

BREVE ENSAIO SOBRE ECONOMIA ERVATEIRA ATRAVÉS DOS TRANSPORTES¹

José Antonio Fernandes
mestre em História pela Universidade Federal da Grande Dourados
professor da Rede Estadual de Ensino de Santa Catarina
jose_jaf@hotmail.com

RESUMO

O objetivo do texto é fazer uma breve análise dos meios de transporte envolvendo a erva-mate em Mato Grosso, desde o fim do século XIX até meados do século XX, buscando encontrar alguns avanços tecnológicos em estradas e portos, nos modos de transporte e nos veículos utilizados. A partir de Mato Grosso, tentarei fazer uma reflexão comparativa com outros estados produtores, especialmente Paraná e Santa Catarina, com os quais trabalhei em artigo recente sobre relações de trabalho no mundo ervateiro brasileiro. O ensaio é elaborado a partir de análise documental e bibliográfica, partindo do que desenvolvi em minha pesquisa de mestrado, procurando mostrar ainda algumas outras questões relacionadas à produção e exportação de erva-mate, como, por exemplo, a situação do mercado argentino, principal destino do produto brasileiro até a década de 1960. Das fontes as quais analiso, destaco especialmente a documentação relacionada à Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND), à Companhia Mate Laranjeira e ao Instituto Nacional do Mate (INM).

¹ Este artigo é uma parte extraída da minha dissertação de Mestrado, intitulada “Erva-mate e frentes pioneiras: dois mundos em um só espaço (1943 a 1970)”, que trata da produção de erva-mate em meio aos colonos da Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND), acrescentado de outras informações comparativas relacionadas aos estados de Santa Catarina e Paraná. Vale dizer que, para a realização da pesquisa que deu origem a essas informações contei com uma bolsa da Fundação de Apoio ao Desenvolvimento do Ensino, Ciência e Tecnologia do Estado de Mato Grosso do Sul (FUNDECT).

Embora seja este texto um ensaio, ou seja, uma tentativa de descobrir e entender inicialmente algumas questões relacionadas com os transportes de erva-mate em alguns estados brasileiros, acredito que será válida a tentativa de sintetizar inicialmente e contextualizar os leitores. Assim, temos que a erva-mate ganha importância nas exportações de alguns estados produtores do Brasil (Paraná, Santa Catarina e Mato Grosso²), sobretudo, a partir da segunda metade do século XIX e, principalmente, fim desse século, quando a Argentina se torna um de seus principais compradores (o único importador no caso de Mato Grosso). A economia ervateira brasileira passa a viver então seus *anos dourados*, que teriam suscitado a formação do *parque moageiro* do Paraná e Santa Catarina, além do início da produção ervateira no antigo sul de Mato Grosso por Thomaz Laranjeira e o empreendimento que o sucedera, genericamente conhecido como Companhia Mate Laranjeira. Por esse motivo, darei início a esse texto a partir da década de 1880, quando os efeitos da Guerra da Tríplice Aliança começam a se fazer sentir, “isolando” o Paraguai da Argentina, abrindo espaço para a exportação do mate brasileiro.

Essa boa fase teria durado até a década de 1930, a partir de quando se percebe um decréscimo nas exportações para a Argentina, com os resultados dos investimentos desse país no cultivo de erva-mate no Território de Misiones. Mas ainda assim continuando com importância destacada, tendo em vista que a Argentina continuou comprando erva-mate do tipo cancheada (semipreparado) e os estados de Santa Catarina e Paraná continuaram contando com seus dois outros mercados tradicionais, o Uruguai e o Chile (*cf.* COSTA, 1995). Segue-se, assim, até a década de 1960, quando se têm o corte das exportações brasileiras para o mercado argentino, então autossuficiente em matéria de erva-mate. Essa última década marca o fim de um longo período de relações econômicas entre Brasil e Argentina envolvendo a erva-mate, tendo “estagnado” a produção mato-grossense e reduzido sensivelmente a produção nos dois outros estados brasileiros exportadores.

Tomando os estados de Santa Catarina, Paraná e o antigo sul de Mato Grosso (hoje Mato Grosso do Sul), a erva-mate tem seu transporte feito, de início, por meios tradicionais, que evoluíram, apesar de timidamente e de formas diferentes dependendo da região abordada, com o passar dos anos. Foram utilizados tanto meios terrestres, onde isso se mostrava possível ou rentável, como também estradas de ferro, vias fluviais e marítimas,

² A produção do Rio Grande do Sul, que não abordamos neste ensaio, sempre foi totalmente absorvida pelo seu intenso mercado interno, a ponto de comprar erva-mate de Santa Catarina e Paraná para suprir eventuais carências.

tanto por empresas particulares como por sistemas ferroviários e de navegação organizados. A qualidade dos serviços prestados variou um pouco dependendo da região considerada, sendo que o Paraná e Santa Catarina se sentiam bem servidos por vias de acesso aos portos, incluindo as estradas de ferro, afinal, de resto, as estradas existentes eram todas de terra, algumas tendo ganhado pedregulhamento ao longo dos anos, a fim de melhorar sua qualidade.

Em Mato Grosso os lugares de partida do produto mudaram com alguma frequência. Desde o fim do século XIX, com o início das extrações ervateiras pela Companhia Mate Laranjeira, tem-se a existência dos *ranchitos* e ranchos maiores³. Já na década de 1910 surge a localidade de Campanário. Pouco depois surge Guaíra, localizada no oeste paranaense, na divisa com o então sul de Mato Grosso, como propriedade da Companhia Mate Laranjeira. Guaíra se tornaria uma cidade de fato, ao contrário de Campanário que permaneceria como propriedade privada.

Em relação à Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND), também no sul de Mato Grosso, esta fora criada em 1943, pelo Governo Vargas, fazendo parte da *Marcha para Oeste* no âmbito das *frentes pioneiras*. Nela também passou a ser produzida erva-mate por colonos, a quem denominei em minha dissertação de mestrado de “colonos ervateiros”⁴, ou por pessoas contratadas por estes para a extração do produto. Nessa colônia, que ocupa uma grande área antes arrendada à Companhia Mate, vale adiantar que o que se viu foram persistências no uso de carroças e carroções herdados da cultura paraguaia (paraguaios que, aliás, foram a mão de obra predominante na região, juntamente com indígenas), sendo que com o tempo vão aparecendo também alguns caminhões, ainda assim em casos raros onde houvesse recursos financeiros suficientes.

Os transportes de erva-mate em Mato Grosso

Os meios de transporte de erva-mate em Mato Grosso sempre sofreram com dificuldades. A Companhia Mate Laranjeira, quando deu início à atividade ervateira no estado no fim do século XIX, criou uma rede de estradas, portos e pontos de escoamento de

³ Os *ranchitos* tinham caráter mais temporário; já os ranchos maiores, com maior permanência em alguns lugares, eram caracterizados também como centros de confluência do produto extraído nos *ranchitos*.

