

**ALCIMAR LOPES LOMBA**

**O TRANSPORTE FERROVIARIO NA  
COMPANHIA MATE LARANJEIRAS (1906-1944)**

Monografia elaborada como relatório final de Projeto de Iniciação Científica desenvolvido na UFMS/Dourados (PIBIC/CNPq/UFMS).

Orientador: Prof. Dr. Paulo R. Cimó Queiroz

**DOURADOS – 2002**

Primeiramente quero agradecer a Deus por ter me proporcionado vida e saúde para a realização deste trabalho.

Dedico a meus pais e irmãos e todos os meus amigos, que muito me incentivaram para a realização deste trabalho.

Ao meu orientador Paulo Cimó, pela orientação segura, incentivo constante e completa autonomia, sem nunca esquecer as críticas cabíveis nos momentos certos. Sua sinceridade e honestidade foram imprescindíveis.

“Toda escuridão vem com o esquecimento e toda libertação começa pela memória”

(autor desconhecido)



**Associação Paranaense de Ferreomodelismo e Memória Ferroviária (APFMF)**, fundada em 14 de Abril de 2007, têm entre seus objetivos, conforme Art. 4º do seu Estatuto *"apoiar a preservação da memória ferroviária no Brasil; e Promover manifestações sociais, técnicas ou culturais, dentro de sua competência."*

O presente trabalho escrito por Alcimar Lopes Lomba, foi gentilmente enviado pelo **Profº Dr. Paulo Roberto Cimó Queiroz (UFGD)**, o qual autorizou a sua digitalização e distribuição do mesmo (conforme anexo).

**01/2009**

**Título: O Transporte Ferroviário na Companhia Mate Laranjeiras (1906-1944)**

**Autor: Alcimar Lopes Lomba**

**Local: Dourados - MS**

**Ano: 2002**

**Tipo: Relatório de Iniciação Científica - UFGD**

**Nº Pag. Original: 30**

**APFMF**

Site: [www.ferreomodelismo.org.br](http://www.ferreomodelismo.org.br)

e-mail: [apfmf@yahoo.com.br](mailto:apfmf@yahoo.com.br)

Digitalização: [Alexandre Fressatto Ramos](#)

Revisão: [Ricardo Melo Araujo](#)

## SUMÁRIO

Introdução, 6

1. Fundação e atuação da Companhia Mate Laranjeira, 8

2. Ferrovia São Roque-Porto Murinho, 13

3. Ferrovia Guaíra – Porto Mendes, 17

    A construção, 18

    A questão da utilização, 20

    Condições de operação, 24

    A erradicação, 26

Conclusão, 27

Fontes e Bibliografia, 29

Anexo ( Fotografias ), 31

## **LISTA DAS ILUSTRAÇÕES**

### **FOTOGRAFIAS ( Inseridas em anexo )**

- 1- Prédio da agência do Banco Rio e Mato Grosso em Porto Murinho.
- 2- Trem que percorria trecho de 22 quilômetros de São Roque a Porto Murinho.
- 3- Locomotiva da Ferrovia São Roque – Porto Murinho ( praça principal de Porto Murinho).
- 4- Funicular de 120 metros em Porto Mendes.
- 5- Comboio na saída de Guáira.
- 6- Trecho da Estrada de Ferro Guáira - Porto Mendes.
- 7- Locomotiva exposta na praça Pres. Dutra, em Guáira.
- 8- Locomotiva inglesa.
- 9- Locomotiva instalada no Centro Náutico de Marinas
- 10- Locomotiva nº4

### **ESQUEMAS GRÁFICOS (Inseridos em Anexo )**

- 1- Croquis da ferrovia São Roque - Porto Murinho.
- 2- Croquis da ferrovia de Guáira - Porto Mendes.

## INTRODUÇÃO

O presente trabalho é o resultado final de uma pesquisa desenvolvida no âmbito do programa de Iniciação Científica (PIBIC/CNPq/UFMS), na UFMS/Dourados, entre agosto de 2001 e julho de 2002, na qual visamos a recuperar a história das linhas ferroviárias construídas pela Companhia Mate Laranjeira para o seu próprio serviço, nas décadas iniciais do século XX: as ferrovias São Roque-Porto Murtinho e Guaira-Porto Mendes. As datas que utilizamos para delimitar o período correspondem à inauguração da linha São Roque-Porto Murtinho (1906) e à incorporação da linha Guaira-Porto Mendes ao patrimônio federal (1944). No entanto, extrapolamos um pouco essas datas, justamente para melhor explicar e relatar a importância da construção dessas ferrovias para o sul de Mato Grosso antes de 1906 e também o destino final delas depois de 1944 (embora sem entrarmos em muitos detalhes).

