

**A EMPRESA LARANJEIRA, MENDES & CIA. (1903-1917):
NOVOS CAMINHOS PARA A ERVA-MATE DO ANTIGO SUL DE MATO GROSSO**

Paulo Roberto Cimó Queiroz

(Univ. Federal da Grande Dourados – UFGD, MS, Brasil – pauloqueiroz@ufgd.edu.br)

No extremo sul da antiga província, depois estado brasileiro de Mato Grosso, existiram extensos bosques nativos de erva-mate (*Ilex paraguayensis*), cuja exploração constituiu uma atividade econômica de longa duração e de significativa importância histórica. De fato, essa atividade extrativa (praticada com maior intensidade entre as décadas de 1880 e 1960), longe de esgotar-se nos limites da referida província/estado, deu ensejo a uma ampla rede comercial, que consistia na exportação de erva-mate semibeneficiada (dita *cancheada*) e na importação dos variados gêneros necessários à manutenção do trabalho nos ervais. Devido ao fato de que o mercado consumidor da erva produzida era, quase exclusivamente, a Argentina, as atividades de produção, transporte e comercialização envolveram, além do citado país platino (onde se efetuava, aliás, o beneficiamento final e o envase da erva), também a República do Paraguai e o estado brasileiro do Paraná (v. **Figura 1**).

A firma *Laranjeira, Mendes & Cia.*, que existiu entre os anos de 1903 e 1917, foi uma das configurações assumidas pela grande empresa que, entre princípios da década de 1880 e o final da década de 1940, atuou como concessionária da exploração desses ervais e foi responsável por parte considerável da rede comercial acima referida (cf. Queiroz, 2015).

Em sua configuração inicial (1882-1891), a mencionada concessionária constituía, até onde se sabe, um empreendimento individual de um cidadão brasileiro chamado Tomás Laranjeira. Por essa época, as operações comerciais da empresa eram realizadas exclusivamente por portos situados na República do Paraguai: Concepción (onde aliás se radicava Laranjeira) e Asunción, de onde a erva seguia para Buenos Aires para ser beneficiada e envasada no estabelecimento pertencente a Francisco Mendes Gonçalves – quem também se encarregava da colocação do produto no mercado portenho (cf. Queiroz, 2013).

Esse empreendimento foi substituído, em 1891, por uma sociedade anônima denominada *Companhia Mate Laranjeira* (CML), controlada pelo Banco Rio e Mato Grosso – instituições sediadas, ambas, na cidade do Rio de Janeiro. Essa nova configuração assinala a associação entre Laranjeira e os Murтинho, uma importante família de empresários e políticos mato-grossenses. A CML adquiriu de Mendes Gonçalves o moinho bonairense, acima citado, e

passou a efetuar parte de seu comércio por um porto brasileiro: o Porto Murtinho, no rio Paraguai, especialmente estabelecido para esse fim (o restante do comércio continuou a ser feito via República do Paraguai¹). Vale notar que o Paraguai era também o local de origem da grande maioria dos trabalhadores empregados pela empresa – em cujo número se destacavam os chamados *mineros*, responsáveis pela extração propriamente dita, no interior das matas, e cujas condições de trabalho têm sido descritas como extremamente duras, incluindo, por vezes, o regime da servidão por dívidas (cf. Queiroz, 2015; Arruda, 1997; Guillén, 1991).

Com a liquidação do Banco Rio e Mato Grosso, em 1902, o acervo da CML foi transferido a uma nova sociedade mercantil, constituída, agora em Buenos Aires, em maio de 1903: a *Laranjeira, Mendes & Cia.* (LMC), que tinha, como principais sócios, Laranjeira, os Murtinho e Mendes Gonçalves. Essa empresa transformou-se em 1917, ainda em Buenos Aires, em uma sociedade anônima, agora com o nome de *Empresa Mate Laranjeira*, a qual em 1918 criou uma sucursal no Rio de Janeiro. Em 1929, enfim, os negócios da empresa em território brasileiro passaram aos cuidados de uma sua subsidiária, também criada no Rio de Janeiro: uma sociedade anônima que retomou o antigo nome de Companhia Mate Laranjeira.

Data dessa época, por outro lado, o início do declínio das atividades ervateiras da empresa, na medida em que, no mercado consumidor argentino (o qual, desde o princípio, sustentava todas essas atividades), a erva importada passava a sofrer a concorrência da produção interna.

É conveniente observar que, até a época aqui estudada, a extração da erva se dava em terras *devolutas*, isto é, públicas, que os governos cediam ao concessionário, em grandes extensões, em regime de arrendamento temporário. É importante também observar que, ao contrário do que se pode ser levado a pensar (e que, recorrentemente, consta em várias fontes), a área em que a empresa atuava, no então sul de Mato Grosso, não era “deserta”. Tratava-se, ao contrário, de uma região povoada – embora de modo muito rarefeito – por numerosos povos indígenas e por migrantes provenientes de outros estados brasileiros e da República do Paraguai; tratava-se, em outras palavras, de um território atravessado por diversas redes de poder e de sociabilidade, embora tais redes pudessem parecer invisíveis aos viajantes que apenas passavam pela região.

A intensidade, as formas e as implicações da presença desses outros atores variaram ao longo do tempo, o que ajuda a entender o fato de que, na longa história da empresa

¹ Nos termos de seu contrato com o estado de Mato Grosso, assinado em 2 de agosto de 1894, a empresa estava autorizada a escoar sua produção também pela localidade chamada *Ipehum*, situada no extremo sul da serra de Amambai, na fronteira com o Paraguai (CONTRATO..., 1894, cláusula 9ª; v. **Figura 2**). Desse ponto, a erva costumava seguir para o porto de Asunción (cf. Queiroz, 2013).

concessionária, encontram-se vários momentos de descontinuidade (noção essa que aliás contraria, frequentemente, o senso comum construído acerca desse empreendimento, o qual tende a realçar sua continuidade); em outras palavras, os dirigentes da empresa foram forçados, ao longo dessa história, a adaptar-se a realidades em constante transformação (Queiroz, 2015).

O período correspondente à *Laranjeira, Mendes & Cia.* (LMC), aqui abordado, presta-se admiravelmente, a meu ver, a uma demonstração dessa descontinuidade e da necessidade de adaptação por parte da empresa. No entanto, não existem, até o momento, estudos acadêmicos dedicados especificamente a esse estudo: a bibliografia sobre o mundo ervateiro sul-mato-grossense, embora já relativamente extensa², não logrou ainda dar conta de todo esse amplo e multifacetado objeto de estudo, sendo particularmente escassos os estudos dedicados à ação da empresa concessionária em cada um dos períodos de sua atuação. Por esse motivo, considero justificada a contribuição que busco oferecer no presente texto – o qual constitui, por certo, um trabalho ainda introdutório, voltado ao delineamento das principais questões do período. Embora eu me atenha, no essencial, ao período de existência da LMC, não busco aqui fazer, propriamente, uma história da empresa mas, antes, uma análise de sua atuação em um setor decisivo desse ramo de atividades, a saber, os transportes – tendo em vista que na primeira década do século XX a LMC procedeu a uma radical transformação de suas rotas comerciais e, conseqüentemente, de suas estruturas e equipamentos viários (transformação essa representada pelo abandono do rio Paraguai em favor do rio Paraná). Para tanto, utilizo como fontes vários relatórios oficiais dos estados de Mato Grosso e Paraná, contratos entre a empresa e o governo mato-grossense, documentos da própria empresa e relatos memorialistas, além de trabalhos acadêmicos.

A LMC em seu contexto

A área de ocorrência dos ervais, às vezes denominada *Planalto do Amambai* (cf. Brandão Júnior, 1914, p. 422), situava-se no extremo sul do então Mato Grosso³ e tinha a forma aproximada de um quadrilátero, limitado a oeste pela Serra de Amambai, ao sul pela Serra de Maracaju (*Mbaracayu*), a leste pelo rio Paraná e ao norte pelos rios Ivinhema e

² Sobre esse assunto existe já uma bibliografia relativamente extensa, na qual se destacam Corrêa Filho (1925 e 1957), Arruda (1986 e 1997), Guillén (1991, 1996 e 2007), Bianchini (2000), Figueiredo (1968), Magalhães (2014), Prudêncio (2004), Queiroz (2010, 2012, 2013, 2014, 2015), Ronco (2004), Silva (1997), Jesus (2004), Fernandes (2012).

³ Desde 1977 toda a porção meridional do antigo Mato Grosso passou a constituir um novo estado, chamado *Mato Grosso do Sul*. Neste trabalho, tendo em vista facilitar a redação e evitar o anacronismo, designo a referida porção meridional como “sul do antigo Mato Grosso”, “antigo sul de Mato Grosso” ou simplesmente “SMT”.

Brilhante (cabendo observar que essas ditas serras são, na verdade, *cuestas*, isto é, a parte mais alta do planalto sedimentar da bacia do alto Paraná⁴ (v. **Figuras 1 e 2**).

Desde o início de suas atividades, na década de 1880, a empresa concessionária tendeu a um caráter monopolista, sendo que, a partir de 1894, a área por ela arrendada, em regime de monopólio, praticamente coincidia com a área de ocorrência dos ervais – abrangendo, segundo um clássico da literatura sobre a economia ervateira sul-mato-grossense, mais de 5 milhões de hectares (Corrêa Filho, 1925, p. 29-30)⁵.

Nessa época, a justificativa para o regime de monopólio baseava-se na ideia de que a região dos ervais era *remota e selvagem*, isto é, de difícil acesso e desprovida dos atributos próprios da civilização. De fato, toda a infraestrutura necessária aos trabalhos, sobretudo aquela referente aos transportes, era então providenciada pela própria empresa – à qual, portanto, não convinha que tal infraestrutura fosse colocada à disposição de concorrentes.

Contudo, ao longo da década de 1890 e no início do novo século, a região dos ervais tornou-se o destino de numerosos novos povoadores, provenientes da República do Paraguai e de outros estados brasileiros, a saber, São Paulo, Minas Gerais, Paraná e principalmente o Rio Grande do Sul (estado onde a violência das lutas políticas forçou milhares de pessoas a uma espécie de autoexílio). Nessas circunstâncias, observou-se uma crescente pressão contra o monopólio exercido pela empresa, pressão essa que, proveniente dos novos povoadores da região⁶, ganhava claramente o apoio de importantes segmentos das elites políticas do estado – principalmente, no caso, o grupo liderado pelos *coronéis* Generoso Ponce e Pedro Celestino Corrêa da Costa. Em outras palavras, nesse novo contexto deixava de ser unânime, entre a elite política de Mato Grosso, o apoio incondicional ao monopólio e aos demais privilégios de que a empresa estava acostumada a desfrutar⁷.