⁴ *Erva-mate e frentes pioneiras: dois mundos em um só espaço (1943 a 1970)*. 2003. Dissertação (Mestrado em História) – UFGD, Dourados-MS.

sua produção (*cf.* QUEIROZ, 2010) e muito se gabava disso. Com o aumento da importância dos produtores independentes e também com a implantação da Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND) em parte do território antes da Companhia Mate, começaram a se mostrar algumas dificuldades, apesar de restarem algumas benfeitorias já realizadas na região.

As dificuldades se mostraram em relação aos rios navegáveis, que foram diversas vezes uma das causas da queda na produção, devido à deficiência apresentada quanto aos equipamentos e embarcações disponíveis⁵. As ligações por terra não seriam muito diferentes, apesar de estradas estarem sendo abertas na CAND desde sua implantação na década de 1940, somando-se às estradas carreteiras já existentes, que faziam a ligação com Ponta Porã, principal centro de convergência da produção do sul de Mato Grosso⁶.

Mato Grosso utilizava para o transporte hidroviário principalmente Porto Esperança, secundado pelos portos Mendes e Concepción, além do porto marítimo de Santos, sendo os custos gerais de frete, direitos e outros encargos, muito semelhantes entre os quatro portos (levemente mais caro via Santos)⁷. Porto Esperança localizava-se no rio Paraguai, no ponto onde a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) atravessava esse rio, sendo que as mercadorias ali chegavam por essa via férrea pelo ramal que viria a ser inaugurado em Ponta Porã em 1953 e pela linha tronco de Campo Grande a Porto Esperança. Porto Mendes, localizado no rio Paraná, no estado de mesmo nome, era ligado a Guaíra por uma estrada de ferro, sendo que as mercadorias de Mato Grosso chegavam até Guaíra por via fluvial e então seguiam pela via férrea – era usado, sobretudo, pela Companhia Mate Laranjeira. O Porto Concepción, no Paraguai, por sua vez, recebia a erva-mate via Pedro Juan Caballero/Ponta Porã, cidades gêmeas na fronteira Brasil-Paraguai. Em alguns momentos da produção de Mato Grosso a erva-mate rumou para o porto de Santos, de onde era despachada para os mercados consumidores; neste caso, fazendo uso do rio Paraná, seguia até Porto Epitácio e daí, já em território paulista, pela E. F. Sorocabana (FIGUEIREDO, 1967, mapa na p. 280b).

Pelas **tabelas 1 e 2** poderemos observar o fluxo de exportações pelos principais portos anteriormente apresentados. De mais interessante destaque a situação do porto de Santos, que, no caso do mate vindo de Mato Grosso, registrou seu pico no ano de 1952, com

⁵ Relatório do Presidente do INM, Pretextato Taborda Júnior, de outubro de 1952. Nas próximas citações dos **Relatórios** dos Presidentes do INM, farei a abreviação para **RPINM**, seguido do nome do respectivo presidente e datas abreviadas, ex: **RPINM, Pretextato Taborda Júnior, out/1952**.

⁶ Como exemplo de sua importância, temos que os municípios de Amambai e Ponta Porã contribuíam juntos, em 1967, com 70% da produção de erva-mate do estado (FIGUEIREDO, 1967, p. 251).

⁷ RPINM, Pretextato Taborda Júnior, out/1953.

1.206.300 quilos, e não teve mais registros de exportação por parte do INM na década de 1960. Em sentido oposto, temos ainda a situação do porto de Concepción, que de uma reduzida exportação na década de 1950, se comparado com Porto Esperança, apresenta um crescimento constante na década seguinte, atingindo um pico de 6.657.960 quilos em 1963, consagrando-se a partir de então, “feito porto livre por acordo entre esta República e a do Brasil” (FIGUEIREDO, 1967, p. 269). Já Esperança, por sua vez, acaba desaparecendo dos registros de exportação do INM a partir de 1962.

Tabela 1 - Escoamento do mate de Mato Grosso nos anos 1950, alguns anos – segundo os portos de embarque (em quilos)

	1952	1953	1954*	1955	1956	1957	1958	1959
Porto Esperança	1.740.900	3.250.740	5.134.624	7.965.642	8.772.738	8.032.200	11.000.000	3.852.000
Concepción	750.000	1.057.560	81.000	–	–	300.000	290.000	2.368.000
Porto Mendes	3.454.444	2.325.608	36.000	497.735	800.000	2.540.000	1.654.000	1.382.000
Santos	1.206.300	352.740	775.000	42.000	95.000	148.272	–	–
Total	7.151.644	6.986.648	6.026.624	8.505.377	9.668.138	11.020.472	12.945.000	7.602.000

Fonte: Figueiredo, 1967, p. 273.

Obs.: as variações desses números em relação às tabelas anteriores são resultado dos cálculos de Figueiredo, p. 273, os quais o mesmo não explica.

* Os dados referentes ao ano de 1954 foram conseguidos diretamente no Relatório do Presidente do INM, Pretextato Taborda Júnior, de março de 1955.

Tabela 2 - Escoamento do mate de Mato Grosso nos anos 1960, alguns anos – segundo os portos de embarque (em quilos)

	1960	1961	1962	1963	1964
Porto Esperança	8.001.000	7.275.360	–	–	–
Concepción	2.000.000	3.562.000	5.609.960	6.657.960	6.356.000
Porto Mendes	1.664.000	1.936.000	1.409.960	–	–
Total	11.665.000	12.773.360	7.019.920	6.657.960	6.536.000

Fonte: Figueiredo, 1967, p. 273.

A Companhia Mate Laranjeira, desde 1946, havia conseguido autorização do Governo Federal para funcionar como empresa de navegação de cabotagem, através do *Decreto 21.378*, de 8 de julho, tendo pedido confirmação à Comissão da Marinha Mercante para atuar nas seguintes linhas: Guaíra-Porto Epitácio (rio Paraná), Guaíra-Porto Mercedes (rios Dourados, estrada para Laguna Caarapã, além dos rios Ivinhema e Paraná), Guaíra-Porto Felicidade (no rio Amambai), Guaíra-Porto Esperança (rios Paraná e Pirajuí), Guaíra-Porto Liberal (rios Paraná e Bocajá), Guaíra-Porto Iguatemi-Ijohy (essas três linhas pelo rio Paraná, nos afluentes Iguatemi e Ijohy), Guaíra-Porto Loza (rios Paraná, Ivinhema e Guiraí), Guaíra-Porto Curupaí-Tuyá (rios Paraná, Ivinhema e Curupaí), Guaíra-Porto Bocayá (nos rios Brilhante, Paraná e Ivinhema), Porto Epitácio-Deseado (do interior de São Paulo até o rio Dourados, antes passando pelos rios Paraná e Ivinhema) e Porto Mendes-Foz do Iguaçu (ligado a Guaíra, como vimos)⁸.