Para a execução da pesquisa nos baseamos em obras antigas e atuais, sites eletrônicos, trabalhos de mestrado e doutorado e monografias de iniciação científica - material esse encontrado no Centro de Documentação Regional e na Biblioteca da UFMS/Dourados. Consultamos também os relatórios dos presidentes do Estado de Mato Grosso, no período de 1892 a 1912 (microfilmes disponíveis no Centro de Documentação Regional, da UFMS/Dourados), mas constatamos que essas fontes não se referem diretamente ao nosso objeto de estudo.

Os maiores obstáculos que enfrentamos consistiram na inexperiência em pesquisa e na dificuldade de encontrar materiais que tratam diretamente do assunto. Por outro lado, a realização do trabalho nos permitiu adquirir maior experiência, na localização de obras e documentos, no manuseio de fontes (como, por exemplo, os microfilmes), na redação científica etc.

O presente trabalho foi dividido em três capítulos para facilitar o entendimento do leitor. O primeiro, intitulado *Fundação e atuação da Companhia Mate Laranjeira*, busca dar ao leitor uma pequena noção sobre a formação e as atividades da referida empresa. No segundo capítulo, *Ferrovias São Roque-Porto Murtinho*, e no terceiro capítulo, *Ferrovias Guaira-Porto Mendes*, procuramos oferecer um pequeno panorama sobre a construção, a operação, o desenvolvimento e o declínio das linhas ferroviárias da Companhia Mate Laranjeira.

Esperamos que este pequeno trabalho possa servir de estímulo para pesquisas posteriores, inclusive porque existem ainda muitos documentos a serem pesquisados, em outros locais, os quais não tive, no decorrer desta pesquisa, a oportunidade de visitar.

## 1.

# FUNDAÇÃO E ATUAÇÃO DA COMPANHIA MATE LARANJEIRA

O ciclo da erva-mate aconteceu no sul do antigo Estado de Mato Grosso, atual Estado de Mato Grosso do Sul, entre a segunda metade do século XIX e a primeira metade do século seguinte. Por mais de meio século, milhares de homens trabalharam na exploração da erva-mate no sul de Mato Grosso, transformando-a em um dos principais produtos de exportação do antigo estado de Mato Grosso no fim do século XIX e no começo do XX. Para exportá-la, estradas foram abertas, portos e ferrovias foram construídos, ergueram-se cidades, mobilizando e direcionando a economia de toda a região.

Gilmar Arruda, em sua dissertação *Frutos da Terra: os trabalhadores da Mate Laranjeira*, comenta o início da exploração da erva-mate na região sul do antigo Mato Grosso:

*A exploração da erva-mate no sul de Mato Grosso começou pela região de Ponta Porã por volta de 1880. Eram usadas carretas para levar a erva até Concepción, no Paraguai. Ali era embarcada e seguia até Buenos Aires (arruda, 1989, p. 61).*

No dia 9 de dezembro de 1882, através do Decreto Imperial nº 8.799, Thomás Laranjeira adquiriu o direito de explorar, através do regime de arrendamento de terras devolutas por um período de dez anos, a erva-mate localizada entre o marco do Rincão de Júlio e as cabeceiras do rio Iguatemi, através de uma empresa à qual deu o seu próprio nome: Empresa Mate Laranjeira (BORGES, 1991, p. 55).

No início da década de 1890, a exploração da erva-mate tornou-se o gênero mais lucrativo no Estado. Assim, nessa época ocorreu uma associação entre os interesses de Thomás Laranjeira e os da família Murinho, conhecidos oligarcas mato-grossenses, associação esta que resultou na formação da Companhia Mate Laranjeira, mediante a transferência das concessões de Thomás Laranjeira ao Banco Rio e Mato Grosso, dirigido por Joaquim Murinho, uma transferência que na verdade foi indireta e até mesmo suspeita (QUEIROZ, 1999, p. 121).

A criação do referido Banco fora possibilitada pelo então Ministro da Fazenda, Rui Barbosa, que, por meio do Decreto nº 1.149, de 6 de dezembro de 1890, autorizava Francisco Moreira da Fonseca e outros a fundarem um estabelecimento de crédito sob a denominação de

Banco Rio e Mato Grosso (foto nº 1), com o capital de vinte mil contos de réis. O Comendador Laranjeira, concessionário dos ervais de Mato Grosso e que iniciara ali a exploração da indústria do mate, transferiu a sua empresa ao Banco. Em 1892 criou-se então a "Companhia Mate Laranjeira", com o capital parcelado em 15.000 ações de 100S000 cada uma, das quais o Banco Rio Mato e Grosso tomou 14.540 (CORRÊA FILHO, 1951, p. 50-51).