⁴ 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.

⁵ Esclareça-se que, no interior da vasta área arrendada, os bosques de erva-mate constituíam apenas uma parte relativamente pequena, pois tais bosques encontravam-se dispersos em meio a outras formações vegetais.

⁶ Essa pressão voltava-se, em primeiro lugar, contra o monopólio territorial, uma vez que o contrato com a empresa impedia que o estado dispusesse das terras em favor dos novos povoadores (os quais, portanto, viam-se forçados a permanecer na região como simples *posseiros*, isto é, possuidores de fato mas não de direito). Mas é importante lembrar que os migrantes vindos do Rio Grande do Sul (também chamados *gaúchos*) estavam familiarizados com a preparação da erva-mate em seu estado natal – estando, portanto, aptos a tornarem-se concorrentes (ilegais) da concessionária.

⁷ Contudo, é importante notar que, a despeito das divergências, a facção de Ponce e Corrêa da Costa manteve, em diversos momentos, uma aliança política com a família Murtinho, estreitamente ligada à empresa concessionária – o que se explica pelas peculiaridades da luta pelo poder no estado (cf. Fanaia, 2010; Larissa Arruda, 2013; Franco, 2014).

Nesse processo de esgotamento das bases econômicas e políticas do regime de monopólio, os episódios mais dramáticos ocorreram precisamente no período correspondente à existência da LMC – sendo que, em todos esses episódios, a empresa saiu total ou parcialmente derrotada.

A primeira derrota deu-se em 1907, quando a empresa buscou garantir, antecipadamente, a renovação de seu contrato de arrendamento dos ervais. Pelo contrato vigente (assinado ainda pela CML e transferido em 1903 à LMC), o arrendamento terminaria no ano de 1916; assim, a empresa requeria, por meio de um documento submetido à Assembleia Legislativa do estado de Mato Grosso, sua prorrogação por mais 14 anos, a contar de 1916 (cf. LARANJEIRA, MENDES & CIA., 1907).

Convém notar que esse pedido inseria-se no âmbito de um vasto projeto de ampliação e diversificação das atividades da empresa. Por um lado, a LMC propunha o melhoramento e a ampliação de seus trabalhos de extração e exportação da erva-mate (incluindo-se aí a reorientação de seus fluxos comerciais, objeto deste texto). Por outro, a empresa anunciava a intenção de dar início a outros empreendimentos, como charqueadas, fábricas de tanino, exploração de madeiras etc. (LARANJEIRA..., 1907, cit., p. 52). Para tanto, além da prorrogação do prazo do arrendamento, a empresa requeria, entre outras coisas, autorização para adquirir – a preços baixos – terras públicas com a extensão mínima de três milhões de ha. Para justificar os favores e vantagens que pretendia com o novo contrato, a empresa acenava especialmente com a futura ampliação das rendas arrecadadas pelo estado (cf. id., p. 54, p. 59-61).

Pode-se dizer que, na eventualidade da implementação desse conjunto de objetivos, a atuação da empresa daria um salto de qualidade: de “simples” arrendatária dos ervais, converter-se-ia em um imenso conglomerado, abrangendo múltiplas atividades e detendo não a mera posse temporária mas sim a plena propriedade de uma enorme extensão territorial.

Devido, ao que parece, ao peso da liderança de Generoso Ponce, então presidente do estado, as pretensões da empresa foram rejeitadas pela Comissão de Indústria e logo pelo plenário da Assembleia Legislativa de Mato Grosso (Corrêa Filho, 1925, p. 52).

A empresa voltaria à carga em 1912 com uma outra proposta, esta previamente negociada com o então presidente do estado e submetida, em fins de junho, à Assembleia Legislativa. O novo requerimento pretendia a prorrogação do arrendamento por 22 anos, a contar de 1º de janeiro de 1913 (Corrêa Filho, 1925, p. 61), e repetia, com pequenas mudanças, a maioria dos pontos constantes na rejeitada petição de 1907 (cf. MANIFESTO ao eleitorado..., 1912). Desta vez, no entanto, as comissões da Assembleia deram parecer

favorável ao pedido, e as lideranças políticas do estado, em sua maioria, passaram a exercer forte pressão pela rápida aprovação do requerimento.

Contudo, liderados pelo ex-presidente Pedro Celestino Corrêa da Costa, alguns deputados manifestaram-se contra a proposta, o que deu início a uma discussão viva e apaixonada – envolvendo, por meio da imprensa, a própria opinião pública (Corrêa Filho, 1925, p. 75). Não tendo sido atendidos em seu pedido de adiamento da discussão, os deputados contrários apelaram para a obstrução, de tal modo que a sessão legislativa de 1912 encerrou-se sem que tivesse sido votada sequer a proposta de orçamento para o ano subsequente (Corrêa Filho, 1925, p. 78-80). Nessas circunstâncias, a empresa decidiu, em princípios de dezembro, renunciar à proposta (id., p. 80-81)⁸.

Pelo que se pode deduzir, os deputados obstrucionistas não eram, propriamente, contrários à continuidade do contrato com a LMC: sua oposição limitava-se ao excesso de privilégios que se pretendia conceder à empresa, a começar pelo gigantesco monopólio territorial – monopólio esse que, conforme ressaltavam os críticos, impediria o efetivo povoamento do extremo sul do estado pelas novas correntes migratórias.

Assim se compreende que, logo depois, a terceira derrota sofrida pela empresa tenha sido apenas parcial – correspondendo, antes, a uma espécie de solução de compromisso, destinada a atender, ao mesmo tempo, aos interesses da empresa e aqueles dos novos povoadores. Refiro-me à nova lei estadual relativa ao assunto: a Lei nº 725, aprovada pela Assembleia na legislatura seguinte, em setembro de 1915.

Segundo Corrêa Filho, os princípios defendidos pela minoria obstrucionista de 1912, bem como as discussões por esta provocadas, “modificaram a opinião” do restante da elite dirigente do estado (1925, p. 83) – a qual parecia haver finalmente compreendido que, em face da chegada de novos povoadores, não era mais justificável nem possível manter a empresa na condição de monopolista da vasta área onde se encontravam os ervais. Expressando essa visão, a Lei nº 725 reduziu a 1,44 milhão de ha (400 léguas quadradas) a área que poderia ser arrendada a uma única empresa e garantiu aos posseiros o direito de adquirirem terras situadas no perímetro da antiga concessão, “mesmo que dentro dessas terras existam pequenos ervais” (Corrêa Filho, 1925, p. 84-86). Em outras palavras, embora sem afastar a empresa (e aliás garantindo-lhe ainda vários privilégios), a nova lei franqueou a

⁸ As razões da empresa constam em um folheto que ela mesma fez publicar em abril de 1913. Nele, resumidamente, a LMC argumentava que nem mesmo o projeto submetido à Assembleia lhe era totalmente favorável (em função de ajustes com os quais se vira obrigada a concordar na negociação prévia com as autoridades do estado), de modo que a oposição da minoria lhe havia sido, na verdade, benéfica, ao inviabilizar um negócio que, a rigor, lhe era inconveniente (cf. EXPOSIÇÃO....., 1913).

exploração ervateira a centenas de outros produtores, potencialmente independentes da grande concessionária.

A reorientação dos transportes: considerações gerais

Uma vez que os ervais sul-mato-grossenses situavam-se na bacia do alto Paraná, este rio parecia ser o candidato natural a via de escoamento da produção – sendo que, conforme já tive oportunidade de argumentar em outro trabalho, o já citado Porto Murinho, no rio Paraguai, situava-se em posição notavelmente excêntrica em relação às fontes da produção (Queiroz, 2014). Havia, entretanto, um formidável obstáculo à utilização do Paraná: as já mencionadas Sete Quedas, situadas pouco ao sul do paralelo 24° S e que interrompem a navegação desse rio por dezenas de quilômetros – um obstáculo que somente poderia ser vencido mediante pesados investimentos (v. **Figura 2**).

Tais investimentos, contudo, segundo a argumentação da empresa em 1907, seriam viáveis em vista da necessidade de passar a explorar os ervais mais próximos do rio Paraná. Veja-se o que dizia o documento: “Nos trabalhos de sua exploração a suplicante já chegou ao limite dos ervais cujo produto pode remunerativamente ter saída pelo rio Paraguai, restando ainda outros vastíssimos, cujos trabalhos devem ser dirigidos pelo rio Paraná, para que o transporte do respectivo produto não absorva o seu preço no mercado” (LARANJEIRA..., 1907, cit., p. 51). Em outras palavras, os investimentos na via do alto Paraná seriam compensados pela redução do custo total do transporte na comparação com as vias tradicionais, dirigidas ao rio Paraguai. O plano era, então, assim delineado:

estabelecimento de portos nos rios Paraná e afluentes [ocidentais] deste, abertura de estradas internas convergindo para os portos, construção no Estado do Paraná de uma via férrea ligeira de extensão aproximada de 70 quilômetros, ligando o porto de S. Francisco abaixo, a um acima do Salto das Sete Quedas, aquisição de enorme material para os transportes terrestres e fluviais, a fundação de localidades, povoados etc. (id., p. 52).

Vale notar que, segundo Corrêa Filho, a necessidade da mudança de rota decorria, na verdade, da exploração devastadora que a empresa teria promovido nos ervais mais próximos da *cuesta* de Amambai⁹. De acordo com esse autor, a empresa encontrava-se “Premida pela necessidade de explorar as matas mais próximas ao rio Paraná” devido ao fato de que nas “mais altas, nas cabeceiras de seus tributários”, o rendimento “diminuía de ano para ano, em

⁹ A extração da erva deveria fazer-se mediante o corte somente dos galhos mais finos, de modo que a árvore pudesse recuperar-se, conforme aliás estabelecia o contrato assinado entre a empresa e o governo do estado em agosto de 1894: “[A empresa] Não poderá trabalhar na mesma feitoria, fazendo novos cortes ou podas dos ervais explorados, senão três anos depois da colheita” (CONTRATO..., 1894, cláusula 4).

função do corte devastador, que ia criando mofinas capoeiras onde antes verdejavam ricos ervais” (1925, p. 55-56).

Seja como for, em termos estritamente logísticos afigura-se plausível a argumentação da empresa. Mesmo a exploração dos ervais situados no alto da Serra de Amambai (caso não estivessem efetivamente devastados) poderia beneficiar-se da navegação dos afluentes sul-mato-grossenses do alto Paraná, embora tal produção pudesse ter uma saída igualmente cômoda por Ipehum, na extremidade sul da referida serra (ambas saídas, aliás, certamente mais praticáveis que a longa estrada carreteira que levava a Porto Murtinho).