Outro fato importante relacionado aos transportes fluviais mato-grossenses foi a criação do Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP), pelo *Decreto-lei 5.252*, de 16 de fevereiro de 1943, cuja sede ficava em Corumbá. Essa autarquia federal, subordinada ao Ministério de Viação e Obras Públicas, substituiu o Lloyd Brasileiro na navegação nos rios Paraná e Paraguai e seus afluentes.

Apenas dez meses depois da criação dessa autarquia, foi a vez da Companhia de Navegação São Paulo-Paraná, uma subsidiária da Companhia Mate Laranjeira, que fazia o transporte nos demais rios, especialmente o Amambai e o Iguatemi, ter seu acervo encampado pelo SNBP, através do *Decreto-lei 6.118*, de 16 de dezembro de 1943. Outro golpe foi dado contra a Companhia Mate Laranjeira já em abril de 1944, quando, através do *Decreto-lei 6.428*, o SNBP encampou também a estrada de ferro Guaíra-Porto Mendes, construída por ela. Essa última encampação incluía “todo o seu material e instalações fixas, as instalações portuárias [...] e todas as dependências julgadas necessárias à exploração dos respectivos serviços” (*Artigo 1º*, Parágrafo Único), sendo que a Companhia Mate seria indenizada, depois de feita avaliação por uma comissão de técnicos designados para este fim pelo Ministro da Viação e Obras Públicas (*Artigo 4º*).

Vale dizer também que, antes ou mesmo depois do SNBP, os que utilizaram os rios tiveram problemas, seja com preços, com a qualidade dos materiais ou com a demora no

⁸ Requerimento da Empresa Heitor Mendes Gonçalves e Filho Ltda. ao Presidente da Comissão da Marinha Mercante, s/d. Disponível no Acervo “Mate Laranjeira” do Arquivo Público Estadual de Mato Grosso do Sul (APEMS).

transporte. Os interessados no transporte de erva-mate em Mato Grosso utilizaram a Viação São Paulo-Paraná, por vezes, como segunda opção, por sofrer com demoras absurdas, “às vezes meses”, com prejuízos, especialmente devido à umidade local, o que não mudou muito com o SNBP, sendo que este transporte era apontado pelo presidente do INM como sendo “caro e demorado”⁹.

Os problemas de navegação levavam ao acúmulo de erva-mate sem meio de saída em Mato Grosso, o que pode ser percebido, por exemplo, quando olhamos para o aumento do estoque de erva-mate nos armazéns e portos do estado, contando cerca de 4 milhões de quilos em 1953, somente até agosto, lembrando que no ano de 1952 o total era de apenas 51.000 quilos¹⁰ (RPINM, Pretextato Tabora Júnior, out/1953). Isso fazia com que fosse necessária a busca de formas alternativas de entregar seu mate em novas bases de preços – caso da abertura de caminhos através da floresta, às margens do rio Paraná e mesmo o transporte para Guaíra, que era feito nessa época pelo SNBP, utilizando, como foi visto, parte do material e instalações antes pertencentes à Companhia Mate Laranjeira (RPINM, Pretextato Tabora Júnior, out/1952).

Já em 1952, algumas das linhas de transporte fluvial vinham sendo abandonadas, devido ao “desinteresse no único comprador que é a Companhia Mate Laranjeira S. A. que ultimamente vem deixando de transportar o mate armazenado à margem dos rios”¹¹. Por causa disso, os moradores da região de Iguatemi, que dependiam do transporte através do rio Paraná, vinham fazendo contribuições entre si e conseguindo auxílios do Estado, sendo que, já no início de 1954, vinham abrindo duas estradas, cortando os espigões de ambas as margens do rio de mesmo nome: “a primeira partindo de Porto 1º de Outubro demanda Porto Izabel às margens do rio Paraná e a segunda partindo de Vila Iguatemi se dirige para Porto Morombí, também as margens do Paraná”¹². Ainda segundo Tabora Júnior, os moradores de Iguatemi esperavam, através das mencionadas estradas, transportar toda a produção ervateira da região, “embarcando-a no Rio Paraná com destino a Guaíra, de onde esperam exportar por intermédio da Federação Amambai” (*Idem*).

⁹ RPINM, Pretextato Tabora Júnior, out/1953.

¹⁰ Claro que a demora nos transportes não foi o único fator para o aumento dos estoques de Mato Grosso, havendo ainda o problema dos preços e a procura por parte dos compradores argentinos, mas a morosidade com certeza contribuiu consideravelmente.

¹¹ RPINM, Pretextato Tabora Júnior, out/1952.

¹² RPINM, Pretextato Tabora Júnior, mar/1954.

Em relação a Guaíra, em 1954, a Companhia Mate Laranjeira, que ainda transportava erva-mate nesse porto, apesar de ter perdido muitas de suas instalações, anunciou que deixaria de exportar por ali, o que obrigou os produtores dependentes a procurar alternativas para remediar a retirada de todas as frotas de navegação da empresa. O mesmo ocorreu com a linha de navegação do Rio Amambai até Porto Felicidade, também parada e por se restabelecer nesse período devido ao abandono por parte da mesma Companhia¹³.

De maneira geral, a situação das estradas que levavam aos portos e pontos de escoamento no estado também sempre se mostrou problemática, tendo em vista, por exemplo, a precariedade das estradas de ligação que levavam a Ponta Porã, de onde a erva-mate partia para Porto Esperança ou Concepción, no Paraguai. Essa situação perdurou até a fim da década de 1960, pelo menos. Segundo dados levantados pela Federação das Cooperativas de Produtores de Mate Amambai (COPEMA), em 1969, ainda se via que “todas as estradas são de terra”, sendo as federais, de melhor conservação, pedregulhadas, permitindo o tráfego o ano todo, com destaque para a atual BR 463, que liga Dourados a Ponta Porã, e a atual BR 376, que liga Dourados a Ivinhema. Já as estradas estaduais ligando a região de Ponta Porã às localidades existentes no sul do estado, no mesmo ano, se encontravam “mais ou menos precárias”¹⁴.

Por causa da situação das estradas, os produtores ervateiros de Ponta Porã e região aguardaram ansiosos pela chegada do ramal da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB). O início das obras se deu em 1938, mas só viriam a ser concluídas, ainda assim em caráter “provisório”, em 1953 (QUEIROZ, 2004, p. 65-67). Ainda assim, a abertura do tráfego em geral em 1953 melhorou as condições de exportação, economizando tempo e baixando os custos dos fretes, sendo que com isso as exportações por Concepción começaram a ser abandonadas, voltando-se, sobretudo, para Porto Esperança¹⁵.

