse de esturricar o sol, ou caísse chuva forte, a turma precisava estar ao pé do serviço, preparando o terreno para o transporte da produção”; o encarregado, nota o autor, sabia “que a lancha não podia esperar muito tempo pelo *cargamento*, cuja quantidade de bolsas [sacas] *ya tenía control de embarque...*” (Serejo, 1986, p. 105; grifos do original).³⁷

Guaira, que centralizava a operação da nova rota, era considerada, assim como Campanário, um centro de *civilização* no *sertão*.³⁸ Ali se situavam as oficinas da ferrovia e “todas as instalações precisas para o conserto e construção de embarcações” (Ferrari, 1918, p. 6). Com base em informações orais coletadas no início dos anos 1980, um autor informa que a oficina, que atendia tanto à ferrovia como às embarcações da empresa, contava com “mecânicos para motores a diesel, para motores a gasolina, mecânico ajustador de locomotivas, chegando a empregar até 80 funcionários. Fazia-se fundição em ferro, bronze e alumínio, fabricavam-se hélices para embarcações, sapatas para locomotivas, vagonetas para o transporte ferroviário e até casco de aço para embarcações” (Tomazinho, 1982, p. 45 e 52).

A viagem dos trens de carga entre Guaira e Porto Mendes durava três horas e meia. Tendo operado, inicialmente, com apenas duas locomotivas de pequena capacidade, a ferrovia adquiriu nos anos 1920 três locomotivas Baldwin, mais potentes. Para o embarque e desembarque no Porto Mendes, onde a barranca podia elevar-se, nas secas, a 90 metros,

³⁷ Outras referências interessantes, ainda que fragmentárias, encontram-se em relatos de pessoas que participaram desses trabalhos de transporte ou deles tiveram notícia em primeira mão (A história dos ervais..., 2000).

³⁸ Para uma discussão desses centros aparentemente “urbanos”, ver Guillén (2003).

foi construído um engenhoso sistema funicular (Sidwell, 2006, p. 9 e 4; Lee [193?], p. 38-39). Nesse porto, o mate era transferido para vapores que o transportavam até Posadas, na Argentina, cerca de 300 milhas rio abaixo; daí a carga passava para o *Ferrocarril Nordeste Argentino*, seguindo para Buenos Aires, onde era conduzida, por caminhões, para a fábrica da empresa (Lee, [193?], p. 41-42).³⁹ Ao que parece, o trajeto entre Porto Mendes e Posadas era feito em embarcações da própria concessionária, visto que, em 1918, a LMC é incluída, pelo presidente do estado do Paraná, entre as quatro “firmas comerciais argentinas” que praticavam a navegação entre os referidos portos (RPR 1918, p. 29-30; a mesma informação é repetida dois anos depois, RPR 1920, p. 63).

A rota do alto e médio Paraná passou a ser utilizada também para o transporte das “massas trabalhadoras” da concessionária, “recrutadas no Paraguai através de sua agência argentina de Posadas”: os trabalhadores embarcavam nos navios que subiam até Porto Mendes para buscar a erva, e daí, “pela ferrovia, atingiam Guaíra, onde eram admitidos [...], ou então, pelas chatas da Companhia que buscavam o mate no sul de Mato Grosso, eram levados para essa região para o trabalho nos ervais” (Tomazinho, 1982, p. 46 e 57).

Quanto ao abastecimento, diferentes gêneros tinham, agora, diferentes origens: “de São Paulo vinham os produtos de consumo”, enquanto da Argentina “vinham os produtos dependentes de importação, como combustível, máquinas, veículos, motores, peças de reposição, equipamentos ferroviários, elétricos, trigo e outros” (Tomazinho, 1982, p. 46). Pelo que se observa, a nova rota facilitou o abastecimento da empresa no mercado nacional brasileiro: sulcando o alto Paraná, suas embarcações atingiam o ponto terminal da E. F. Sorocabana (Porto Epitácio, ao lado do antigo porto Tibiriçá), pondo-a em contato com o parque industrial paulista.