No início da exploração a Companhia explorava as terras devolutas. Seu patrimônio foi crescendo com a compra de terras e obtenção de outras concessões até alcançar nas margens do rio Paraná a foz do Iguatemi.

Com o passar do tempo, a Companhia ocupou uma área de 50 léguas quadradas. Destas, apenas 30 estavam cobertas de erva, sendo as 20 restantes, campos, que a Companhia destinava à criação de gado, com o fim de atender ao serviço de transporte da erva e abastecer de carne suas múltiplas feitorias (SOUZA, 1936, p. 34-35).

O controle da atividade ervateira no Estado de Mato Grosso ficou a cargo da Companhia Mate Laranjeira, que controlou quase toda a atividade ervateira na região até pelo menos a década de 40 do século XX. A empresa monopolizava os arrendamentos dos terrenos devolutos onde existam ervais nativos. Com isso, estabeleceu um "Estado dentro do Estado", onde "tudo era da mate". Com os arrendamentos nas mãos da empresa, ela praticamente eliminou a possibilidade de concorrência ou de que "estranhos" se instalassem em seu território. Aquele que tentasse retirar erva das "terras da Mate" era chamado de "changa-y", isto é, "ladrão de erva", "ervateiro ladrão", aquele que faz erva em terras ou ervais alheios (ARRUDA, 1989, p. 34-35).

Em relação à mão-de-obra dos ervais, Gilmar Arruda, em seu trabalho *Frutos da terra*, faz a seguinte colocação:

*Desde o final do século passado, a Companhia Mate Laranjeira controlou a exploração da erva mate, nos milhões de hectares de terras devolutas que arrendava do Estado de Mato Grosso. Foi nesse espaço que se organizou a produção de erva-mate, baseada na exploração da mão-de-obra de trabalhadores paraguaios e na monopolização dos arrendamentos dos ervais nativos (ARRUDA, 1989, p. 129).*

O maior mercado consumidor da erva-mate produzida no sul de Mato Grosso era a República Argentina. Inicialmente, como foi dito, essa erva era transportada até o porto de Concepción, na República do Paraguai, de onde ela descia os rios Paraguai e Paraná até Buenos Aires. Em 1890, entretanto, o governo do Estado de Mato Grosso, ao mesmo tempo em que ampliava a extensão da área arrendada a Thomás Laranjeira, determinava que, num

prazo de três anos, a empresa devia passar a efetuar sua exportação por meio de um porto situado em território mato-grossense (cf. CORRÊA FILHO, 1925, p. 20, nota 15).

Essa mudança ocorreria já depois da formação da Companhia Mate Laranjeira, através do Banco Rio e Mato Grosso. Segundo Corrêa Filho, em virtude dos estudos que realizou na região e dos projetos que traçou para o desenvolvimento da indústria ervateira, o Dr. Antônio Corrêa da Costa foi nomeado, em fins de 1892, Superintendente do Banco Rio e Mato Grosso. Nessa condição, completa o autor, Corrêa da Costa "escolheu, para base de operações, a antiga fazenda Três Barras, à margem esquerda do [rio] Paraguai, onde abriu o porto, a que, em homenagem ao seu mestre e amigo, deu o nome de Porto Murtinho; para aí transferiu a sede da Empresa Mate Laranjeira, até então conservada em Vila Conceição [Concepción]" (CORRÊA FILHO, 1925, p. 27-28; v. também RIBAS, 1996, p. 3).

Acyr Vaz Guimarães e Hildebrando Campestrini relatam que a Companhia Mate Laranjeira comprou de Boaventura da Mota, no dia 27 de julho de 1892, a fazenda Três Barras, à margem esquerda do rio Paraguai, para ali construir um porto para exportar a erva mate que até então ia para Concepción, e doou 3.600 hectares ao Estado de Mato Grosso (CAMPESTRINI e GUIMARÃES, 1991, p. 96). Nessa área nasceu o povoado de Porto Murtinho, em homenagem a Joaquim Murtinho, presidente do banco, que se desenvolveu a ponto de, em 1900, ser elevado a distrito e em 1911 a município (cf. nota 59, in PALERMO, 1992, p. 131).