Antes do ramal da NOB em Ponta Porã, segundo o presidente de Mato Grosso, Anibal de Toledo, o mate vinha “quase todo em caminhões de Ponta Porã para Campo Grande, donde é conduzido pelos trens da Noroeste até Porto Esperança e aí embarcado para

¹³ RPINM, Pretextato Taborda Júnior, mar/1954.

¹⁴ COPEMA – *Programa Regional de Investimento*: Estudo Básico, vol. 1, 1969.

¹⁵ Como já apontado, a situação se inverteria anos depois, quando o Porto de Concepción assumiria o lugar do Porto Esperança (**Tabelas 1 e 2**).

o Rio da Prata. Embora não seja esse o caminho mais curto, é o preferido por ser o mais econômico” (*apud* QUEIROZ, 2004, p. 420). A Mate Laranjeira também iniciou suas exportações por Porto Esperança, em lugar de Guaíra que havia abandonado no início do ano de 1953; a COPEMA, por sua vez, assumiria as exportações por esse último porto¹⁶.

Mesmo sendo um alento imediato aos exportadores, a NOB também deixou transparecer suas limitações, especialmente quanto à deficiência do material ferroviário e suas edificações, problemas recorrentes desde o começo do século XX, quando teve início o seu tráfego entre Bauru, interior de São Paulo, e Porto Esperança, Mato Grosso (*cf.* QUEIROZ, 2004). Para a população de Dourados e da CAND, esse alento era relativo também porque não favorecia a totalidade da população e dos colonos, tendo em vista a distância a percorrer até o ponto de ligação, a Estação de Itaum – essa era a estação mais próxima da CAND, distando 60 quilômetros de Dourados.

Em 1955, a NOB possuía um pequeno armazém em Porto Esperança, mas que, em situações de urgência e aumento do fluxo de produtos, não dava conta da demanda. Por vezes, também, fazia-se necessário “o transporte urgente de comboios com mate a fim de completar a carga” por não possuir a NOB máquinas suficientes, deixando esses comboios estacionados “semanas, em diversos desvios, acarretando prejuízos”¹⁷. Esse problema se agravava pelo fato dos avisos de abertura de créditos aos compradores argentinos chegarem “às mãos dos interessados [brasileiros] já em vésperas de seus vencimentos”, acarretando a necessidade de embarques imediatos, impedidos pela “exiguidade dos armazéns existentes em Porto Esperança e a dificuldade de transporte rápido pela E. F. NOB”¹⁸.

Ainda em 1955, o INM apontou outra das dificuldades recorrentes que os produtores mato-grossenses sempre tiveram para exportação: a baixa do Rio Paraguai. Esse problema persistiu, em parte, mesmo com o ramal da NOB em Ponta Porã, levando a reduções nas quantidades exportadas (*Idem*). Na reunião da Diretoria do INM de 9 de novembro de 1955, o diretor Vandoni de Barros dizia que aguardava uma documentação solicitada ao Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP) e Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB)

¹⁶ RPINM, Pretextato Taborda Júnior, out/1954.

¹⁷ RPINM, Cândido Mader, out/1955.

¹⁸ RPINM, Cândido Mader, mar/1956.

para o início das obras do armazém a ser construído em Porto Esperança¹⁹, que, segundo o Presidente Souza Artigas, no início de 1957 se achavam em vias conclusivas²⁰.

O oposto das baixas do rio Paraguai, as enchentes periódicas exigiam cuidados especiais. O que fez o Instituto votar em reunião, em outubro de 1956, uma verba de 600 mil cruzeiros, para resolver o problema, e buscar apoio do Governo Federal, com uma solicitação de 1 milhão e 500 mil cruzeiros, no intuito de executar uma obra completa em Porto Esperança, como complemento ao armazém – que incluiria atracação, porto de desembarque, instalações automáticas de carga e descarga, motores próprios para esse trabalho, além de outros detalhes. Em outubro do mesmo ano o presidente da república aprovou a construção da ponte de embarque, com a entrega ao INM da verba necessária através do Departamento de Portos, Rios e Canais²¹.

Assim, os problemas somados da NOB, do acesso e escoamento por Porto Esperança, alguns superados, outros nem tanto. Em relação à CAND, tal situação me leva a concordar com Ana Paula Menezes (2008), que, parafraseando Casali (2002), concluiu que

Desse modo, [...] logo o transporte rodoviário assumiria o papel principal no que tange à economia da CAND. Esse meio possibilitou um menor custo no transporte da produção da colônia, principalmente quando esta foi se expandindo para o interior (isto é, no rumo leste, em direção a São Paulo), pois assim não mais compensava o transporte da carga até Itahum se poderiam fazê-lo por outra via mais curta e mais rápida e, portanto, menos custosa (MENEZES, 2008, p. 18).

De qualquer forma, como nos mostra Queiroz (2004, especialmente o capítulo 3), a NOB representou para muitos a esperança de mudanças sociais e econômicas no estado de Mato Grosso, como era também no trecho paulista da estrada (p. 321 *ss*). O próprio Correa Filho nos diz que, subitamente, “como tocada por varinha de fada, o sertão começou a vibrar e florescer, articulado com os núcleos civilizados, cujos anseios de progresso acompanhou” (1969, p. 600-602, *apud* QUEIROZ, 2004, p. 328). Entre 1918 e 1956, “foram sanadas muitas das mencionadas carências [da NOB] – restando delas, todavia, ainda o suficiente para ser largamente lamentado e criticado por inúmeras fontes” (2004, p. 42). Por fim, ainda sendo utilizada por alguns produtores ervateiros e mesmo para o escoamento de outros produtos, em 1957 a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil (NOB) foi integrada à Rede Ferroviária Federal

¹⁹ Ata da 12ª Sessão Ordinária da Diretoria do INM, 9/nov/1955.

²⁰ RPINM, Antônio de Souza Artigas, mar/1957.

²¹ RPINM, Antônio de Souza Artigas, mar/1957.

(RFFSA), tendo suas atividades no ramal de Ponta Porã sobrevivido até 2002, quando foram cessadas (QUEIROZ, 2004, p. 27-28).

Iniciada a década de 1960, temos algumas mudanças nos transportes de erva-mate do estado de Mato Grosso. Em outubro de 1961, por exemplo, a situação da produção era considerada “normal”, mas continuavam as dificuldades para as exportações, devido à falta de navios do SNBP, problema este que, como vimos, de novo não tinha nada, persistindo desde a década anterior²². A proposta de construção de um armazém em Guaíra, autorizado pela Diretoria do INM, daria uma opção aos produtores mato-grossenses de escoarem erva-mate via Rio Paraná²³, no entanto, em março de 1962, o INM, ainda querendo melhorar as condições das exportações por esse rio e ao que parece não conseguindo levar adiante tal construção, anunciou que havia adquirido um armazém que pertencia à Companhia Mate Laranjeira, isso “já tendo como certo o afastamento da empresa das atividades ervateiras”²⁴.