Convém notar que, aludindo à necessidade de abertura de portos no rio Paraná e seus afluentes sul-mato-grossenses, a empresa requeria que lhe fosse “concedida, gratuitamente, uma légua de terras devolutas que não contenham ervais” para cada um desses portos, “não podendo o número deles exceder de 15” (LARANJEIRA..., 1907, cláusula 11, p. 60; tratava-se, no caso, de uma légua quadrada, isto é, 6 km por 6 km, área equivalente a 3.600 ha – de modo que, caso se atingisse o número de 15 portos, a empresa receberia gratuitamente 54 mil ha).

A rejeição da petição de 1907 causou mal estar no interior da elite política de Mato Grosso, tendo o presidente Generoso Ponce sido severamente criticado pelos defensores dos interesses da empresa¹⁰. De todo modo, já em 1909 o novo presidente do estado tratou de entender-se pessoalmente com a empresa, tendo em vista, provavelmente, que as rendas ervateiras eram importantes para o estado e havia ainda vários anos de contrato a serem cumpridos¹¹. A julgar por seu relato, Pedro Celestino, mesmo sem abrir mão das críticas à empresa, tratava de estabelecer com ela uma relação de confiança, tendo em mira o aumento da produção: “Consultando a expansão desta indústria interesses mútuos do Estado e da Empresa, convencida ela hoje da proteção que, para o seu desenvolvimento, lhe dispensará o governo, contando com a reciprocidade de intenções, é de esperar que ela deixe de ser um fator retardatário da nossa evolução econômica” (cf. RELATÓRIO 1910, p. 14; em outra passagem, na mesma página, o presidente criticava francamente a empresa por manter “estacionária” essa “importante fonte da nossa receita”).

¹⁰ Em uma célebre carta, dirigida a Ponce em outubro de 1907, Manoel Murtinho protesta contra o indeferimento da petição da empresa e considera a “imigração rio-grandense” como uma “perigosa expansão”, que necessitaria ser barrada por uma “companhia estrangeira poderosa” antes que os referidos migrantes acabassem por constituir um “Estado no Estado” (apud Corrêa Filho, 1925, nota 50, p. 46-47).

¹¹ O presidente era agora Pedro Celestino C. da Costa, também um notório opositor do monopólio. A LMC, por sua vez, era nessa época representada pela empresa *Isnardi, Alves & Cia.*, qualificada por Corrêa da Costa como “sub-arrendatária dos ervais”.

Pelo que se deduz do relato do presidente, logo depois de sua conversa com um dos sócios de Isnardi, Alves & Cia. a LMC apresentou ao governo uma petição solicitando autorização para abrir uma nova rota comercial – petição essa prontamente deferida¹².

Pode-se portanto dizer que, de acordo com a documentação oficial, o processo de reorientação das rotas comerciais da empresa teria começado em 1909, quando o estado de Mato Grosso autorizou a “empresa Mate Laranjeira¹³, de Laranjeira, Mendes & Cia.”, a “abrir um porto na foz do rio Iguatemi, no Alto Paraná”, a fim de por ele “exportar os produtos dos ervais situados nas proximidades do segundo desses rios” (cf. MATO GROSSO. Leis, decretos etc. *Decreto nº 232, de 1º de setembro de 1909*, art. 1º).

A última parte do texto acima citado efetua uma curiosa restrição: a nova saída seria válida apenas para o produto dos ervais situados nas proximidades do rio Paraná; em outras palavras, a produção dos demais ervais deveria continuar a sair pelos outros dois pontos pelos quais a empresa estava autorizada a efetuar suas transações. De todo modo, a julgar pelo que consta no próprio texto do decreto, o governo teria, neste caso, apenas atendido ao que constava na petição – na qual a empresa afirmava, segundo as palavras do texto legal, que não podia “exportar esses produtos [dos ervais situados próximos ao rio Paraná] pelas estações fiscais de Porto Murtinho e Ipehum, em razão da enorme distância que medeia entre estas e os referidos ervais” (cf. decreto citado, art. 1º).

Vale notar que, em sua petição, a empresa prometia expressamente aumentar sua produção – sendo que, nos termos do decreto presidencial, a autorização para a abertura do novo porto era formalmente vinculada a esse aumento. De fato, o decreto dizia, em seu preâmbulo, que o governo vinha atender “ao que lhe requereu a Empresa [...], a fim de dar ela maior desenvolvimento aos trabalhos da sua indústria ervateira [...], aumentando progressivamente a sua produção, a começar do ano p. [próximo] vindouro, de 1910”.

Finalmente, convém observar que, como de costume, caberiam exclusivamente à empresa todos os ônus relacionados à nova rota, conforme vinha indicado no decreto de 1909 – o qual, ademais, fixava prazo para o início das operações:

Ficarão a cargo da empresa as despesas de estradas, picadas e construção de pontes, tanto no território deste estado, como no do Paraná, estabelecendo ela também a navegação com rebocadores e chatas nos rios Iguatemi, Amambai, Ivinhema e Alto Paraná, acima e abaixo do Salto das Sete Quedas, devendo este serviço começar no

¹² De fato, de acordo com informações prestadas por Corrêa Filho, tudo se resolveu muito rapidamente: a petição da empresa, datada de 30 de agosto de 1909, foi deferida por Celestino já no dia seguinte, de modo que o respectivo decreto traz a data de 1º de setembro do mesmo ano (1925, p. 56, nota 55).

¹³ Note-se aqui a permanência, até mesmo em documentos oficiais, do nome “Mate Laranjeira” – o qual, todavia, já não fazia parte da razão social da empresa desde 1903.

princípio do ano entrante, pelo menos com três rebocadores e diversas chatas, tudo nos termos da aludida petição (Decreto nº 232, art. 2º).

Em suma, o esquema de transportes aqui abordado teria, como principais características, as seguintes: 1) estabelecimento de portos e organização de serviço de navegação em afluentes sul-mato-grossenses do alto Paraná; 2) abertura, ainda em território sul-mato-grossense, de vias terrestres destinadas a conectar os locais de produção (os chamados *ranchos*¹⁴) aos referidos portos fluviais; 3) fundação de um porto no alto Paraná, logo acima das Sete Quedas (já em território do estado do Paraná), para onde seria encaminhada toda a erva coletada no SMT; 4) construção de uma via férrea destinada a contornar as quedas; 5) fundação de um porto no médio Paraná, o qual seria o ponto final dessa ferrovia.

A reorientação: circunstâncias importantes

No tópico anterior busquei delinear o processo de reorientação das rotas tal como ele consta nas fontes oficiais ou reconhecidas como tal – e, portanto, tal como costuma aparecer na historiografia do mundo ervateiro sul-mato-grossense. Todavia, as fontes consultadas na presente pesquisa revelam que essa história foi significativamente diferente, isto é: esse processo já havia começado – de modo, digamos, “extraoficial” – vários anos antes.

Em pesquisa anterior, realizada em 2009, eu mesmo já me havia deparado com indícios nessa direção. Com base nos relatórios apresentados pela diretoria da então CML, apontei que em fins do século XIX “a empresa já parece cogitar de uma mudança em seus esquemas de transporte na zona sul¹⁵, de modo a evitar o trânsito por território paraguaio” – e isso devido à supressão, decretada pelo governo do Paraguai em 1898, do “direito de *livre trânsito* de que inicialmente gozavam os produtos da Companhia” na vizinha república (Queiroz, 2013, p. 77). Essa supressão significava que, em seu trânsito pelo país vizinho, a erva vinda do SMT seria tributada como se fosse de produção paraguaia. Nesse contexto, assim se expressava, em seu relatório apresentado em 1900, o presidente da CML: “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” (apud Queiroz, 2013, p. 77-78). Em resumo: “Embora os dois relatórios posteriores [da CML] não mais se tenham referido a esse assunto,

¹⁴ O *ranchos* 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).

¹⁵ “Zona sul” era como a empresa denominava a parte de sua concessão situada ao sul do rio Amambai, cuja produção era exportada pela já mencionada localidade de Ipehum com destino ao porto de Asunción.

parece possível especular que já então os dirigentes poderiam estar pensando na alternativa do Alto Paraná” (Queiroz, 2013, p. 78) – tendo em vista que o Porto Murtinho, devido à já assinalada excentricidade de sua posição, não poderia ser considerado uma alternativa válida.

Como foi dito, esse tema não mais apareceu nos relatórios referentes aos dois últimos anos de existência da CML, antes de ela ser substituída pela *Laranjeira, Mendes & Cia*. Tampouco me foi possível encontrar, a esse respeito, documentos da LMC, uma vez que, sendo uma simples sociedade mercantil, essa empresa não estava obrigada, pelas leis argentinas, sequer a publicar seus balanços anuais.

Não obstante, a ideia de uma via terrestre, como meio de contornar as Sete Quedas, aparece expressamente já em 1903, em um texto (cujo autor não pude, ainda, identificar) dedicado a exaltar as riquezas da bacia do alto Paraná em Mato Grosso e publicado na *Gazeta Oficial* do estado: “Uma pequena estrada marginando as Sete Quedas facilmente comunicará a navegação do alto e do baixo Paraná, e estenderá enormemente as relações comerciais do alto Paraná” (*Gazeta Oficial*, 28 de julho de 1903, p. 3).

Fontes memorialistas, por seu turno, informam que os direitos de construção de um porto no rio Paraná, acima das Sete Quedas, teriam sido adquiridos pela CML já em 1902: a empresa “adquiriu de Francisco Monjoli [sic], em 1902, os direitos de exploração do porto Monjoli [sic]”, escreveu Muntoreanu, acrescentando: “Nesse mesmo ano, a Mate Larangeira requereu mais terras ao governo do estado do Paraná para implantar a cidade e também autorização para abrir estradas até Salto Carapã e Portón, atual Porto Mendes¹⁶” (1992, p. 29-30). Outro autor, que efetua idêntica afirmação, informa ademais que Francisco Monjoli [sic] era argentino, natural da província de Corrientes, e por meio de seu porto “explorava a madeira de lei da região” (Aleksiejuk, 2008, p. 66).

Cabe lembrar que, nesse início de século XX, a empresa monopolizadora dos ervais sul-mato-grossenses estava autorizada a exportar apenas pelo Porto Murtinho e por Ipehum, vale dizer: caso ela estivesse, nessa época, enviando parte de sua produção pelo alto e médio Paraná, essa seria uma prática irregular.

No entanto, os indícios nessa direção foram recentemente confirmados por uma fonte insuspeita, a saber, uma obra destinada precisamente a celebrar a memória da empresa e, em particular, da família Mendes Gonçalves, sua controladora desde 1903¹⁷: “As dificuldades

¹⁶ Conforme veremos adiante, com mais detalhes, o porto Mojoli (depois chamado Guaíra), acima das Sete Quedas, e o Porto Mendes, cerca de 60 km abaixo delas, eram os pontos extremos da ferrovia que veio a ser ali construída pela LMC.