A Companhia encarregava-se da exploração e exportação da erva semi-elaborada (cancheada) para Buenos Aires. Nesta cidade, outra empresa, a Francisco Mendes Gonçalves & Cia., encarregava-se da industrialização e distribuição do produto no mercado argentino e outros.

A Companhia Mate Laranjeira estava em franca prosperidade quando o Banco Rio e Mato Grosso entrou em liquidação. O Dr. Corrêa da Costa escreveu no jornal *A Reação*, de 20 de maio de 1903, que as ações do Banco estavam sendo liquidadas a 37,5%. Assim, segundo o mesmo jornal, todo o acervo do Banco "foi comprado pelo Comendador Thomás Laranjeira, pela quantia de 2.250 contos, sendo também a companhia Mate Laranjeira vendida a um sindicato organizado em Buenos Aires por Francisco Mendes & Comp., por 3.000 contos"(cf. CORRÊA FILHO, 1925, p. 41 e 43, notas; v. também BRANDÃO, 1991, p. 103). Mas todo esse processo é bastante confuso, pois, segundo Corrêa Filho, a liquidação do Banco Rio e Mato Grosso foi um processo fraudulento (CORRÊA FILHO, 1925, p.41-42, nota).

De todo modo, surgia assim a sociedade *Laranjeira Mendes e Companhia*. Com isso, a firma argentina Francisco Mendes & Cia. participava das fases de exploração e elaboração da erva-mate cancheada de Mato Grosso e monopolizava o processo de industrialização,

tornando-se a única distribuidora do produto no mercado platino e outros (BIANCHINI, 2000, p. 92). A sua produção de erva-mate alcançou os 5 milhões de quilos por ano, a qual era exportada para a Argentina, onde mantinha um grande depósito e uma usina de beneficiamento do produto em Buenos Aires.

No início do século XX, passou a ser o maior contribuinte da Fazenda Estadual, com receitas de arrendamento no valor de 250 contos de réis, sendo o seu orçamento superior ao do próprio Estado (BRANDÃO, 1991, p. 102).

A exportação da erva-mate não teve a participação de intermediários, sendo realizada pela própria Companhia, que possuía as estradas, carretas, ferrovias, chatas e os portos. Por esse motivo, alguns autores exaltam o papel dessa empresa. Segundo Melo e Silva, por exemplo, ela semeou núcleos de população por todos os recantos por onde devia passar o seu produto, que iria varar caminhos em todas as direções, em busca de mercados:

*Fez a navegação de todos os rios da zona ervateira e fundou vários povoados, alguns logo elevados à categoria de cidades, comarcas e distritos, como aconteceu com a cidade de Ponta Porã, Porto Murtinho e Nhuverá. Fundou até escolas, serviço de grande relevância dado ao abandono do problema de ensino (SILVA, 1948, p. 66).*

Entretanto, a partir do início do século XX a companhia começou a perder o seu regime de monopólio sobre os ervais mato-grossenses, passando partes das terras por ela arrendadas a serem vendidas pelo Estado a pequenos produtores, regime este baseado no modelo dos Estados do sul do país. A lei estadual nº 725, de 24 de setembro de 1915, garantiu aos posseiros estabelecidos na região -dos ervais, na área das antigas concessões da Companhia, a preferência para a aquisição dos terrenos, o que, segundo Corrêa Filho, praticamente extinguiu o monopólio da empresa ervateira e abriu nova era nos ervais, permitindo a penetração dos posseiros (CORRÊA FILHO, 1925, p. 83-86).

Mas, para outros autores, esta lei não trouxe muitas vantagens para os pequenos produtores, pois estes continuariam dependentes da Companhia Mate Laranjeira: segundo Alves, por exemplo, esta comprava toda a produção de erva-mate com base em preços que ela própria fixava, e os pequenos produtores não tinham meios de reagir pois a empresa dominava os transportes e o escoamento da produção (Gilberto Luiz Alves, apud QUEIROZ, 1999, p. 407). Queiroz, no entanto, avalia que não devia ser tão grande essa dependência dos pequenos produtores em relação à Companhia; esse autor nota a importância que teve a construção da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil no sul de Mato Grosso, no início do século XX, pois com ela, os pequenos produtores passaram a exportar a erva, o que até então era feito somente pela Companhia Mate Laranjeira (QUEIROZ, 1999, p. 405).'

Seja como for, sabe-se que a Companhia Mate Laranjeira realmente organizou uma considerável rede de navegação fluvial, para o fim de coletar o produto da maioria dos ervais do sul, seus ou de estranhos. A Companhia estabeleceu linhas de navegação fluvial e estrada de ferro, dentro da zona de concessão, permitindo um fácil acesso à fronteira (MENDONÇA, 1973, p. 65).