Nos anos que se seguiram, o INM diria que as vias de transporte, tanto fluviais quanto rodoviárias, começavam, com algumas restrições, a “funcionar a contento”, passando quase toda a erva-mate de Mato Grosso a ser exportada pelo porto livre de Concepción, no Paraguai, se tornando inativo o armazém de Porto Esperança²⁵. Entretanto, o estudo já citado promovido pela COPEMA em 1969, em relação às estradas, nos diz algo diverso, alegando que a situação dos transportes no sul de Mato Grosso, como um todo, até 1969, ainda se mostrava bem precária, predominando estradas de terra em praticamente todas as regiões ervateiras, incluindo aí as rodovias que davam acesso a Ponta Porã, de onde o produto rumava para Concepción e em seguida para a Argentina²⁶.

Por fim, por terra, além de Ponta Porã, havia como principais pontos de ligação da produção de erva-mate, as cidades de Amambai, Dourados e Campo Grande. Alvanir de Figueiredo dá conta ainda de outro trajeto por terra que foi utilizado pela Companhia Mate Laranjeira: a localidade de Ipehum (hoje Paranhos, MS), de onde seguia com destino a Posadas, na Argentina, passando próximo a Amambai – caminho que, assim como o Porto

²² RPINM, Cândido Mader, out/1961.

²³ Essa opção por Guaíra se limitaria aos moradores das localidades mais próximas e a alguns poucos casos (RPINM, Cândido Mader, out/1961).

²⁴ RPNM, Cândido Mader, mar/1962.

²⁵ RPINM, Manoel de Oliveira Franco Sobrinho, mar/1965.

²⁶ COPEMA – *Programa Regional de Investimento: Estudo Básico*, vol. 1, 1969.

Murtinho, foi substituído pelo Porto Felicidade, que rumava a Guaíra, de onde seguia para Porto Mendes (FIGUEIREDO, 1967, p. 269; também no *Mapa: Rotas de comercialização do mate*, p. 280b). Figueiredo não inclui Dourados nas suas rotas da década de 1960, no entanto, pelas informações que temos, o mate desse município seguia por Ponta Porã, com destino a Concepción.

Uma breve vista sobre a produção ervateira nos estados do Paraná e Santa Catarina

Como adverti no início deste artigo, meu foco principal, incluindo um maior tempo de estudos, se concentrou no antigo sul de Mato Grosso. Mas, é interessante uma vista, mesmo que breve, por outro dois estados produtores/exportadores de erva-mate: Paraná e Santa Catarina. Nesses dois estados onde as pequenas se mesclavam com grandes propriedades de criadores de gado, temos um caráter mais permanente da extração e produção ervateira, que em diversos casos aparecia lado a lado com a extração da madeira. Nesse ambiente agiam compradores, exportadores e industriais, além dos intermediários. Nesse ponto, um comparativo com os estados do Paraná e Santa Catarina se ainda justifica, à parte das especificidades, por haver algumas semelhantes em suas trajetórias em relação à história ervateira do antigo sul Mato Grosso.

O caso paranaense

No Paraná, segundo Costa, “o mate foi elemento modernizador do estado. Para escoar a produção foi construída a estrada da Graciosa e a ferrovia entre Curitiba-Paranaguá”, esta última ainda na época do Império brasileiro e que contou com as participações diretas do Visconde de Nacar e do Barão do Cerro Azul (COSTA, 1995, p. 9) e a Estrada da Graciosa, a mais antiga do estado (atual BR 410), foi concluída em 1873 a fim possibilitar “o transporte da erva-mate, café e madeira para os portos até meados da década de 1960” (DALLA COSTA; ATHIA *In* QUEIROZ; GOULARTI FILHO, 2011, p. 364).

Ainda segundo Costa (1995), “as principais mudanças e melhoramentos (...) se verificaram em função do ‘rush’ ervateiro”, sendo que a primeira ferrovia do Paraná, a estrada de ferro Curitiba-Paranaguá, construída em apenas cinco anos (1880 a 1885), “surgiu por urgente imposição do intenso comércio de exportação polarizado pelas atividades ervateiras”; ferrovia que “surgiu de precários recursos técnicos e numa região extremamente

acidentada, entre o litoral marítimo e o primeiro planalto, separado pelos contrafortes abruptos e íngremes da Serra do Mar” (COSTA, 1995, p. 21).

Outra ferrovia paranaense também surgiria sob a influência dos interesses do mate, desta vez ligando o estado de Mato Grosso ao Paraná. Trata-se da já mencionada estrada de ferro construída pela Companhia Mate Laranjeira, ligando, por terra, Guaíra a Porto Mendes, ao longo das margens do Rio Paraná. A atual cidade de Guaíra era originalmente um entreposto dessa empresa. A semelhança do que ocorreu na história da NOB, também se mostrou precária a situação dessa ferrovia, tendo em vista que o Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP), instituição governamental que a encampou na década de 1940, determinou em 1955 a suspensão dos seus serviços ferroviários, tendo sugerido ao Ministro da Viação o “abandono definitivo da estrada de ferro em questão”²⁷. Nesse sentido, o Instituto Nacional do Mate dizia que “a região [divisa entre Mato Grosso e Paraná] se achava em franca expansão e, dia a dia, mais se ressentia desse serviço ferroviário, que deveria ser melhorado e ampliado para atender às exportações de mate, madeira e posteriormente de café”²⁸.

Essa via férrea era a única ligação que contornava as cachoeiras das Sete Quedas, se achando em péssimas condições, o que somado a fatores administrativos, fez enfim cessar seu tráfego. No entanto, enquanto não se resolvia o problema, os interessados fizeram o transporte mediante acordo com os funcionários da estrada de ferro que ali permaneciam, “aliás com boa vontade, pois que exigiam somente as despesas com lenha, etc.”. Entretanto, a via férrea “sem qualquer conservação e o material rodante sem assistência, logo tornou-se imprestável, cessando então o tráfego dos comboios”²⁹. Com isso, o governo do estado do Paraná se voltou então para a construção de uma estrada de rodagem, com apoio da então prefeitura de Guaíra e dos interessados, que, concluída, se tornou o ponto de ligação no transporte de erva-mate entre esta localidade e Porto Mendes, apesar do preço elevado nos anos iniciais³⁰.

No início do século XX, tem-se a inauguração da estrada de ferro São Paulo-Rio Grande (1905), que também servia, prioritariamente, para o transporte de erva-mate, além de outros produtos. Segundo Dalla Costa & Athia, esta havia sido idealizada já em meados da

²⁷ RPINM, Cândido Mader, out/1955.

²⁸ *Idem.*

²⁹ RPINM, Cândido Mader, mar/1956.