¹⁷ A primeira edição dessa obra foi publicada em 2013; utilizo-me aqui da segunda edição, lançada em 2014. Seu autor teve acesso a uma ampla documentação original da empresa, sobretudo documentos pertencentes a acervos privados, e contou também com depoimentos de integrantes da família Mendes Gonçalves.

fiscais impostas pelas autoridades guaranis [paraguaias] acabaram se constituindo numa das principais razões que levaram a *Cia. Matte*, já como *Larangeira, Mendes & Cia.*, a voltar-se para o rio Paraná, **a partir de 1903**” (Magalhães, 2014, p. 30, nota 2; destaque meu)¹⁸.

Assim, esta fonte diverge de Muntoreanu e Aleksiejuk apenas no que concerne à indicação do ano do estabelecimento da empresa nas imediações das Sete Quedas, em território paranaense: ali, diz Magalhães, “em fins de 1903, a *Larangeira, Mendes & Cia.* obteve, com a ajuda de Francisco Mojoli e de Alfredo Francisco Alves, cerca de cinco mil hectares de terras do governo paranaense”, área essa que a empresa denominava “Concesión Paraná” e em cujo âmbito situava-se o já referido Porto Mojoli (Magalhães, 2014, p. 68).

Desse modo, mais de um século depois vem a ser reconhecida uma realidade que, na época, devia ser um tanto constrangedora: “Bem antes de obter licença para utilizar o local como um porto, a *Larangeira, Mendes & Cia.* já explorava os ervais do perímetro paranaense ao longo do rio, trazendo também aos poucos a erva-mate mato-grossense que era [antes] exportada pelo rio Paraguay” (Magalhães, 2014, p. 68). E, de modo ainda mais claro: “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** (Porto Iguatemy, em 1909, que nem chegou a ser utilizado)” [id., ibid.; destaques meus]. Na sequência, enfim, o texto faz alusão a possíveis práticas ilícitas, embora sem lhes atribuir maior importância: “A banda esquerda do rio Paraná se enquadraria com vantagem nos projetos ervateiros; por aqueles ermos e labirínticos rios sulinos quase não havia fiscalização, gerando rumores de contrabando, fato que todavia não parecia preocupar um governo [o de Mato Grosso] que recebia sempre em dia seus impostos” (id., p. 69).

Para encerrar este tópico, convém registrar que, precisamente nessa primeira década do século XX, quando tratava de orientar sua exportação de erva por outros caminhos, a empresa procedeu a notáveis e custosos melhoramentos na “velha” estrada dirigida a Porto Murtinho. Refiro-me à construção de uma ferrovia do tipo *Decauville* na parte final dessa estrada, isto é, o trecho alagadiço de cerca de 20 km situado entre o Porto e a localidade denominada *São Roque*. Sabe-se que essa ferrovia foi projetada ainda em 1898, isto é, no período correspondente à CML. Sua efetiva construção, todavia, ao que tudo indica, ocorreu

¹⁸ Em outro local, a mesma obra reitera essas afirmações: “Os fatores que decidiram a gradativa saída da *Matte* de Porto Murtinho foram os altos custos do transporte até o rio Paraguay e a excessiva tributação iniciada ao fim do tratado de livre comércio que existia entre Brasil e Paraguay; dava-se, nos portos guaranis, verdadeira perseguição aos barcos que transportavam erva-mate brasileira” (Magalhães, 2014, p. 105).

apenas no começo do novo século, sendo concluída em 1905 ou 1906 (cf. Magalhães, 2014, p. 43; d'Angrogne, 1968a, p. 256; Corrêa Filho, 1957, p. 72).

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 me parece, já não mais se tratava da exportação de erva-mate mas sim de outros produtos (madeiras e couros). Já tive a oportunidade de estudar os dados referentes à exportação tributada pela Mesa de Rendas de Porto Murtinho, numa série que vai de 1902 a 1923 (cf. Queiroz, 2014), e esses dados mostram que as exportações de erva-mate declinam drasticamente entre 1910 e 1912 e desaparecem de 1913 em diante, com o registro apenas de uma quantidade irrisória em 1914.

Do mesmo modo, no relatório que apresentou em maio de 1914 o presidente do estado de Mato Grosso já registrava, expressamente, que a LMC “faz hoje a sua exportação” por Sete Quedas (sic, cf. RELATÓRIO 1914, p. 76). Finalmente, cabe notar que a já citada Lei nº 725, de 1915, ao tratar do futuro contrato de arrendamento dos ervais a uma grande empresa, estabelecia expressamente: “A exportação se fará obrigatoriamente pelo Alto Paraná, salvo caso de força maior” (art. 2º, alínea *i*, cf. Corrêa Filho, 1925, p. 85, nota 83; esta mesma disposição é repetida, quase literalmente, no contrato assinado entre o estado e a LMC em 19 de maio de 1916, cf. CONTRATO..., 1916, cláusula 3ª). Tais referências, enfim, parecem indicar que a ferrovia de Porto Murtinho a São Roque serviu a outras finalidades, que não a exportação de erva-mate.

A reorientação em processo

Conforme foi visto nos dois tópicos anteriores, ao longo da primeira década do século XX parece haver-se desenrolado, com relação à mudança das rotas comerciais da empresa monopolista dos ervais sul-mato-grossenses, uma espécie de representação teatral: os atores relevantes no cenário político estadual agiram como se essa mudança houvesse principiado em 1909-1910, quando todos eles certamente sabiam que ela remontava ao início do século.

De fato, segundo Magalhães, já em 1901 a nova rota vinha sendo preparada pela empresa, no lado sul-mato-grossense: “Naquela década inicial do século, destacou-se a figura de Ricardo Isnardi, que desde 1901 chefiava uma legião de *mensús*¹⁹ na região, abrindo picadas na selva e caminhos fluviais com dinamite, nos trechos acidentados dos rios Pirajuy, Morumby e principalmente nas corredeiras do longo rio Iguatemy” (2014, p. 69).

¹⁹ O termo *mensú* (forma abreviada da palavra castelhana *mensualero*) designava trabalhadores que recebiam salários mensais.

O mesmo autor indica que, no transporte da erva, o rio Iguatemi – que, inicialmente, era percorrido águas acima, em direção a Ipehum – passou desde então a ser percorrido águas abaixo: “As cargas, que subiam a corrente [do rio Iguatemi] para sair pelo rio Paraguay entre os anos de 1892 e 1903, passariam a fazer um caminho inverso após a criação de Porto Mojoli, tomando o rumo do rio Paraná”. A mesma fonte acrescenta, a propósito: “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).

A julgar pelas palavras de um bem informado memorialista, a nova rota efetivamente trouxe significativos ganhos de eficiência, embora tenha também exigido a implantação de novas estruturas administrativas – no caso, a sede operacional instalada na localidade chamada *Nhuverá*, no alto da serra de Amambai²⁰:

organiza-se a famosa administração de Nhu-Verá, que fica sob a responsabilidade do diplomático Raul Mendes Gonçalves [...]. Foi uma benção de Deus a instalação dessa administração em Nhu-Verá [...]. As despesas com transporte tiveram uma redução de 45%, logo no 3º mês. As “chatas”, pelos canais navegáveis dos rios Amambai, Iguatemi, Dourados, Brillhante e Ivinhema, passaram a transportar a erva [...]. Vários afluentes que davam condição de navegabilidade foram sendo descobertos (Serejo, 1986, p. 113).

Como foi dito, a rede de transportes estabelecida em território sul-mato-grossense era formada por vias fluviais e terrestres, estabelecidas em combinação. Assim, um texto publicado em 1914 informa que “o mate é 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 INDUSTRIA..., 1914, p. 255).

Na verdade, há indicações de que os meios de transporte utilizados no SMT foram muito mais diversificados do que sugere a fonte acima. Para enfrentar o desafio representado pelas dificuldades de transporte, escreve Serejo, a empresa 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).

Valiosas informações a esse respeito constam em um interessante texto do final da década de 1920 ou início da de 1930. Segundo esse texto, a empresa possuía, na bacia do alto Paraná (SMT), 24 portos; os sacos de mate (que pesavam cada um cerca de 55 kg) eram levados ao porto mais próximo, por vias terrestres, em distâncias que variavam entre 5 e 100 km; e as chalanas, ou barcaças, eram de diferentes tamanhos, correspondendo ao porte dos

²⁰ As fontes não informam quando foi estabelecida essa sede, mas pode-se deduzir que tenha sido nos primeiros anos do novo século (v. **Figura 2**).

diferentes cursos d'água trafegados: a menor tinha uma capacidade de 7 toneladas e a maior comportava 50 toneladas (Lee, [193?], p. 37-38).

Sobre essa diversidade dos tipos e tamanhos das embarcações, vale a pena registrar aqui uma informação de Serejo, segundo quem 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” (1986, p. 79; grifos do original).

Muitas outras informações, enfim, podem ser encontradas a respeito dessa navegação nos afluentes do alto Paraná. A fim de não alongar demasiadamente este trabalho, limito-me aqui a registrar algumas das informações que constam no relatório do então vice-presidente do estado de Mato Grosso, Antonino Ferrari, que percorreu a região, em missão oficial, entre fevereiro e abril de 1918. Essa fonte aparentemente confirma o dito por Magalhães, a saber, que o já citado Porto Iguatemi não chegou a ser utilizado pela empresa – não, pelo menos, do modo como havia sido preconizado nos documentos oficiais. De fato, Ferrari informa que o “antigo porto do Iguatemi, hoje chamado Lindo”, cuja abertura fora autorizada pelo estado em 1909, havia sido estabelecido muito acima do local previsto, que seria a foz do rio Iguatemi no Paraná (cf. Ferrari, 1918, p. 7). Ferrari menciona ainda outros portos: Pirahy, Dourado e Itapopó, também no Iguatemi, e “Zazoró, também chamado Porto Anna”, à margem de um afluente desse último; informa por fim que, já na margem sul-mato-grossense do rio Paraná, existia o “Porto Izabel, entre a foz do Iguatemi e as cachoeiras do Guayra” (id., p. 5).

Em território sul-mato-grossense, contudo, o mais importante parece haver sido o Porto Felicidade, situado no rio Amambai. A esse porto ligava-se a nova sede operacional da empresa em território sul-mato-grossense, fundada em substituição à acima mencionada Nhuverá: *Campanário*, uma “cidadezinha de muito conforto, planejada com gosto, dotada de telefone e luz elétrica, em pleno sertão” (cf. Serejo, 1986, p. 113), inaugurada em maio de 1921 (Magalhães, 2014, p. 115). Campanário – que foi, por assim dizer, a “gêmea” de Guaíra, ambas consideradas centros de *civilização* no *sertão* – situava-se nos “ervais do Jaapemi” (propriedade adquirida pela empresa, com uma área de 34 mil ha), cuja produção era levada ao Porto Felicidade por meio de uma estrada de rodagem (Corrêa Filho, 1957, p. 67-68). Por essa estrada, aliás, 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. [...] Os olhos do vivente ficavam cravados no espetáculo

que encantava... Esses *delgados* caminhões [...] foram adquiridos para o transporte da erva-mate de Campanário a Porto Felicidade” (Serejo, 1986, p. 87; grifo do original).