## 2.

### FERROVIA SÃO ROQUE-PORTO MURTINHO

Como foi dito no capítulo anterior, a Companhia Mate Laranjeira comprou a fazenda Três Barras, à margem esquerda do rio Paraguai, e ali construiu um porto para exportar a erva-mate e servir de sede para a empresa - local esse que foi denominado Porto Murtinho. Os ervais, entretanto, não se localizavam próximos de Porto Murtinho e sim em local muito distante dali, na região de Ponta Porã, no extremo sul do antigo Estado de Mato Grosso. Assim, a erva saía dos ervais em carretas de boi (o que exigia 800 carretas e 20 mil bois), passando pela cabeceira do Apa, Caracol e Fazenda São Roque, até chegar a Porto Murtinho (RIBAS, 1996, p. 7).

A manutenção de todo o equipamento e o penoso percurso terrestre até Porto Murtinho encarecia sobremaneira o custo da produção, obrigando a empresa a manter um dispendioso serviço de manutenção e construção de viaturas e estradas (ARRUDA, 1986, p. 205). Maria Margareth Escobar Ribas nos diz que a região entre o povoado de Porto Murtinho até a Fazenda São Roque (a 22 km de Porto Murtinho), era um terreno pantanoso, cheio de alagações. Por isso, a Companhia resolveu construir, nesse trecho, uma ferrovia, para que a erva chegasse com segurança até o porto (foto nº 2), para ser embarcada nos navios e seguir até Buenos Aires (RIBAS, 1996, p. 7).

De fato, segundo o General Malan D'Angrogne, citado por Virgílio Corrêa Filho, "os veículos primitivos não podiam vencer o trecho alagadiço, onde, mesmo na seca, permanecem corixos, valos, no terreno inconsistente, formando, embora diminuto o trânsito, sumidouros e atoleiros de perigosa travessia" [*apud* CORRÊA FILHO, 1957, p. 72).

Em outra obra, Virgílio Corrêa Filho atribui a construção dessa ferrovia à iniciativa do já citado Dr. Antônio Corrêa da Costa - o qual, segundo o autor, além de providenciar o estabelecimento do Porto Murtinho, procurou facilitar o acesso aos ervais, "por meio de via férrea a S. Roque, através da mata pantanosa, que planejou e construiu" (CORRÊA FILHO, 1925, p. 28).

De fato. Miguel Palermo, que escreveu em 1892 (data da primeira edição de seu livro), já assinalava o seguinte:

*a instituição bancária Rio e Mato Grosso, da qual parece uma ramificação a dita Companhia Mate Laranjeira, porá também em atuação a construção de um caminho de ferro que deve efetuar sua ascensão à serra de Maracaju [...]. Até esse ponto, quarenta e duas léguas mais ou menos da margem do*

*rio Paraguai, a mesma importante instituição bancária fundará vários burgos agrícolas (palermo, 1992, p. 58).*

A ferrovia, entretanto, levaria ainda vários anos para ser construída, e sua extensão ficaria longe de alcançar as 42 léguas referidas pelo autor. Ela se limitaria, de fato, a 22 quilômetros, entre Porto Murtinho e a localidade de São Roque (v. croquis n° 1). A construção, segundo Brandão, foi iniciada em 1898 (BRANDÃO, p. 102), e de acordo com D'Angrogne, citado por Corrêa Filho, teria sido concluída em 1906 (cf. CORRÊA FILHO, 1957, p. 72).

Infelizmente, não foi possível, durante esta pesquisa, encontrar maiores detalhes sobre a construção e as características técnicas da ferrovia. O que pude apurar, apenas, é que se tratava de uma linha do tipo *Decauville*, isto é, o tipo também chamado "industrial" - com bitola mais estreita e usando veículos (locomotivas, vagões etc.) de dimensões menores que aqueles utilizados nas ferrovias convencionais. Segundo Luiz Octávio (ABPF-RJ), que no início da década de 1990 informou a redescoberta dessa extinta ferrovia, ela tinha bitola de 60 cm e 8 locomotivas a vapor. A locomotiva n° 2 encontra-se hoje exposta na praça principal de Porto Murtinho (foto n° 3), e vagões-gôndola e guindastes no Hotel Saladero (CAVALCANTI, 1994, p. 2).

Segundo diversas fontes, esta ferrovia, embora pertencente à Companhia Mate Laranjeira, não servia apenas a ela. Através de Porto Murtinho se exportava não apenas a erva extraída pela Companhia como também, através do mesmo porto, entravam para o território brasileiro as mercadorias provenientes do Paraguai, Argentina, Uruguai e Europa (SEREJO, 1986, p. 120).