³⁰ RPINM, Cândido Mader, mar/1956.

década de 1880, quando o governo imperial “estava promovendo a colonização do país e estabelecendo imigrantes em áreas de terras devolutas” (DALLA COSTA; ATHIA *In* QUEIROZ; GOULARTI FILHO, 2011, p. 369). Embora a construção da mesma “tenha transcorrido muito lentamente até o ano de 1907, a partir daí a empresa foi incorporada por uma empresa *holding* norte americana, a Brazil Railway Company (BRC)” (ESPIG *In* VALENTINI; ESPIG; MACHADO, 2012, p. 213, grifo da autora). Esta *holding* formava um sistema econômico que cobria, segundo levantamento de 1915, pelo menos 57% dos caminhos ferroviários dos estados de São Paulo, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, mais de 10 mil quilômetros de linhas 40% do total brasileiro (*Idem*, p. 214). “Nos estados do Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul a empresa gozava [neste período] de um monopólio absoluto, enquanto em São Paulo controlava ‘apenas’ um quarto das ferrovias” (*Id.*, *Ibid.*).

Já em 1917, logo após o fim da Guerra do Contestado, que por sua vez envolveu diretamente a *Brazil Railway*, então proprietária da ferrovia, ela e suas subsidiárias entram em concordata, transferindo o controle novamente para o governo federal (DALLA COSTA; ATHIA *In* QUEIROZ; GOULARTI FILHO, 2011, p. 369). Incluída então no projeto nacional de industrialização, a EFSPRG foi incorporada ao patrimônio da União, juntamente com a Estrada de Ferro do Paraná (EFP). Em seguida, para resolver problemas de ordem jurídica e financeira, em 1942, foi instituída com personalidade própria de natureza autárquica a Rede de Viação Paraná – Santa Catarina (RVPRSC) (GOULARTI FILHO *In* QUEIROZ; GOULARTI FILHO, 2011, p. 401).

Em relação à navegação fluvial dos rios Paraná, Iguaçu e Negro, hoje praticamente extinta, diga-se que também foram parte desse “surto de esplendor ervateiro” que deu lugar a numerosos portos, depois núcleos urbanos.

No rio Iguaçu, desde Porto Amazonas até Porto Vitória, além do Porto União da Vitória – hoje cidades germinadas da divisa do Paraná e Santa Catarina – foram vários os ancoradouros e pontos de escala que se transformaram em vilas e cidades (COSTA, 1995, p. 21-22).

Já em relação à navegação marítima no Paraná, temos os portos de Paranaguá e Antonina, com uma importância maior para o segundo no chamado “ciclo ervateiro paranaense”, que ficava mais dentro da baía, ou seja, mais próximo das comunicações terrestres com o planalto de Curitiba. Estes se desenvolveram e aparelharam baseados nas exportações de erva-mate, “movimentando armazéns e trapiches, escritórios de despachantes, consulados argentino, uruguaio e chileno e, principalmente, a primeira linha regular de

navegação de longo curso entre esta parte da costa do Brasil e os países do Prata” (COSTA, 1995, p. 22).

Além disso, segundo Dalla Costa & Athia, a preferência pelo porto de Antonina se deu também em consequência da construção da Estrada da Graciosa, que por sua vez “deslocou o intenso comércio de erva-mate – o principal produto paranaense da época – para o porto de Antonina ‘que, em 1885, era por alguns considerado o entreposto marítimo da Província’” (DALLA COSTA; ATHIA *In* QUEIROZ; GOULARTI FILHO, 2011, p. 370). A partir da década de 1930, à medida que diminuía a importância de Antonina, aumentava a importância do porto de Paranaguá (*Idem*, p. 371).

O caso catarinense

O Paraná e Santa Catarina, quando se fala de erva-mate, “constituíram, em regra, uma só área, com interesses comuns e complementares” (COSTA, 1995, p. 44). Claro que isso não exclui algumas especificidades locais. Desde pelo menos o final do século XIX até a década de 1930, quando o padrão de crescimento da economia brasileira era baseado no capital mercantil agrário exportador, destacando-se os estados de São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul e Santa Catarina, este último era o único que “não dispunha de um sistema de transporte integrado” (GOULARTI FILHO *In* QUEIROZ; GOULARTI FILHO, 2011, p. 384). Além disso, o “padrão de crescimento da economia catarinense, nesse período, era lento e baseado na pequena produção mercantil, em que cada microrregião se especializava numa atividade econômica” (*Idem*, p. 384-385).

Sendo uma indústria originária em Santa Catarina, a erva-mate se concentrava no Alto Vale do Rio Uruguai e no planalto norte, onde a extração teve início no fim do século XIX, vindo a destacar-se nos municípios de Mafra, Canoinhas e Porto União, além de Itaiópolis e Papanduvas (GOULARTI FILHO *In* QUEIROZ; GOULARTI FILHO, 2011, p. 389). A cidade de Mafra, na margem esquerda do Rio Negro, e Porto União, na margem esquerda do Rio Iguaçu, surgem como extensão das cidades paranaenses vizinhas, Rio Negro e União da Vitória, e estão incluídas na estratégia de ocupação de territórios catarinenses contestados pelo governo do Paraná, desde sua emancipação de São Paulo, em 1853 (EHLKE, 1973 *apud* GOULARTI FILHO, 2012, p. 3).

A erva-mate foi responsável, em boa medida, pela fixação inicial dos imigrantes de Joinville e São Bento do Sul, pela construção da

Estrada Dona Francisca e do ramal ferroviário da EFSPRG, ligando Porto União ao Porto São Francisco do Sul (Linha São Francisco) (*Idem*, p. 389-390).

Em outro texto, Goularti Filho (2012) nos diz que, com o florescimento das atividades madeireira e ervateira, a partir do final do século XIX, a vida material e a divisão do trabalho foram pouco alteradas, afinal, o corte e beneficiamento da madeira e da erva-mate eram feitos por técnicas rudimentares e demandavam poucos instrumentos de trabalho³¹. A situação só começou ser mudada “com a intensificação do processo de colonização, com a chegada de novos imigrantes europeus [...] e com o deslocamento de imigrantes da primeira e da segunda geração, provenientes do norte catarinense e do Vale do Itajaí” (GOULARTI FILHO, 2012, p. 5). Foi então que, nas primeiras décadas do século XX, surgiram inúmeras oficinas, casas comerciais, marcenarias, selarias, pequenas fábricas e engenhos voltados para o complexo ervateiro (*Id.*, *Ibid.*).