Para concluir as referências ao SMT, vale a pena notar que o relatório de Ferrari confirma uma informação já acima registrada, a saber, que a empresa procedeu a numerosas intervenções nos leitos dos rios, com vistas a facilitar a passagem das embarcações:

De Porto Anna [Zazoró] a Porto Mojoli [Guaíra] fiz a viagem em uma lancha, navegando 16 horas; atravessamos numerosas corredeiras, muitas delas com canais abertos a dinamite pela Empresa Mate Laranjeira [...]. Tive ensejo de verificar os trabalhos e avaliar as despesas consideráveis que essa empresa teria feito para abrir a navegação nesses dois rios [o Iguatemi e seu afluente Ijhoby] e no rio Paraná, próximo a Porto Mojoli, a fim de abrir passagem entre corredeiras rochosas, especialmente na entrada desse porto, fronteiro aos primeiros saltos das cachoeiras do Guayra (Ferrari, 1918, p. 6).

Parece possível dizer que, na reorientação viária aqui estudada, o centro nervoso, por assim dizer, era o porto situado à margem esquerda do rio Paraná, logo acima das Sete Quedas, isto é, o já referido Porto Mojoli. Ali a empresa construiria uma sede operacional com acentuadas características urbanas, que passou a ser chamada de *Guaíra* e deu origem à atual cidade paranaense de mesmo nome. Antonino Ferrari, que esteve no local em 1918, informou que as “seções” da empresa por ele visitadas “são dotadas de todas as instalações precisas para o conserto e construção de embarcações, funcionando também as oficinas da ferrovia” (Ferrari, 1918, p. 6).

Uma vez atingido o Porto Mojoli, a erva procedente do SMT seguia viagem, contornando as Sete Quedas, para novamente atingir, mais abaixo, o rio Paraná. Na configuração final do sistema, esse porto, no médio Paraná, era o chamado Porto Mendes, que foi ligado a Guaíra por uma ferrovia *Decauville* de bitola de 60 cm. Contudo, a construção dessa ligação terrestre entre o alto e o médio Paraná passou por várias etapas, sendo que a estrada de ferro Guaíra-Porto Mendes, propriamente dita, foi apenas o último estágio do processo.

A primeira etapa consistiu em uma simples estrada carreteira. De fato, em maio de 1910 o então presidente de Mato Grosso menciona a “estrada de rodagem já aberta pela firma Isnardi, ladeando a cachoeira e o salto das Sete Quedas, na extensão de 7 léguas” (RELATÓRIO 1910, p. 14). Nesse momento inicial, o ponto final não era, ainda, o Porto Mendes mas sim um outro mais acima, denominado Porto S. João: em 1910, informa Thomas, a empresa transportava o mate “*by oxcarts to the small port of São João*”, cerca de 45 quilômetros

abaixo de Mojoli, e nesse local a erva “*was transferred to an awaiting riverboat by means of a cable*” (Thomas, 2012, parte 1, p. 35)²¹.

Vale notar que, neste trecho, as barrancas do rio Paraná, pelo menos no lado brasileiro, elevavam-se a várias dezenas de metros sobre o nível das águas, o que tornava difícil o embarque e desembarque de mercadorias e pessoas. Além disso, abaixo do porto São João havia ainda um sério obstáculo: o chamado Salto Carapã, isto é, “um cordão de pedras que atravessa o leito do rio, de lado a lado, e que aflora à superfície da corrente, em águas médias, formando um pequeno salto, que, nas enchentes, desaparece da superfície, facilitando a passagem de pequenas embarcações, embora com perigo” (Arthur M. Franco, apud Wachowicz, 1987, p. 71). Desse modo, a erva desembarcada em São João precisava ainda ser levada até um outro ponto, a jusante do salto, para poder ser colocada nas embarcações – e nesse trecho é que entrava em ação o *cabo* mencionado por Thomas: tratava-se de “um cabo aéreo, por onde passavam os sacos de mate, amarrados e suspensos em uma roldana” (Wachowicz, p. 71).

Num segundo momento, a via carreteira foi substituída por uma linha férrea do tipo Decauville, mas ainda sem contar com tração mecânica: nessa fase, os veículos eram tracionados por muares (cf. Wachowicz, p. 71 e p. 75; Magalhães, 2014, p. 76). Thomas situa em 1911 o início da construção dessa linha férrea (2012, parte 1, p. 35). No entanto, um documento da própria LMC, datado de abril de 1913, menciona apenas “uma *picada* de 57 quilômetros, aberta pela empresa” (cf. EXPOSIÇÃO..., 1913, p. 9; grifo meu). Seja como for, um texto publicado em 1914 já dava a ferrovia em operação: no porto Mojoli, diz o texto, “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)²².

Na altura do Porto São João e do salto Carapã, conforme registram as fontes, as operações de embarque e desembarque eram muito arriscadas, devido à grande violência das águas; assim, eram frequentes os naufrágios, com perdas de vidas e bens (cf., p. ex., d’Angrogne, 1968b, p. 248). Em tais circunstâncias, os dirigentes da empresa se teriam

²¹ Esse texto traz as melhores referências que pude até agora localizar a respeito da ferrovia de Guaíra a Porto Mendes, pois seu autor utilizou, como fontes, escritos do próprio responsável pela fase final da construção e pela subsequente operação da referida ferrovia: o engenheiro estadunidense Wilson Sidwell, que ocupou durante muitos anos, até 1930, o cargo de gerente geral da empresa em Guaíra (cf. Thomas, 2012, parte 1, p. 33-34). O artigo foi publicado em duas partes, em duas edições consecutivas do periódico *Latin Tracks*, e o acesso a ele me foi proporcionado pelo pesquisador independente Ricardo Melo Araújo, residente em Curitiba, a quem registro aqui meus agradecimentos.

²² Outro texto da mesma época, contudo, informa apenas que “a empresa [está] construindo uma pequena via férrea” etc. (Marques, 1914, p. 398-399).

convencido da necessidade de estender a via férrea até mais abaixo do referido porto, vale dizer, até um local em que as águas fossem menos violentas (Thomas, 2012, parte 1, p. 35; Wachowicz, 1987, p. 72).

Sobre a história da construção da ferrovia, Sidwell – que chegou a Guaíra em setembro de 1914 (cf. Thomas, 2012, parte 1, p. 36; parte 2, p. 30) – afirma que, antes dele, três outros engenheiros já haviam sido contratados para construí-la, tendo todos fracassado; afirma também que o traçado estabelecido por seu último antecessor limitava-se a acompanhar a acidentada topografia do terreno, de modo que “*Under no circumstances could this route be considered for possible railway use*” (apud Thomas, 2012, parte 2, p. 30).

Sidwell explica que as rampas eram demasiadamente íngremes (chegando a 8%), sendo necessário baixá-las a um máximo de 4% (apud Thomas, 2012, parte 2, p. 31). Assim, o engenheiro acabou sendo autorizado a reconstruir a linha toda e a ferrovia foi finalmente inaugurada em 1º de junho de 1917 (id., ibid.). De acordo com Magalhães, a via férrea “foi montada com material rodante de segunda mão, adquirido a ferrovias argentinas, ao passo que os trilhos vieram da Alemanha”; o mesmo autor, aliás, indica o momento em que as locomotivas a vapor teriam substituído os muares na operação da linha Decauville: “só a partir de 1917”, escreve Magalhães, “a estrada teve condições para suportar o tráfego de pequenas locomotivas” (2014, p. 76).

Inicialmente, a ferrovia tinha 56,7 km de extensão e apenas uma estação intermediária: Zororó, 34 km ao norte de Porto Mendes, uma parada para reabastecimento onde a empresa instalou depois uma serraria destinada, entre outras coisas, a fornecer a lenha consumida pelas locomotivas. Em Guaíra foi construída uma oficina completamente equipada e um depósito de locomotivas, e uma linha telefônica particular ligava as três estações. Até 1930 não havia carros próprios para passageiros (Thomas, 2012, parte 2, p. 33). A viagem dos trens de carga entre Guaíra e Porto Mendes levava 3,5 horas; assim, tomando os dados referentes às quantidades exportadas, Thomas calculou o número das viagens que deviam ser realizadas, concluindo que a ferrovia “*must have been quite a busy affair in its heyday*” (id., parte 2, p. 35).

O ponto final da ferrovia, por sua vez, teria sido estabelecido por Sidwell logo após sua chegada à região. De fato, o próprio Sidwell, em memórias escritas, descreve seu trabalho na criação do Porto Mendes, desde a escolha do local até a construção dos edifícios e equipamentos necessários para o embarque e o desembarque. Considerando a grande altura da barranca do rio (90 m, na época em que o nível das águas chegava a seu ponto mais baixo), foi preciso construir um sistema funicular (apud Thomas, 2012, parte 1, p. 36 e 38). Para tanto

foi construído um plano inclinado com cerca de 165 m de extensão, formado por uma sólida estrutura de madeira; sobre essa estrutura assentava-se uma dupla linha de trilhos, em cada uma das quais corria um pequeno carro, ambos presos a roldanas. Cada carro corria em sentido contrário ao do outro, de modo que aquele que descia auxiliava a subida do outro (cf. Sidwell, apud Thomas, parte 1, p. 38). Enfim, segundo Sidwell, o estabelecimento do Porto Mendes estava “*more or less finished*” no final do ano de 1915 (Sidwell, apud Thomas, parte 2, p. 30).

Vale notar que, nos relatórios dos presidentes do estado do Paraná, não há qualquer menção a essas atividades da LMC até 1917, quando o presidente apenas menciona, de passagem, um contrato firmado com essa empresa com vistas à ligação “do alto ao baixo Paraná” (RELATÓRIO 1917, p. 18; não se informa quando foi assinado tal contrato). Outras referências aparecem no relatório seguinte, quando a ferrovia da LMC é considerada um “ramal” e sua inauguração é dada como “provisória”: “A 1º de junho [de 1917] foi inaugurado provisoriamente o tráfego de um ramal férreo ligando a navegação do Alto ao Baixo Paraná, construído pela firma Laranjeira, Mendes & Comp. com o fim de transportar erva-mate, em trânsito do estado de Mato Grosso para a República Argentina” (RELATÓRIO 1918, p. 27).