Assim, de acordo com um texto publicado no *Álbum gráfico do Estado de Matto-Grosso*, em São Roque (um dos extremos da linha) existiam "casas comerciais de importância - na maioria filiais das de Porto Murtinho - destinadas a abastecerem os municípios de Bela Vista e Ponta Porã" (ÁLBUM gráfico, 1914, p. 416; v. também LEÓN, 1999, p. 27). O *Álbum* traz, por exemplo, um anúncio comercial da casa importadora e exportadora de produtos diversos *Victor Lasclotas*, fundada em 1898, que teria sido a primeira estabelecida em Porto Murtinho. Segundo o anúncio, este estabelecimento exportava em grande escala couros vacuns, cerdas e borracha mangabeira para Hamburgo e Montevideú, e contava com "numerosa clientela no interior, isto é, no sul do Estado, realizando constantes e avultados negócios" (ÁLBUM gráfico, 1914, p. XLIX-L).

Informa-se também que a casa Lasclotas possuía uma casa filiai em São Roque, e, segundo essas informações, pode-se deduzir que a via férrea era utilizada, tanto num sentido

como no outro, para o transporte de outras mercadorias, além da erva-mate. De fato, o anúncio assim se refere à filial de São Roque:

*esta casa está encarregada a receber os produtos de exportação que, por diferentes vias terrestres, aí chegam do interior, distribuindo ao mesmo tempo entre a clientela as mercadorias encomendadas que a casa matriz envia pela estrada de ferro, enquanto elas seguem ao seu destino em viagens longas por carretas, puxadas a boi, pertencentes aos comerciantes, disseminados na imensa campanha do sul (ÁLBUM graphico, 1914, p. L; destaque nosso).*

Outro texto, também publicado no Álbum graphico, confirma, indiretamente, essa utilização da via férrea, embora assinalando sua pequena importância. Falando das estradas de ferro existentes no então Estado de Mato Grosso, diz o texto:

*a mais antiga [é] a que parte de Porto Murtinho a São Roque, com 20 km [sic] de trilhos, do sistema Decauville e sem maior importância senão para o comércio local e a exportação da erva-mate (ÁLBUM graphico, p. 143; destaque nosso).*

Enfim, segundo Ribas, a ferrovia influenciou também na formação urbana de Porto Murtinho: "A configuração urbana era em função da existência da ferrovia que definia um traçado urbano, bem como a definição social, dividindo pobres e ricos" (RIBAS, 1996, p. 9).

Entretanto, com o tempo, a Companhia passou a explorar ervais cada vez mais distantes de Porto Murtinho, o que tendia a encarecer os custos do transporte terrestre até São Roque. Assim, a linha férrea São Roque-Porto Murtinho foi perdendo importância para a Companhia, pelo que se deduz, a partir do fim da primeira década do século XX, criando-se outra via de escoamento da erva em um porto no rio Paraná (ARRUDA, 1986, p. 205). Esse porto seria o de Guaíra, nas proximidades das Sete Quedas, o qual seria inaugurado em 1910. Referindo-se a esse assunto, de fato, assim se expressou Virgílio Corrêa Filho:

*Premida pela necessidade de explorar as matas mais próximas ao rio Paraná, em substituição das mais altas, nas cabeceiras dos seus tributários, cujo rendimento diminuía de ano para ano, em função do corte devastador, que ia criando mofinas capoeiras onde antes verdejavam ricos ervais, [a empresa] solicitou [ao governo estadual] permissão para desviar a sua estrada de exportação, que pretendia fazer passar pelo [rio] Iguatemi, e por este abaixo, até o porto que abrisse a montante do Salto das Sete Quedas (CORRÊA FILHO, 1925, p. 55-57).*

Segundo o mesmo autor, o requerimento da empresa, dirigido ao Estado, foi datado de 30 de agosto de 1909, e seu pedido foi imediatamente aprovado pelo então presidente do Estado, Pedro Celestino Corrêa da Costa. Assim, o Decreto nº 232, de 31 de agosto de 1909, concedia à empresa

permissão para abrir um porto na foz do rio Iguatemi, no Alto Paraná, por onde possa a dita empresa exportar os produtos dos ervais situados nas proximidades do segundo desses rios, visto não poder ela, como expôs na sua petição, exportar esses produtos pelas estações fiscais de Porto Murtinho e Ipeum, em razão da enorme distância que medeia entre estas e os referidos ervais (art. 1º, apud CORRÊA FILHO, 1925, p. 56, nota 55).