Por outro lado, desde a inauguração da ferrovia de Guaíra a Porto Mendes (1917) os governos pelejaram por obter sua abertura ao tráfego público, atribuindo-lhe um caráter “estratégico” – o qual decorreria “tan-

³⁹ Outro autor sugere que a produção poderia também seguir diretamente por via fluvial até a capital argentina: em Porto Mendes, escreve ele, “se faz a baldeação dos produtos para bordo dos navios que navegam desimpedidamente o Paraná, *ou* os entregam, em Posadas, à via férrea que os transporta a Buenos Aires” (Corrêa Filho, 1925, p. 96-97; grifo meu).

to de sua *função logística* (ligação entre o alto e o médio Paraná) como de sua *localização* (área de fronteiras internacionais, onde o rio Paraná demarca os limites entre Brasil, Paraguai e Argentina)” (Queiroz, 2022a, p. 4; grifos do original). Para o Estado nacional brasileiro, tanto o oeste do Paraná como o extremo sul de Mato Grosso eram regiões fronteiriças marcadas por uma forte presença de estrangeiros – e que precisavam, portanto, ser “nacionalizadas”. Naquela época, ademais, o médio Paraná era navegado, quase exclusivamente, por firmas argentinas, e os dirigentes brasileiros acreditavam que a navegação nacional somente poderia ali florescer se pudesse conectar-se com aquela já exercida no alto curso do rio (Lobato Filho, 1953).

As autoridades paranaenses, por seu turno, afirmavam que a ferrovia poderia ser um poderoso instrumento do desenvolvimento econômico do oeste do estado; assim, em 1929, depois de várias *démarches*, a empresa finalmente entrou em acordo com o governo do Paraná e abriu ao público o tráfego em sua via, que passou a chamar-se E. F. Mate Laranjeira (EFML). Entretanto, a operação pública não durou mais que uns poucos meses: após a Revolução de 30, o contrato foi anulado por serem seus termos considerados “lesivos aos interesses do Estado” (RPR 1931, p. 60). Assim, o atendimento a demandas de terceiros caracterizava-se como um “negócio de favor”, limitado pelos interesses próprios da empresa (Andrade, 1941, p. 84).

Em 1943, no contexto da Marcha para Oeste, a EFML foi encampada pelo governo federal.⁴⁰ Já então, contudo, a empresa vinha diversificando suas atividades, afastando-se paulatinamente do ramo ervateiro – processo que coincide com a ascensão dos produtores surgidos no pós-monopólio, agora reunidos em quatro cooperativas e uma federação. Assim, tudo indica que, em 1949, quando chega ao fim seu longo domínio sobre os ervais sul-mato-grossenses, “a CML estava adaptada a novas circunstâncias – e, embora continuasse a negociar com erva, já não era uma empresa propriamente ervateira” (Queiroz, 2021, p. 260).

Enquanto isso, a ferrovia enfrentava variadas deficiências. Sendo “uma linha de limitada capacidade”, a EFML, embora “útil para os propósitos particulares da empresa”, “não teria como cumprir, de modo efi-

⁴⁰ Lançada por Vargas no final dos anos 1930, a Marcha visava justamente, entre outras coisas, a “nacionalização” das regiões de fronteira com o Paraguai e a Argentina.

ciente, o grandioso papel” que lhe era atribuído pelos poderes públicos (Queiroz, 2022a, p. 20). O geógrafo Pasquale Petrone, que visitou Guaíra em 1953, ainda avaliou que a via continuava “contribuindo para o escoamento da produção de mate dos arredores e do Sul de Mato Grosso” (Petrone, 1957, p. 63 e 67). Seu tráfego, contudo, foi encerrado em 1959.

Concluo, enfim, apontando mudanças decorrentes da inauguração, em 1953, do ramal da NOB dirigido a Ponta Porá e da consequente ligação ferroviária da zona ervateira ao rio Paraguai (v. Figura 2). Nesse contexto, em 1954, a CML passou a exportar por Porto Esperança, cabendo aos produtores independentes da empresa, reunidos em sua entidade cooperativa, a utilização da rota por Guaíra (Fernandes, 2017, p. 93 e 94).

Assim, ademais de renunciar ao seu “giro ao leste”, voltando à calha do rio Paraguai, a ex-concessionária lançava **mão de um meio** (a NOB) inicialmente saudado como fator de democratização da exploração ervateira (e que foi, efetivamente, utilizado pelos novos produtores);⁴¹ inversamente, o fato de os demais produtores passarem a exportar por meio da EFML representava a concretização (ainda que efêmera) de um projeto velho de meio século. Clio e suas ironias...