Ainda com relação à reorientação aqui enfocada, um aspecto interessante diz respeito ao destino das cargas de Porto Mendes para diante, em direção à Argentina. Todas as fontes consultadas para este trabalho registram que a erva era encaminhada a Posadas, de onde seguia para Buenos Aires por via férrea. Lee, por exemplo, registra expressamente que, em Porto Mendes, o mate era transferido para “*the regular river steamers which transport the cargo to Posadas, a distance of 300 miles down the river*”; em Posadas, a carga era transferida para o *Ferrocarril Nordeste Argentino*, seguindo para Buenos Aires, onde era conduzida, por caminhões, para a fábrica da empresa (Lee, cit., p. 41-42).

Contudo, Corrêa Filho parece mencionar o uso da navegação do Paraná não apenas até Posadas mas sim até a capital argentina: em Porto Mendes, escreve, “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, onde são beneficiados” (1925, p. 96-97; destaque meu)²³.

²³ Não parece demais assinalar que, nessa época, a ligação entre Porto Mendes e Posadas era virtualmente monopolizada por empresas argentinas: “A navegação fluvial [...] é feita, entre Posadas e Porto Mendes, no rio Paraná, pelos vapores das firmas comerciais argentinas, Casa Mola, Domingos Barthe, Nuñez & Gibaja e Laranjeira Mendes & Comp., dando cada vapor 3 viagens redondas por mês, pondo assim os nossos portos do rio Paraná em comunicação com a República Argentina 12 vezes por mês” (RPR 1918, p. 29-30).

Considerações finais: a rota pelo rio Paraná na mira de múltiplos atores

A reorientação aqui estudada ocorreu em um período em que o SMT (incluindo o *Planalto do Amambai*, onde se encontravam os ervais e que estava, até então, integralmente arrendado à empresa) estava na mira de muitos e diversificados atores, cada um com seus objetivos específicos: os novos povoadores, interessados em legalizar suas posses e, eventualmente, entrar no ramo da extração ervateira; parcela da elite dirigente do estado, interessada em assumir a representação política desses novos povoadores (os quais se afiguravam como uma inédita fonte de poder); e por último, mas não menos importante, o governo federal brasileiro, interessado – como veremos adiante – em melhorar as comunicações com o SMT a fim de reforçar a soberania brasileira sobre essa região fronteiriça.

Nesse contexto, talvez se possa dizer que, além de suas óbvias vantagens no que concernia aos transportes *tout court*, a reorientação viária aqui discutida teria também, do ponto de vista da LMC, um importante significado estratégico: ela implicaria em uma presença mais direta e efetiva da empresa nessa tão cobiçada região. Sua rede viária (incluindo, destacadamente, o domínio da ligação entre o alto e o médio Paraná) lhe daria, por assim dizer, uma dupla linha de defesa em face dos concorrentes: primeiro o monopólio dos ervais e em seguida o monopólio dos meios de transporte.

Como já observei, a crescente pressão contra o monopólio exercido pela empresa, pressão essa proveniente dos novos povoadores da região, ganhava claramente o apoio de segmentos das elites políticas do estado. As posições contrárias ao monopólio não significavam necessariamente, a meu ver, a intenção de desalojar totalmente a empresa dos ervais do estado. Seja como for, criticava-se o fato de a empresa haver-se, de certa forma, “acomodado” com seu rendoso monopólio – o qual, ademais, impedia o povoamento não-índio da região. Assim, vê-se que, ainda em fins de 1906, Ponce chegou a lançar, em correspondência privada, um projeto claramente “atentatório dos direitos da Companhia”, a saber, a divisão das terras ervateiras em lotes de 450 ha, a serem “arrendados em hasta pública” (cf. Corrêa Filho, 1925, p. 44- 45), enquanto Pedro Celestino, em 1910, não titubeava em acusar a empresa de ser um “fator retardatário” da evolução econômica do estado (RELATÓRIO 1910, p. 14).

Curiosamente articulada a essas circunstâncias encontrava-se uma outra, especialmente relevante: a presença da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB), vislumbrada ainda na primeira década do século. A construção dessa ferrovia, de concessão federal, se havia iniciado em Bauru (SP), em 1905, com destino a Cuiabá (capital de Mato Grosso). Todavia, já em março de 1907, levado por considerações de caráter essencialmente

estratégico (isto é, político-militares), o governo federal alterou seu traçado, de modo que seu ponto final passou a situar-se no SMT: a fronteira com a Bolívia, nas imediações da cidade de Corumbá, na margem direita do rio Paraguai (cf. Queiroz, 2004a)²⁴. Com essa mudança, a ferrovia viria a cortar o SMT e, pelo que se supunha, deveria, entre outras coisas, incrementar a entrada de novos povoadores, de modo a fortalecer a presença brasileira nessa problemática área fronteiriça²⁵. Além disso, ao atingirem em fins de 1910 as barrancas do rio Paraná, procedentes de Bauru, os trilhos da NOB articularam-se com o extenso trecho navegável do alto Paraná – articulação essa que se prolongava, na verdade, até o litoral atlântico, uma vez que Bauru já estava ligada a Santos por via ferroviária²⁶.

Contemporaneamente a essa iniciativa federal registra-se uma outra, estadual. De fato, logo após negar a petição da empresa, em 1907, a Assembleia Legislativa do estado de Mato Grosso (por meio da Lei nº 482, de 3 de outubro de 1907) concedeu a um cidadão sem qualquer vinculação com a LMC (o engenheiro Gustavo Estienne) o direito de construir uma estrada de ferro de Porto Murtinho ao alto rio Brillhante, “com prolongamento facultativo até o rio Paraná” – cortando, portanto, ou pelo menos margeando a área arrendada à LMC (o respectivo contrato foi assinado em março de 1908, cf. CONTRATO..., 1908).

Houve mais, contudo. Ainda na primeira década do século XX o comércio de gado entre o SMT e o estado de São Paulo conduziu a atividades regulares de navegação no alto Paraná. Essas atividades limitavam-se, inicialmente, à travessia do rio, entre o Porto 15 de Novembro, no lado sul-mato-grossense, e o Porto Tibiriçá, no lado paulista (v. **Figura 2**); contudo, já em 1912, pelo menos, a Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso, fundada em 1908, passa a operar linhas regulares de navegação tanto no alto Paraná como em seus afluentes sul-mato-grossenses (cf. Ziliani, 2010; Queiroz, 2004b). Finalmente, nessa mesma época um outro importante ator decidia dirigir-se às barrancas paulistas do alto Paraná para, eventualmente, avançar pelo SMT adentro: refiro-me à Estrada de Ferro Sorocabana, que partia de São Paulo e obteve, em 1910, autorização do governo federal para alterar seu ponto

²⁴ Em setembro de 1914 foi concluído o trecho entre Bauru e as margens do rio Paraguai (Porto Esperança); a extensão até Corumbá foi deixada para mais tarde, sendo concluída apenas no início da década de 1950.

²⁵ Até então, como se sabe, o meio de transporte mais prático e cômodo entre Mato Grosso e o litoral brasileiro consistia na navegação dos rios Paraná e Paraguai, via estuário do Prata – uma rota que, conforme apontavam os estrategistas brasileiros, dependia do trânsito por dois países estrangeiros (Argentina e Paraguai).

²⁶ Vale notar que a NOB “foi desde o início concebida em articulação com a navegação na Bacia do Paraná. Já em 1903 o engenheiro Schnoor (autor do projeto que viria a ser seguido pela Noroeste) destacava, para os objetivos de desenvolvimento da região atravessada”, a importância dessa conexão (Queiroz, 2004a, p. 384).

terminal, da localidade de Água Boa (às margens do rio Paranapanema, em frente à foz do rio Tibagi) para o já citado Porto Tibiriçá²⁷.

Talvez se possa portanto dizer que, de certo modo, os interesses da LMC, focados no domínio da região dos ervais, estavam sendo “atropelados”, na primeira década do século XX, por iniciativas tanto do governo federal, com vistas ao reforço da presença brasileira na região, quanto do governo estadual – iniciativas essas que convergiam, todas, para a ampliação das articulações viárias à disposição do SMT, aí incluída a região dos ervais.

Nesse contexto, parece especialmente interessante notar a grande importância então concedida à ligação entre o alto e o médio Paraná, isto é, entre as seções navegáveis acima e abaixo das Sete Quedas. Pelo que se percebe, essa ligação era considerada estratégica não apenas pela empresa concessionária dos ervais mas por muitos outros atores, aos quais interessava que essa ligação fosse feita em caráter público, isto é, aberta ao tráfego geral e não restrito aos interesses de uma única empresa.

A esse respeito, já referi aqui a defesa dessa ligação, em 1903 (artigo publicado na *Gazeta Oficial* do estado, sobre o qual ainda não obtive maiores informações). Mas ainda na primeira década do século duas novas referências aparecem: 1) o importante texto intitulado *Planalto do Amambai*, escrito pelo engenheiro e político mato-grossense (de origem sul-rio-grandense) João Baptista de Oliveira Brandão Júnior²⁸; 2) o trabalho do engenheiro Antônio Gravatá.

Esses dois autores – ignorando, simulando ignorar ou simplesmente desconsiderando as providências já então tomadas pela empresa – deixam claro o caráter estratégico que possuía, para o comércio de Mato Grosso, a ligação entre o alto e o médio Paraná.

Para Brandão Júnior (francamente contrário ao regime de monopólio dos ervais), o fato de a NOB haver alcançado as margens do alto Paraná removia o único grande obstáculo ao fracionamento dos terrenos ervateiros e sua entrega a pequenos proprietários, obstáculo esse representado pela falta de vias de escoamento da produção: “fáceis se tornaram” as comunicações do planalto do Amambai com o exterior, escreve Brandão, “desde que a E. de F. Noroeste estendeu os seus trilhos até o rio Paraná” (1914, p. 423). Referindo-se à LMC, embora ignorando suas providências, ele escreve que a construção da NOB viera “despertar grandes interesses para as margens do Paraná, que a empresa não soube, em tempo, aproveitar

²⁷ Assinale-se que já em 1909 um documento oficial da Sorocabana cogitava do “prolongamento” de seus trilhos “do Porto Tibiriçá ao Porto Murtinho” (cf. Queiroz, 2004a, p. 386).