O decreto esclarecia ainda que a empresa abriria estradas e picadas e construiria portos, tanto no território mato-grossense como no do Estado do Paraná, e estabeleceria "navegação com rebocadores e chatas nos rios Iguatemi, Amambai, Ivinhema e Alto Paraná, acima e abaixo do Salto das Sete Quedas", sendo que esse serviço deveria começar no princípio do ano seguinte, isto é, 1910 (art. 2º).

## FERROVIA GUAÍRA-PORTO MENDES

Confirmando o que foi dito no capítulo anterior, outro autor escreve que, devido ao alto custo da exportação pela região de Porto Murinho, os dirigentes da Companhia Mate Laranjeira encomendaram um estudo da rede fluvial dos afluentes do rio Paraná. Verificou-se então que seria possível abrir uma outra via que possibilitaria a exportação da erva-mate para o Prata, a qual seria inclusive muito mais prática e econômica. Consistiria em utilizar os variados afluentes do rio Paraná em território mato-grossense, pois todos eles deságuam no rio Paraná. Havia "apenas" uma séria dificuldade: a transposição das Sete Quedas e as correntezas do rio Paraná (WACHOWICZ, 1982, p. 70).

De fato, um levantamento efetuado pela própria Companhia Mate Laranjeira (cf. Secretaria de Estado da Cultura de Guáira, in [www.cidadeguaira.com.br](http://www.cidadeguaira.com.br).) identificou, na área das quedas, 7 grupos com 18 saltos, distribuídos em uma extensão de quatro quilômetros e meio, assim identificados à época:

1ª Queda: Salto do Limite, Salto do Caxias e Salto do Tamandaré.

2ª Queda: Salto Presidente Franco, Salto Diretor Francis e Salto Deodoro.

3ª Queda: Salto General Estigafribia e Salto Osório.

4ª Queda: Salto Marechal Lopes, Salto Bejamim Constant e Salto Saldanha Gama.

5ª Queda: Salto Barão de Mauá e Salto Rabisco Mendes.

6ª Queda: Salto Ruy Barbosa e Salto Maria Barreto.

7ª Queda: Salto Thomás Laranjeira, Salto Floriano e Salto Saltinho.

Além disso, no trecho imediatamente abaixo das quedas, o rio estreitava-se, apresentando-se turbulento e perigoso. Segundo um autor, o rio Paraná, que acima das quedas tinha cerca de 2.500 metros de largura, apresentava-se de modo bem diferente depois de formar as Sete Quedas:

essa enorme e violenta massa líquida contida naquele leito de 2.500 metros, aperta-se num canal de uns 80 metros de largura e, assim, comprimida, se transforma em verdadeira torrente; [...] nessa descida, ele é intransponível por qualquer embarcação desde os saltos até Porto Mendes (LOBATO FILHO, 1953, p. 100).

Fazendo entretanto um balanço das vantagens e desvantagens, a empresa optou pela exportação de sua produção através do território paranaense (WACHOWICZ, 1982, p. 70).

Embora o decreto do governo de Mato Grosso, de 1910, como vimos, estipulasse que a Companhia abriria seu porto na foz do rio Iguatemi no rio Paraná, a empresa acabou estabelecendo o referido porto vários quilômetros abaixo, e não na margem mato-grossense mas na margem paranaense do rio Paraná. O local escolhido, situado três quilômetros acima do salto das Sete Quedas, era inicialmente chamado *Porto Mojoli*, mas passaria depois a ser conhecido como *Guaíra*.

Em 1909 foram levantados os depósitos e os armazéns em Guaíra, e no ano seguinte, 1910, foi iniciado o transporte da erva-mate de Mato Grosso (WACHOWICZ, 1982, p. 70-72). A maior parte dos bens da Empresa Mate Laranjeira estavam localizados no Estado do Paraná, especialmente em Guaíra, cidade construída e edificada pela empresa, com a finalidade de centralizar o trânsito da erva-mate dos rios vizinhos. De fato, pelos afluentes sul-mato-grossenses do rio Paraná (Iguatemi, Amambai, Brilhante etc.) desciam, até Guaíra, pequenos vapores, rebocando chatas com sacas de erva-mate (WACHOWICZ, 1982, p. 70-72).