Referências

Fontes originais

CML. Relatórios anuais apresentados às assembleias de acionistas, publicados no *Jornal do Commercio* (Rio de Janeiro) nas seguintes edições: 25 maio 1893, p. 6; 30 maio 1894, p. 4; 29 maio 1895, p. 3; 29 maio 1896, p. 8-9; 30 maio 1897, p. 7; 30 maio 1898, p. 5; 30 maio 1899, p. 6; 30 maio 1900, p. 6.

COMMERCCIO exterior do Brazil – Publicações do Serviço, depois Directoria de Estatística Commercial do Ministério da Fazenda – 1900-1923. Disponíveis em <<http://memoria.org.br>>. Acesso em 13 dez. 2022.

⁴¹ Esses produtores levavam sua erva até a linha da NOB, embora não pelas vias fluviais do alto Paraná e sim por caminhos terrestres, em direção às estações de Aquidauana ou Campo Grande: “O mate vem quase todo em caminhões de Ponta Porá para Campo Grande, donde é conduzido pelos trens da Noroeste até Porto Esperança e aí embarcado para o Rio da Prata. Embora não seja esse o caminho mais curto, é o preferido por ser o mais econômico” (RMT 1930, p. 65-66).

CONTRATO entre o governo do estado de Mato Grosso e a Companhia Mate Laranjeira, em 2 de agosto de 1894. In: LIVRO de lançamento dos termos de contrato da Província – 1874-1907 – Arquivo Público de Mato Grosso, Cuiabá, Livro 292, estante 9, f. 111v.-113.

CONTRATO entre o governo do estado de Mato Grosso e o engenheiro civil Gustavo Estienne, em 26 de março de 1908. In: LIVRO de lançamento dos termos de contrato da Província – 1874-1907 – Arquivo Público de Mato Grosso, Cuiabá, Livro 292, estante 9, f. 170-177v.

FERRARI, A. *Relatório apresentado ao Exmo. Revmo. Snr. D. Aquino Corrêa, M. D. presidente do estado de Mato Grosso, pelo Dr. Antonino Ferrari, 1º vice-presidente*. Datilografado. Corumbá, 10 de abril de 1918. (Arquivo Público de Mato Grosso, Cuiabá, estante 11, nº 17).

Gazeta Oficial, Cuiabá, 28 jul. 1903, p. 3.

LARANJEIRA, MENDES & CIA. [Petição e proposta apresentadas à Assembleia Legislativa do estado de Mato Grosso em 9 de setembro de 1907]. Por Henrique Augusto de Sant’Anna. In: A QUESTÃO do mate. Cuiabá: Avelino de Siqueira, 1912. v. 1. p. 51-63.

MATO GROSSO. Decreto nº 232, de 1º set. 1909, art. 1º In: COLLECÇÃO das leis e dos decretos do Poder Executivo do Estado de Mato-Grosso do anno de 1909. Cuiabá: Typ. Official, 1910. p. 54-55.

PROCESSO 1.086 A. P. – “Medição do terreno [sem denominação] requerido a título de compra por Isnardi, Alves & Cia.” – acervo do Instituto de Terras, Cartografia e Geociências do Estado do Paraná – ITCG-PR.

Relatórios apresentados à Assembleia Legislativa pelos presidentes da província ou do estado de Mato Grosso (RMT). Disponíveis em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/170#?c=4&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-1102%2C-137%2C3866%2C2727>>. Acesso em 13 dez. 2022.

Relatórios apresentados à Assembleia Legislativa pelos presidentes do esta-

do do Paraná (RPR). Disponíveis em <<http://ddsnext.crl.edu/titles/179#c=4&m=0&s=0&cv=0&r=0&xywh=-62%2C-109%2C1387%2C978>> e também no sítio do Arquivo Público do Paraná. Acesso em 13 dez. 2022.

Demais obras citadas

ALBUM gráfico de Concepción. [Concepción]: [s. n.], 1927. 191 p. il. fotos.

ALEKSIEJUK, O. F. *Esta terra tem dono – Guayrá*. Curitiba: E. Copi Batel, 2008.

ALVARENGA CABALLERO, P. A. Historia de los orígenes de la ciudad de Pedro Juan Caballero. In: ESTAMPAS – Pedro Juan Caballero. Org. por Catalina Moreira Quevedo de Roig. Asunción: La Negra, 1984. p. 16-106.