²⁸ Segundo Corrêa Filho, esse texto, escrito na primeira década do novo século, foi publicado (pela segunda vez, por suposto) no volume 2 do opúsculo intitulado *A questão do mate*, em 1912 (Corrêa Filho, 1957, p. 51, 52 e 84). O mesmo texto, aparentemente, foi em seguida publicado no *Album graphico do estado de Matto-Grosso* (1914). Essa última é a única versão a que tive acesso até agora.

como o mais conveniente escoadouro para os seus produtos” (1914, p. 428). Na sequência, enfim, o autor situa a navegação dos afluentes sul-mato-grossenses do alto Paraná, bem como a transposição das Sete Quedas, como projetos a serem colocados a serviço dos novos produtores do planalto do Amambai: “Por meio da navegação fácil que oferecem os rios Paraná e seus afluentes que sulcam as terras do [planalto do] Amambai, pode-se levar os seus produtos à Noroeste ou ao Baixo Paraná, por intermédio de uma curta linha férrea industrial que contorne o Salto Guaíra” (1914, p. 428).

Na mesma direção vai o livro de Gravatá (1909) – aliás uma coletânea de artigos publicados em um jornal de Corumbá, reunidos por sugestão do próprio Pedro Celestino Corrêa da Costa, então presidente do estado, e impressos pela Tipografia Oficial. Também sem mencionar qualquer das providências da LMC já referidas no presente trabalho, o autor dedica grande atenção ao aproveitamento da navegação no alto e no médio Paraná – assinalando expressamente, mais de uma vez, a necessidade de uma via férrea que articulasse esses dois trechos do grande rio (cf. p. 9, 14 e 16).

O próprio Pedro Celestino, enfim, adota tal linha de pensamento. Ecoando os textos de Brandão Júnior e Gravatá, esse destacado líder político mato-grossense saúda e defende novas vias de comunicação para a região dos ervais, apostando na presença de novos empreendedores e parecendo ignorar, em diversos momentos, a existência e os interesses da LMC. “Além dos ervais ora arrendados”, escrevia ele em 1910, “muitos outros devolutos existem ao Norte do [rio] Ivinhema, que serão brevemente trabalhados, isto é, quando o alto Paraná ligar-se à capital da República e ao rio Paraguai pela Noroeste, por um dos seus extremos, e por outro com o Prata, pela estrada de rodagem já aberta pela firma Isnardi” (RELATÓRIO 1910, p. 14).

Ainda mais explícito seria Pedro Celestino dois anos depois, agora empenhado em combater os termos da proposta de renovação do contrato com a LMC:

Há três anos apenas, a zona ervateira do Estado, devido à sua posição geográfica, não permitia a expansão dessa indústria [...]. Presentemente, porém, a inacessibilidade daqueles ervais ao seu aproveitamento total está conjurada e esse importante patrimônio da riqueza pública se integrou ao nosso desenvolvimento econômico, abrindo novos e largos horizontes à prosperidade da indústria ervateira do Estado (COSTA, 1912, p. 30-31).

Ainda sem qualquer referência à LMC, Celestino conclui:

A navegabilidade daqueles rios que servem à zona ervateira, facilitando o escoamento dos produtos quer pela Noroeste, por Porto Esperança ou por Santos, **quer pelo baixo Paraná**, veio facultar o aproveitamento imediato, a exploração de toda a grande área ocupada pelos ervais, cujos gastos de transporte ficaram, pelas considerações expostas, inferiores aos exigidos pela mesma indústria no Estado do Paraná (id., *ibid.*; destaques meus).

Nesse contexto, tem-se a impressão de que, para uma parte importante da elite política mato-grossense, começava a tornar-se mais concreto um cenário “pós-monopólio” dos ervais, cenário esse que seria tornado possível graças à profusão de meios de transporte, todos tendentes a atenuar a carência de comunicações de que padecia a região ervateira. Deduz-se também que os opositores do regime de monopólio dos ervais não trabalhavam – pelo menos de público – com a hipótese de que a empresa viesse a reservar para si o monopólio do tráfego pela via de contorno das Sete Quedas.

No futuro imediato, contudo, tais alvissareiras previsões viriam a confirmar-se apenas em parte. Em 1915, a nova lei dos ervais reduziu drasticamente a área arrendada à empresa, tornando o planalto do Amambai muito mais permeável ao estabelecimento de produtores ervateiros independentes. A via de contorno das Sete Quedas, contudo, permaneceria sob exclusivo controle da empresa ainda por muitos anos.

É certo que, se a empresa logrou manter-se no controle da via férrea entre Guaíra e Porto Mendes, isso não se deveu, certamente, à falta de pressões em sentido contrário – exercidas diretamente, no caso, pelo governo do estado do Paraná. De fato, já em 1918, ao noticiar a inauguração da ferrovia, assim se expressava o presidente desse estado: “Espero porém conseguir que o tráfego desse ramal seja aberto ao público, o que indubitavelmente será de grande alcance para o progresso da riquíssima zona Oeste do nosso estado” (RELATÓRIO 1918, p. 27). Nos anos seguintes, o assunto continuou a ser mencionado (cf. RELATÓRIO 1919, p. 31; RELATÓRIO 1920, p. 53) – sem, contudo, qualquer resultado prático. Assim, até 1929, conforme notícia Wachowicz, a ferrovia só era usada por terceiros mediante expressa autorização da empresa: “Era preciso autorização pessoal de seus dirigentes ou das autoridades do estado do Paraná, mas a ela ligados, para poder utilizá-la” (1987, p. 52).

Aos novos produtores ervateiros sul-mato-grossenses, surgidos após a lei de 1915, restou portanto, já na década de 1920, uma alternativa que, curiosamente, não havia sido até então mencionada: a de levar sua produção, sim, até a linha da NOB – mas 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 Porã 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” (RELATÓRIO 1930, p. 65-66).

REFERÊNCIAS

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

- ARRUDA, Gilmar [1986]. Heródoto. In: CICLO da erva-mate em Mato Grosso do Sul: 1883-1947. Campo Grande: Instituto Euvaldo Lodi, 1986. p. 195-310.
- ARRUDA, Gilmar [1997]. *Frutos da terra: os trabalhadores da Matte-Larangeira*. Londrina: Ed. da UEL, 1997.
- ARRUDA, Larissa R. V. de [2013]. *Disputas oligárquicas: as práticas políticas das elites mato-grossenses 1892-1906*. 2013. Dissertação (Mestrado em Ciência Política) – UFSCar, São Carlos.
- BIANCHINI, Odaléia C. Diniz [2000]. *A Companhia Matte Larangeira e a ocupação da terra do sul de Mato Grosso (1880-1940)*. Campo Grande: Ed. UFMS, 2000. 264 p.
- BRANDÃO JÚNIOR, João Baptista de Oliveira [1914]. 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.
- 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.
- CONTRATO entre o estado de Mato Grosso e a firma Laranjeira, Mendes & Cia. *Gazeta Oficial do Estado de Mato Grosso*, 27 maio 1916, p. 3-5.
- CORRÊA FILHO, Virgílio [1925]. *À sombra dos herveas mato-grossenses*. São Paulo: Ed. S. Paulo, 1925.
- CORRÊA FILHO, Virgílio [1957]. *Ervais do Brasil e ervateiros*. Rio de Janeiro: Ministério da Agricultura. Serviço de Informação Agrícola, 1957.
- COSTA, Pedro Celestino Corrêa da [1912]. Arrendamento dos herveas [artigo datado de 28 de junho de 1912, publicado no jornal *O Matto-Grosso*]. In: A QUESTÃO do matte. Cuiabá: Avelino de Siqueira, 1912. v. 1. p. 29-35.
- D'ANGROGNE, Alfredo Malan [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, Alfredo Malan [1968b]. Na região de Guaíra. In: COLETÂNEA de impressões [do general Alfredo Malan D'Angrogne]. Rio de Janeiro: Imprensa do Exército, 1968. p. 235-250.
- EXPOSIÇÃO apresentada ao Estado de Matto Grosso pela Empreza Larangeira, Mendes & C. [em 30 de abril de 1913]. Rio de Janeiro: Typ. do Jornal do Commercio, 1913. 23 p.
- FANAIA, João Edson de A. [2010] *Elites e práticas políticas em Mato Grosso na Primeira República*. Cuiabá: Ed. UFMT, 2010.
- FERNANDES, José Antonio [2012]. *Erva-mate e frentes pioneiras: dois mundos em um só espaço (1943 a 1970)*. 2012. Dissertação (Mestrado em História) – Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados.
- FERRARI, Antonino [1918]. *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).
- FIGUEIREDO, Alvanir de [1968]. *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.
- FRANCO, Gilmar Y. [2014] *A o(a)dem republicana em Mato Grosso: disputas de poder e rotinização das práticas políticas, 1889-1917*. 2014. Tese (Doutorado em História) – Unesp, Franca.
- GRAVATÁ, Antônio [1909]. *Conveniência do estudo da navegação em Matto-Grosso*. Cuiabá: Typ. Oficial, 1909.
- GUILLEN, Isabel C. Martins [1991]. *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, Isabel C. Martins [1996]. 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, Isabel C. Martins [2007]. O trabalho de Sísifo: “escravidão por dívida” na indústria extrativa da erva-mate (Mato Grosso, 1890-1945). *Varia Historia*, Belo Horizonte, v. 23, n. 38, p. 615-636, jul./dez. 2007.