Em matéria de sistema ferroviário Santa Catarina não possuía estradas integradas, mas contava com algumas ferrovias nas principais regiões produtoras, nos diversos setores econômicos. No caso da erva-mate do planalto norte, que se somava à extração da madeira, contava com a mencionada Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG), que partia do interior de São Paulo e seguia pelos estados do Paraná, Santa Catarina e terminava no Rio Grande do Sul – seu trecho catarinense, entre o rio Iguaçu e o Uruguai foi entregue ao tráfego em outubro de 1910 (GOULARTI FILHO *In* QUEIROZ; GOULARTI FILHO, 2011, p. 400). Tinha como destino os portos de São Francisco do Sul e Paranaguá, uma vez que era integrada à Estrada de Ferro do Paraná (EFP), tendo neste caso a madeira como a mercadoria mais transportada, seguida da erva-mate e dos cereais (*Id.*, *Ibid.*).

Além dos meios de transporte citados acima, em Santa Catarina também era utilizada a navegação fluvial nos rios Iguaçu e Negro, entre Porto União e Mafra. Entre Joinville e o Porto de São Francisco do Sul havia a navegação no Rio Cachoeira e na Lagoa Saguçu (GOULARTI FILHO *In* QUEIROZ; GOULARTI FILHO, 2011, p. 403). No planalto norte, dentro do complexo ervateiro, a navegação dos rios Iguaçu e Negro em direção ao porto de

³¹ Em um texto apresentado em Curitiba no IX Congresso Brasileiro de História Econômica/X Conferência Internacional de História de Empresas, em 2011, voltando nossos olhares para o século XIX e a questão de haver ou não o uso de escravidão nos ervais, já pudemos constatar que “havia um traço pouco compatível com a situação do escravo: a sua inconstância” (LINHARES, 1969, p. 239). Seria mais correto falar em *servidão*, *trabalho forçado* ou *compulsório*.

São Francisco do Sul foram depois substituídas pela Linha São Francisco da EFSPRG (GOULARTI FILHO *In* QUEIROZ; GOULARTI FILHO, 2011, p. 409).

Tal movimento ervateiro em terras catarinenses transformou Joinville num centro de comercialização e exportação, tendo se formado “um corredor do mate entre as cidades de São Bento do Sul e Joinville, ambas subordinadas à praça de Curitiba, que gerenciava grande parte dos negócios locais” (GOULARTI FILHO *In* QUEIROZ; GOULARTI FILHO, 2011, p. 390).

Por fim, deve-se dizer que a economia ervateira catarinense tem seu pico produtivo em 1928, quando soma 32.503 toneladas produzidas, a partir de quando passa a sofrer declínio com algumas variações para mais, sobretudo até 1944. Depois deste último ano aumenta cada vez mais as pressões dos produtores argentinos de cancheada sobre o Governo daquele país, no sentido de valorizar o produto nacional. Na balança comercial da província e depois estado de Santa Catarina, entre 1894 e 1942, tem-se a seguinte participação média da erva-mate: 20% no fim do século XIX; em torno de 15,5% nas décadas de 1910 e 1920; caindo para 2,52% em 1942. Segundo Goularti Filho (2012), “essa reversão é explicada pelas mudanças de estratégias da Argentina na produção de erva-mate e pelo aumento das exportações catarinenses de madeira” (p. 10).

Nas décadas seguintes, assim como aconteceu nos demais estados produtores e exportadores de erva-mate (Paraná e Mato Grosso), a produção e exportação se mantêm em índices menores e na luta com os preços que passam a ser assunto cada vez mais constante e conflitante nas pautas do INM.

Considerações finais

Tendo que lindar minhas palavras finais, lembrando que se trata este texto de um ensaio, não se pode estar totalmente isento de riscos, de erros e também (e principalmente) de parecer superficial. Deve-se dizer que não foi meu objetivo esgotar a análise, mas sim lançar algumas informações já conseguidas em meu já concluído processo de mestrado e procurar relacioná-las com outras fontes e informações, que neste momento foram principalmente bibliográficas. Assim, nota-se o caráter pouco aprofundado aqui da apresentação da história dos transportes nos estados de Santa Catarina e Paraná, que contrastam com o que pude apresentar em relação ao antigo sul de Mato Grosso, com trato mais amplo.

Ainda assim, uma das conclusões a se tirar até aqui, é que as dificuldades enfrentadas com os transportes de erva-mate não parecem ter sido um privilégio de Mato Grosso, tendo padecido semelhantemente os demais estados produtores ao longo do período abordado. Nesse sentido, atentando para a situação das estradas do Paraná, Dalla Costa & Athia nos dizem que, em meados do século XX, o Brasil, contando com uma economia agrário-exportadora, a população se concentrava no campo e os meios de transportes eram precários. Exemplificando a situação, dizem estes autores que “a primeira estrada asfaltada ligando as duas maiores cidades do país, São Paulo e Rio de Janeiro, só foi inaugurada no governo Dutra, em 19 de janeiro de 1951” (DALLA COSTA; ATHIA *In* QUEIROZ; GOULARTI FILHO, 2011, p. 363). Por tanto, seguindo esse raciocínio, vivendo o Paraná, por exemplo, sob a economia da erva-mate, da madeira e do café, não possuía nenhuma estrada asfaltada ligando os centros produtores com os locais de consumo e exportação; além do fato das estradas existentes ficarem “praticamente intransitáveis nos períodos de chuva, dificultando ainda mais a circulação de mercadorias e serviços” (*Id.*, *Ibid.*). Seguem eles dizendo que

como era exportada pelos portos de Paranaguá e Antonina, fazê-la chegar até o litoral era o grande desafio, só superado definitivamente com a construção da Estrada da Graciosa e da ferrovia ligando Curitiba ao litoral (DALLA COSTA; ATHIA *In* QUEIROZ; GOULARTI FILHO, 2011, p. 364).

Ainda assim, me parece mais sensato não exagerar o caráter abrangente desse surto de “progresso” promovido pela economia ervateira paranaense, assim como se deve ter cautela em relação à abrangência dos mesmos nos demais estados produtores. Afinal, deve-se pensar nas muitas situações que envolviam, não apenas o “parque moageiro”, mas também a maioria, ou seja, os pequenos produtores, diretos ou indiretos.

Outro ponto que é necessário destacar e que se mostra passível de análise é quanto a ação do Instituto Nacional do Mate (INM), surgindo algumas questões tais como: quais as medidas adotadas por órgão de apoio e defesa dos produtores, industriais e exportadores, em relação aos transportes de erva-mate? Até onde poderia interferir o mesmo nas questões de transporte nos estados produtores de erva-mate? Como lidou ele com as exigências de produtores de cancheada e industriais em relação aos transportes e pontos de ligação?

Por fim, espero que a tentativa desse ensaio seja válida no sentido de encontrar pontos a serem mais bem trabalhados (incluindo lacunas e falhas) e eventuais sugestões dos participantes do evento, que possam ser usados na elaboração do meu projeto de Doutorado, que já vem sendo “desenhado”.