ANDRADE, T. de. *O Rio Paraná no roteiro da marcha para o oeste*. Rio de Janeiro: Ed. Pongetti, 1941.

ARRUDA, G. Heródoto. In: CICLO da erva-mate em Mato Grosso do Sul: 1883-1947. Campo Grande: Instituto Euvaldo Lodi, 1986. p. 195-310.

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

BARRETT, R. Lo que son los yerbales. In: OBRAS completas [de] Rafael Barrett. Asunción: RP Ediciones: Instituto de Cooperación Iberoamericana, 1988. p. 5-22.

BIANCHINI, O. C. D. *A Companhia Matte Larangeira e a ocupação da terra do sul de Mato Grosso (1880-1940)*. Campo Grande: Ed. UFMS, 2000. 264 p.

BORGES, F. T. de M. *Do extrativismo à pecuária: algumas observações*

sobre a história econômica de Mato Grosso – 1870 a 1930. 2. ed. São Paulo: Scortecci, 2001.

BRANDÃO JÚNIOR, J. B. de O. O Planalto do Amambahy. In: ALBUM graphico do Estado de Matto-Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá, Hamburgo, 1914. p. 422-429.

CARDONA BENÍTEZ, S. A. *A la sombra de los perobales: historia del poblado de Punta Porá – génesis de dos ciudades, 1870-1902.* [S. l.]: Imprenta Salesiana, 2008.

CERUTTI, M. Estudio introductorio. In: CERUTTI, M.; GONZÁLEZ QUIROGA, M. (Org.). *Frontera e historia económica.* México: Instituto Mora: Univ. Autónoma Metropolitana, 1993. p. 7-27.

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

CORRÊA FILHO, V. *Ervais do Brasil e ervateiros.* Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura. Serviço de Informação Agrícola, 1957.

D'ANGROGNE, A. M. [1968a]. A região sul de Mato Grosso. In: COLETÂNEA de impressões [do general Alfredo Malan D'Angrogne]. Rio de Janeiro: Imprensa do Exército, 1968. p. 250-265.

D'ANGROGNE, A. M. [1968b]. Na região de Guaira. In: COLETÂNEA de impressões [do general Alfredo Malan D'Angrogne]. Rio de Janeiro: Imprensa do Exército, 1968. p. 235-250.

DORATIOTO, F. *Relações Brasil-Paraguai: afastamento, tensões e reaproximação – 1889-1954.* Brasília: Fundação Alexandre de Gusmão, 2012.

EREMITES DE OLIVEIRA, J.; ESSELIN, P. M. Uma breve história (indígena) da erva-mate na região platina: da Província do Guairá ao antigo sul de Mato Grosso. *Espaço Ameríndio*, Porto Alegre, v. 9, n. 3, p. 278-318, jul./dez. 2015.

FERNANDES, A. N.; QUEIROZ, P. R. C. A erva-mate antes de Tomás Laranjeira: uma investigação sobre eventuais formas de exploração, consumo e comércio de erva-mate no sul do antigo Mato Grosso (1817-1864). In: ENCONTRO DE INICIAÇÃO CIENTÍFICA, 7, 2013, Dourados. *Anais...* Dourados: UFGD, 2013. v. 1. p. 1-15.

FERNANDES, J. A. *Erva mate e frentes pioneiras: dois mundos em um só espaço (1943 a 1970)*. Curitiba: Prismas, 2017.

FERREIRA, E. M. L. *A participação dos índios Kaiowa e Guarani como trabalhadores nos ervais da Companhia Matte Larangeira*. 2007. Dissertação (Mestrado em História) – UFGD, Dourados.

FERRER DE ARRÉLLAGA, R. *Un siglo de expansión colonizadora: los orígenes de Concepción*. Asunción: Editorial Histórica, 1985.

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

GARAVAGLIA, J. C. *Mercado interno y economía colonial*. México: Grijalbo, 1983.

GRAVATÁ, A. *Conveniência do estudo da navegação em Matto-Grosso*. Cuiabá: Typ. Official, 1909.

GUILLEN, I. C. M. *O imaginário do sertão: lutas e resistências ao domínio da Companhia Mate Larangeira (Mato Grosso: 1890-1945)*. 1991. Dissertação (Mestrado em História) – IFCH/UNICAMP, Campinas.