- A INDÚSTRIA da herva-matte [1914]. In: ALBUM graphico do Estado de Matto Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá, Hamburgo, 1914. p. 254-256.
- JESUS, Laércio Cardoso de [2004]. *Erva-mate – o outro lado: a presença dos produtores independentes no antigo sul de Mato Grosso (1870-1970)*. 2004. Dissertação (Mestrado em História) – UFMS, Dourados.
- 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 matte. Cuiabá: Avelino de Siqueira, 1912. v. 1. p. 51-63.
- LEE, Wallace R. [193?]. A unique industry. *Baldwin Locomotives*, [193?], p. 29-43.
- MAGALHÃES, Luiz Alfredo Marques [2014]. *Retratos de uma época: os Mendes Gonçalves & a Cia. Matte Laranjeira*. 2. ed. Ponta Porã: Campo Grande: Alvorada, 2014.
- MANIFESTO ao eleitorado do Partido R. Conservador e ao povo matto-grossense [subscrito por deputados contrários ao requerimento da empresa Laranjeira, Mendes & Cia. e datado de 14 de julho de 1912]. In: A QUESTÃO do matte. Cuiabá: Avelino de Siqueira, 1912. v. 1. p. 9-26.
- MARQUES, Joaquim Augusto da Costa [1914]. O Sul do Estado [extrato da Mensagem enviada à Assembléia Legislativa em maio de 1913]. In: ALBUM graphico do Estado de Matto-Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá, Hamburgo, 1914. p. 394-403.
- MATO GROSSO. Leis, decretos etc. *Decreto nº 232, de 1º de setembro de 1909*. In: COLLECCÃO das leis e dos decretos do Poder Executivo do Estado de Matto-Grosso do anno de 1909. Cuiabá: Typ. Official, 1910. p. 54-55.
- MATO GROSSO. Leis, decretos etc. *Decreto nº 249, de 18 de março de 1910*. In: COLLECCÃO das leis e dos decretos do Poder Executivo do Estado de Matto-Grosso do anno de 1910. Cuiabá: Typ. Official, 1911. p. 56.
- MUNTOREANU, Hortência Zeballos [1992]. *Guahyrá – Guaíra*. São Paulo: Arte Impressa N, 1992.
- PRUDÊNCIO, Adriana R. [2004]. *O declínio das atividades ervateiras da Companhia Mate Laranjeira (décadas de 1930 a 1960)*. 2004. 27 f. Monografia (Especialização em História) – UFMS, Dourados. Orientador: Paulo Roberto Cimó Queiroz.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó [2004a]. *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, Paulo R. Cimó [2004b]. A navegação na Bacia do Paraná e a integração do antigo sul de Mato Grosso ao mercado nacional. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 7, n. 1, p. 165-197, jan./jun. 2004.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó [2010]. Joaquim Murinho, 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, Paulo R. Cimó [2012]. *A Companhia Mate Laranjeira e seus fluxos mercantis (1891-1902)*. In: CONGRESO LATINOAMERICANO DE HISTORIA ECONÓMICA, 3., 2012, Bariloche (Argentina). 25 p. Disponível em <<http://www.aahce.fahce.unlp.edu.ar/Jornadas>>.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó [2013]. 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, Paulo R. Cimó [2014]. *Um novo porto no rio Paraguai (Porto Murinho, Mato Grosso): uma análise de sua trajetória e significados (fins do séc. XIX – inícios do séc. XX)*. 30 p. Trabalho produzido para o IV Congresso Latino-Americano de História Econômica, realizado em Bogotá (Colômbia) em julho de 2014.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó [2015]. 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.
- RELATÓRIOS apresentados à Assembleia Legislativa pelos presidentes do estado de Mato Grosso nos anos de 1908, 1910, 1914 e 1930, disponíveis em http://www.apps.crl.edu/brazil/provincial/mato_grosso.
- RELATÓRIOS apresentados à Assembleia Legislativa pelos presidentes do estado do Paraná nos anos de 1917, 1918, 1919 e 1920, disponíveis em <http://www.apps.crl.edu/brazil/provincial/paran%C3%A1>.
- RONCO, Adriana Patricia [2004]. La Mate Laranjeira y el monopolio del comercio de la yerba mate (1890-1930). *JORNADAS DE HISTORIA ECONOMICA*, 19., San Martín de los Andes, oct. 2004.

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

SILVA, Jovam Vilela da [1997]. Um truste encravado no sul de Mato Grosso (1882 a 1950): a multiface da Empresa Mate Laranjeira. *Coletâneas do Nosso Tempo*, Rondonópolis: UFMT, n. 1, p. 26-44, 1997.

THOMAS, Daniel. 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).

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

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

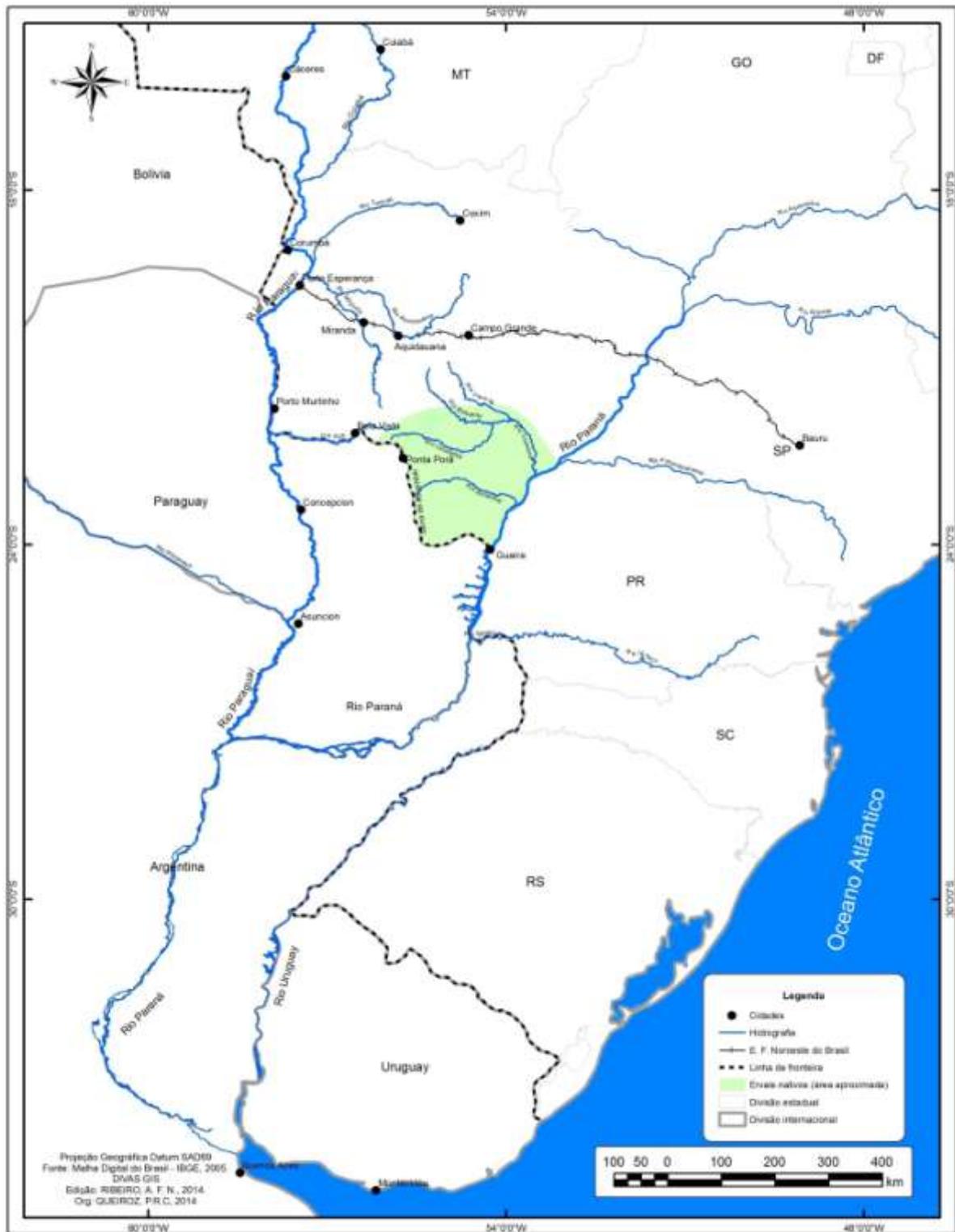


Figura 1 – Vias de comunicação na Bacia Platina e área de ocorrência dos ervais sul-mato-grossenses na época considerada neste trabalho

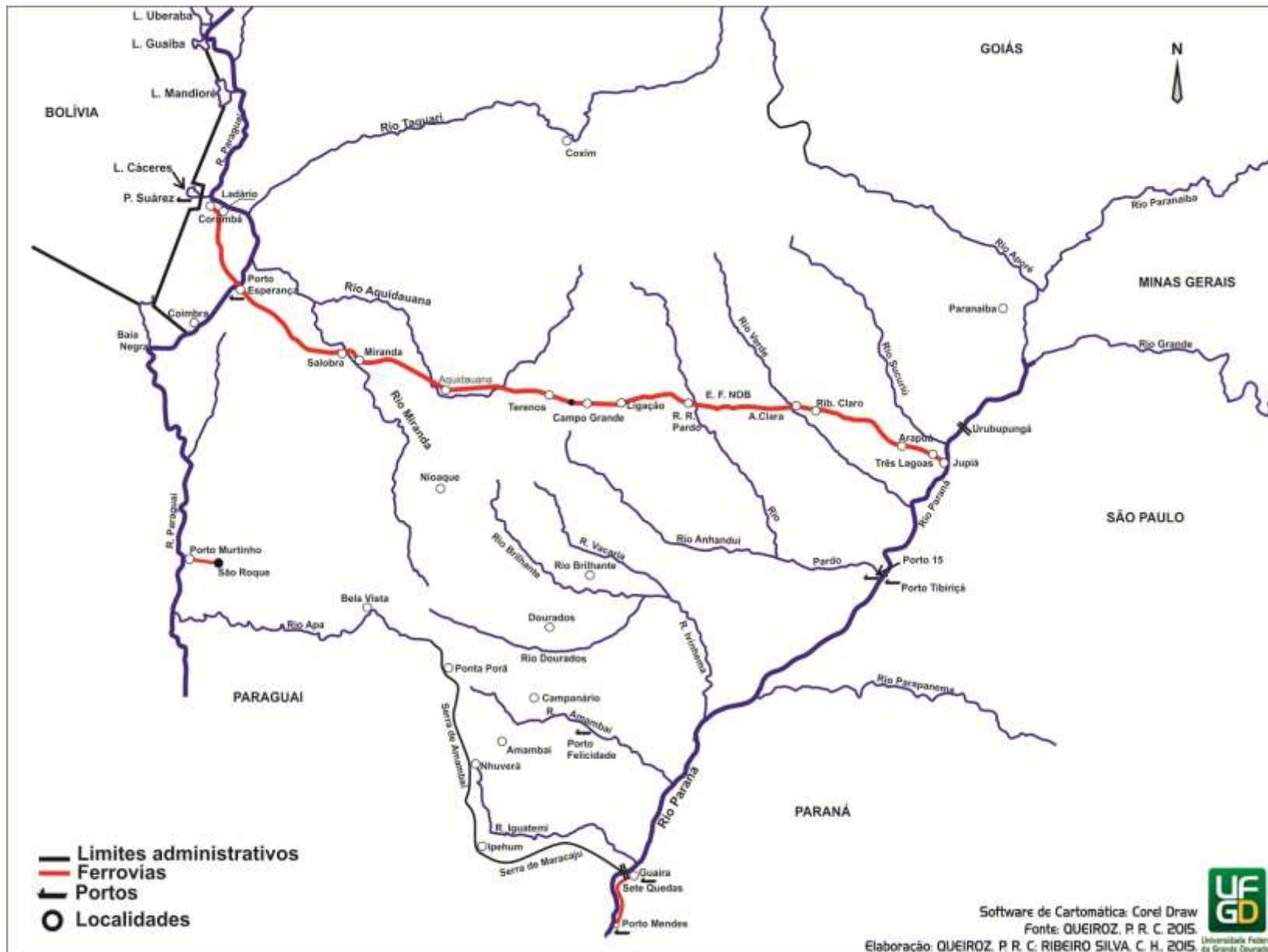


Figura 2 – Croquis do SMT e de parte do Oeste do Paraná, indicando os principais rios e localidades e, em vermelho, as estradas de ferro