Referências bibliográficas

- CASALI, Rodrigo. *O transporte rodoviário nas relações comerciais da Colônia Agrícola Nacional de Dourados (1950-1970)*. 2002. Monografia (Iniciação Científica) – UFMS, Dourados, 34f.
- COPEMA. *Programa Regional de Investimento: Estudo Básico*, vol. 1, 1969.
- COSTA, Samuel Guimarães da. *A erva-mate*. Curitiba: Coleção Farol do Saber, 1995.
- DALLA COSTA, Armando; ATHIA, Felipe. Os meios de transporte e o desenvolvimento da economia paranaense até meados do século XX. In QUEIROZ; GOULARTI FILHO (orgs.). *Transportes e formação econômica regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados/MS: Ed. UFGD, 2011.
- ESPIG, Márcia Janete. Uma “ferrovia estrangeira”? A atuação da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande durante a Guerra do Contestado. In VALENTINI, Delmir J.; ESPIG, Márcia J.; MACHADO, Paulo P.. *Nem fanáticos, nem jagunços: reflexões sobre o Contestado (1912-2012)*. Pelotas/RS: Editora e Gráfica Universitária PREC – UFPel, 2012.
- FIGUEIREDO, Alvanir de. *A presença geoeconômica da atividade ervateira: com destaque da zona ervateira do Estado de Mato Grosso, tomada como referência*. 1967. Tese (Doutoramento em Geografia) – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de Presidente Prudente.
- GOULARTI FILHO, A.. Complexo ervateiro e a pequena produção mercantil em Santa Catarina. In *Diálogos* (Maringá), v. 16, p. 179-215, 2012.
- GOULARTI FILHO, Alcides. Padrão de crescimento e sistema de transportes em Santa Catarina 1880-1945. In QUEIROZ; GOULARTI FILHO (orgs.). *Transportes e formação econômica regional: contribuições à história dos transportes no Brasil*. Dourados/MS: Ed. UFGD, 2011.
- LINHARES, Temístocles. *História econômica do mate*. Rio de Janeiro: Ed. José Olympio, 1969.
- MENEZES, Ana Paula. *A agricultura comercial na Colônia Agrícola Nacional de Dourados (CAND) nas décadas de 1950 e 1960*. 2008. Monografia (Iniciação Científica) – PIVIC/UFGD, Dourados/MS.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20*. Campo Grande/MS: Editora UFMS; Bauru: Edusc, 2004.
- _____. *Caminhos da erva mate: a montagem da rede de transportes associada à economia ervateira sul-mato-grossense (1882-1902)*. In: Segundo Congreso Latinoamericano de Historia Económica, 2010, Ciudad de México.
- <http://www.economia.unam.mx/cladhe/simposiosyponencias.php>. Ciudad de México: Asociación Mexicana de Historia Económica, 2010. p. 1-26.

PARA AQUÉM E ALÉM DA FRONTEIRA

Algumas considerações sobre a economia sul mineira nas últimas décadas do XIX e começo do século XX

Marcel Pereira da Silva

Mestre Em História Econômica pela USP

Técnico-Administrativo na UNIFAL-MG, *campus* Varginha

RESUMO

Este trabalho apresenta algumas considerações sobre a economia sul mineira no último quartel do XIX e primeira década do XX, por meio da indicação e dados de almanaques, anuários estatísticos e artigos da Revista do Arquivo Público Mineiro editados no período. O momento estudado, segundo a nossa hipótese, coincidiu com o fato de que os itens tradicionalmente produzidos na região (fumo, toucinho, gado) atingiram grande relevância, mas também começavam a perder espaço para o cultivo do café. Este, de forma gradual, entrou na pauta exportadora sul mineira sem no entanto significar o desaparecimento das demais culturas. Porém, o limite final, 1910, registrava tendência rumo a uma predominância cafeeira, mas que não ocorreu no período estudado. Ou seja, a região foi um caso particular, embora não único, em que a médio prazo os artigos voltados ao abastecimento interno e aquele com visas à exportação (café) conviveram simultaneamente.

PALAVRAS-CHAVE: Sul de Minas Gerais, comércio interprovincial, gêneros de abastecimento, café.

INTRODUÇÃO

Neste trabalho faremos algumas considerações sobre o virtual quadro produtivo agrícola e pastoril sul mineiro, desde meados dos anos 1870 até o primeiro decênio do século XX. As principais fontes são almanaques locais e regionais, anuários estatísticos e alguns artigos da Revista do Arquivo Público Mineiro contemporâneos à época. O período abordado, segundo a nossa hipótese, coincidiu com o momento em que os itens tradicionalmente produzidos na região (fumo, toucinho, gado) atingiram grande relevância, mas também começavam a perder espaço para o cultivo do café. Este, de forma gradual, entrou na pauta exportadora sul mineira sem no entanto significar o desaparecimento das demais culturas. Porém, o limite final, 1910, registrava tendência rumo a uma predominância cafeeira, mas que não ocorreu no período estudado. Ou seja, a região foi um caso particular, embora não único, em que a médio prazo os artigos voltados ao abastecimento interno e aquele com vistas à exportação (café) conviveram simultaneamente. Internamente, o Sul de Minas Gerais também apresentou suas particularidades, pois em alguns espaços como o sudoeste (a exemplo de São Sebastião do Paraíso, Guaxupé, Muzambinho) e outros isoladamente (a exemplo de Machado, Caldas e Ouro Fino) ocorria o cultivo “precoce” da rubiácea, e conseqüentemente a sua exportação. Simultaneamente, algumas localidades apresentaram desenvolvimento relativamente elevado, o que era acompanhado de razoável crescimento, mas também capitaneado por influência política de figuras locais nas arenas estadual e federal. Claro também nos parece que, em um processo iniciado desde fins do XVIII e começo do XIX, o Sul de Minas Gerais (a exemplo de outras regiões da província) manteve laços mais fortes com espaços externos ao estado, principalmente a cidade do Rio de Janeiro e o estado de São Paulo.

O texto está estruturado da seguinte forma: após uma breve revisão bibliográfica sobre Minas no XIX, apresentaremos a região do Sul de da província através de estudos históricos, tradicionais e recentes. Em seguida pontuaremos as respectivas indicações de produção e exportação¹ de 1874 até a primeira década da centúria seguinte, dividindo por subitens as principais mercadorias e gêneros. Um item específico para as águas e os políticos sul mineiros vem em seguida. Ao fim, as considerações finais do trabalho.

1. Algumas notas sobre Minas Gerais no XIX e início do XX

Nos deparamos com uma literatura que se concentra na primeira metade do XIX e no período republicano até 1930, quanto o tema é Minas. No XIX, a estrutura de ocupação dos escravos e da produção regional têm peso maior, se tratando de pesquisas mais recentes. No

¹ Exportação no sentido daquilo que é produzido e enviado para fora da província/estado.