GUILLEN, I. C. M. O lugar da história: confronto e poder em Mato Grosso do Sul. *Revista Científica*, Campo Grande: UFMS, v. 3, n. 2, p. 37-44, 1996.

GUILLEN, I. C. M. Cidades no sertão: centros de trabalho e resistência fabril. A história de Campanário e Guaíra. *Territórios e Fronteiras*, Cuiabá, v. 4, n. 2, p. 97-115, jul./dez. 2003.

GUILLEN, I. C. M. O trabalho de Sísifo: “escravidão por dívida” na indústria extrativa da erva-mate (Mato Grosso, 1890-1945), *Varia Historia*, v. 23, nº 38, p. 615-636, 2007.

HISTÓRIA da erva-mate pela ótica dos trabalhadores rurais, A. Campo Grande: Arquivo Público Estadual, 2000.

IBGE. *Estatísticas históricas do Brasil: séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988*. 2a. ed. Rio de Janeiro: Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1990.

INDUSTRIA da herva-matte, A. In: ALBUM graphico do Estado de Matto Grosso. Corumbá, 1914. p. 254-256.

LEE, W. R. A unique industry. *Baldwin Locomotives*, [193?], p. 29-43.

LIMA, A. M. de. *Mato Grosso de outros tempos: pioneiros e heróis*. São Paulo: Ed. Soma, 1985.

LINHARES, T. *História econômica do mate*. Rio de Janeiro: Ed. J. Olympio, 1969.

LOBATO FILHO. *Fronteiras sudoeste*. Rio de Janeiro: Pongetti, 1953.

MAGALHÃES, L. A. M. *Retratos de uma época: os Mendes Gonçalves & a Cia. Matte Larangeira*. 2. ed. Ponta Porá: Campo Grande: Alvorada, 2014.

MUNTOREANU, H. Z. *Guahyrá – Guáira*. São Paulo: Arte Impressa N, 1992.

OLIVEIRA, V. W. N. de. Nos limites da civilização: história e historiografia da classe trabalhadora no Mato Grosso do Sul. *Mundos do Trabalho*, Florianópolis, v. 13, p. 1-24, 2021.

PANEGÍRICO de D. Francisco Mendes Gonçalves e sua grande obra, a Mate Laranjeira. Rio de Janeiro: Tip. Mercantil, [1941].

PETRONE, P. No Rio Paraná, de Porto Epitácio a Guaíra: relatório de viagem. *Boletim Paulista de Geografia*, n. 27, p. 55-94, out. 1957.

PUIGGARI, U. *Nas fronteiras de Matto-Grosso: terra abandonada*. São Paulo: Mayença, 1933.

QUEIROZ, P. R. C. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Bauru: EDUSC; Campo Grande: Ed. UFMS, 2004.

QUEIROZ, P. R. C. Joaquim Murtinho, banqueiro: notas sobre a experiência do Banco Rio e Mato Grosso (1891-1902). *Estudos Históricos*, Rio de Janeiro: CPDOC/FGV, v. 23, n. 45, p. 125-146, jan./jun. 2010.

QUEIROZ, P. R. C. Uma rede transnacional: os caminhos de exportação da erva-mate de Mato Grosso, Brasil (1882-1902). *TST – Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, Madrid, v. 25, p. 64-89, 2013.

QUEIROZ, P. R. C. A Companhia Mate Laranjeira, 1891-1902: contribuição à história da empresa concessionária dos ervais do antigo sul de Mato Grosso. *Territórios e Fronteiras*, Cuiabá, v. 8, n. 1, p. 204-228, jan./jun. 2015.

QUEIROZ, P. R. C. Um novo porto no rio Paraguai: Porto Murtinho, Mato Grosso – uma análise de sua trajetória e significados (fins do séc. XIX – inícios do séc. XX). In: GRANDI, Guilherme (org.). *Transportes e formações econômicas na América Latina*. São Paulo: Annablume; Criciúma: Unesc, 2016. p. 329-367. [2016a]

QUEIROZ, P. R. C. *A E. F. Guaíra-Porto Mendes (1ª metade do século XX): notas preliminares*. In: CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 5., 2016, São Paulo (Simpósio *Meios de transporte e vias de comunicação na América Latina – séculos XIX e XX*). 32 p. Disponível em <<https://drive.google.com/drive/u/1/folders/0B4gIMkBZKItdSlkyODAxExvTUE?resourcekey=0-tEdxtJGcJQJ7GVO-bOyi3Pw>>. Acesso em 22 dez. 2023. [2016b]

QUEIROZ, P. R. C. A Companhia Mate Laranjeira e seus fluxos mercantis (1891-1902). In: FALEIROS, Rogério N.; NUNES, Ivanil (org.). *Sistemas de transportes e formações econômicas regionais: Brasil e Argentina*. Vitória: Edufes, 2016. v. 2, p. 84-114. [2016c]

QUEIROZ, P. R. C. O livre comércio entre Mato Grosso e o Paraguai (1872-1898). In: CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA, 12., CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 13., ago. 2017, Niterói. [*Anais...*]. Niterói: ABPHE, 2017. p. 1-34.

QUEIROZ, P. R. C. A empresa Laranjeira, Mendes & Cia. e sua presença nos ervais sul-mato-grossenses (1903-1917). *H-industri@: Revista de Historia de la Industria, los Servicios y las Empresas en América Latina*, Buenos Aires, n. 23, p. 1-23, dez. 2018.

QUEIROZ, P. R. C. A grande empresa concessionária dos ervais do antigo sul de Mato Grosso (1883-1949). In: HISTÓRIA de empresas no Brasil. Org. por Alcides Goularti Filho e Alexandre Macchione Saes. Niterói: Eduff; São Paulo: Hucitec, 2021. p. 231-265. (Col. Novos Estudos de História Econômica do Brasil).

QUEIROZ, P. R. C. Pequena ferrovia, grandes problemas: a E. F. Mate Laranjeira (1911-1959). *História* (São Paulo), v. 41, e2022008, 2022, p. 1-30. [2022a]

QUEIROZ, P. R. C. Ervais sul-mato-grossenses: a construção e a extinção do monopólio da grande empresa concessionária (1883-1915). SEMINÁRIO LEITURAS DE FRONTEIRAS/LECTURAS DE FRONTERAS, 7., Campo Grande, maio 2022. *Anais/Anales...* Dourados: FCH/UFGD, 2022. p. 33-60. Disponível em https://www.researchgate.net/publication/376458152_Ervais_sul-mato-grossenses_a_construcao_e_a_extincao_do_monopolio_da_grande_empresa_concessionaria_1883-1915. Acesso em 22 dez. 2023. [2022b]

ROSA, P. Â. da. *Resenha histórica de Mato Grosso: fronteira com o Paraguai*. Campo Grande: Livraria Ruy Barbosa, 1962.

SEREJO, H. *Carai*. In: CICLO da erva-mate em Mato Grosso do Sul: 1883-1947. Campo Grande: Instituto Euvaldo Lodi, 1986. p. 27-193.

SEREJO, H. *Homens de aço: a luta nos ervais*. 2. ed. In: OBRAS completas de Hélio Serejo. Campo Grande: Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, 2008. v. 1. p. 223-278.

SIDWELL, W. *A través de los años 1910-1930*. [Traducción de la narración de mi padre el ingeniero civil norteamericano Wilson Sidwell, sobre sus trabajos en Argentina, Paraguay y Brasil para la Empresa Mate Larangeira Mendes S. A.]. Trad. Enrique Sidwell. [S. l.], 2006. 28 p. Datilografado.

SILVA, M. M. F. *Geografia dos transportes no Brasil*. Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

THOMAS, D. The Matte Larangeira story: the story of the Empresa Matte Larangeira Mendes and the narrow gauge railway built by Wilson Sidwell, the company's US born engineer. *Latin Tracks – The Latin American Railway Digest*, n. 38, mar. [?] 2012 (Parte 1) e nº 39, jun. 2012 (Parte 2).

TOMAZINHO, P. A. *O processo de ocupação do sul de Mato Grosso e noroeste do Paraná: a economia ervateira e a Companhia Mate Laranjeira*. 91 f. 1982. Monografia (Especialização em Metodologia do Ensino Superior) – UEL, Londrina.

WACHOWICZ, R. C. *Obrageiros, mensus e colonos*. 2. ed. Curitiba: Ed. Vicentina, 1987.

ZILIANI, J. C. *Táticas e estratégias: a Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso (1908-1960)*. 2010. Tese (Doutorado em História) – UNESP/Assis.