Segundo Theophilo de Andrade, Guaíra era uma cidade moderna, com quase dois mil habitantes, tinha água encanada, luz elétrica e esgoto, ruas largas e bem arborizadas, belas casas de alvenaria e madeira, com porto, arsenal, estaleiro, escolas, hospitais, cinema, estação de rádio, campo de aviação e, o que era raríssimo em todo o interior do Brasil, hotel confortabilíssimo, cujos quartos possuíam banheiro anexo, munido de instalação de água fria e quente (ANDRADE, 1941, p. 98).

## A CONSTRUÇÃO

Para ultrapassar o grande obstáculo representado pelas Sete Quedas, bem como o trecho, logo abaixo, em que era impossível navegar pelo rio Paraná, a Companhia Mate Laranjeira empregou, inicialmente, carroças de boi, que, pelo território paranaense, transportavam a erva-mate até Porto São João, 45 km ao sul. Logo, entretanto, a empresa construiu uma via férrea tipo *Decauville* — cujos vagões eram inicialmente puxados por muares - para melhorar o trajeto. Entretanto, a erva não era embarcada nos navios nesse Porto São João mas em outro, localizado mais abaixo: o Porto Artaza. Do porto São João ao Artaza, a erva-mate era transportada por tropas em estradas terrestres, porque, por via fluvial, esta região era ainda muito difícil de ser utilizada devido às correntezas. Por isso, a diretoria da Companhia Mate Laranjeira decidiu prolongar os trilhos *Decauville* por mais 15 km, até um

novo porto por ela estabelecido e denominado de Porto Mendes Gonçalves, vizinho do Porto Artaza (WACHOWICZ, 1982, p. 70-72).

Também outro autor comenta essa questão, dizendo que, de Porto Mendes para cima,

havia, em outros tempos, um trecho de 25 quilômetros navegável. Os desastres, porém, eram continuados, perdendo-se embarcações e gente. De uma feita, as águas sepultaram grande barca da Empresa, que descia o rio, carregada de mate, com 14 homens de tripulação. As águas tragaram o navio e os seus 14 tripulantes, sem nem ao menos se ter vestígio de um único destroço. Esse fato alarmou a direção da Mate Laranjeira, que resolveu prolongar a atual estrada de ferro [...] para suprimir esse trecho perigoso da navegação (MARTINEZ, 1925, p. 119).

Segundo uma informação, foi em 1913 que a Companhia Mate Laranjeira adquiriu de Isnardi, Alves & Cia. uma concessão do governo do Estado do Paraná para construir uma ferrovia ligando o alto ao baixo Paraná (v. croquis n° 2), com a qual a Companhia pôde substituir os muares por locomotivas a vapor inglesas e alemãs, reconduzidas (CAVALCANTI, 1994, p. 3).

A estrada construída, assim como aquela de Porto Murtinho a São Roque, era do sistema *Decauville*, com 60 cm de bitola. Referindo-se à construção, assim se expressou um autor: "foi, se não estamos enganados, em 1917, que o engenheiro Sidwell, a serviço daquela companhia [a Mate construiu as instalações de Guaira e lançou os trilhos da pequena estrada, de bitola estreita, que, com uma extensão de 60 quilômetros, contorna a cachoeira das Sete Quedas" (ANDRADE, 1941, p. 23). Segundo Cavalcanti, a ferrovia foi inaugurada em 1° de junho de 1917 (CAVALCANTI, 1994, p. 1).

Em Porto Mendes, como nota o mesmo autor, instalou-se "uma funicular de 120 metros de altura". De fato, nesse porto as barrancas do rio são muito altas, de modo que foi preciso o referido sistema funicular para permitir o transporte das mercadorias do alto do barranco para as embarcações. Esse sistema consiste em duas linhas de trilhos, paralelas: por uma linha desce um vagonete enquanto pela linha vizinha sobe outro, sendo que, por um sistema de roldanas, o vagonete que desce, por seu próprio peso, impulsiona para cima aquele que sobe; ao mesmo tempo, o peso do vagonete que sobe ajuda a controlar a descida do outro (foto n° 4).

Com a ferrovia, enfim, ficou resolvido o problema do transporte da erva-mate produzida pela Companhia (fotos n° 5 e 6). Toda a erva, procedente do sul de Mato Grosso, era transportada em batelões, rebocados por lanchas, para Guaira. Dali era levada para Porto Mendes, onde era entregue aos vapores argentinos, que a conduziam até Buenos Aires e a entregavam à "Mate Laranjeira argentina", que a rebeneficiava e a vendia, no varejo, aos

mercados consumidores do país, "sob a marca afamada e caracteristicamente portuguesa de "Cruz de Malta"<sup>1</sup>. Somente a Companhia Mate Laranjeira conseguia vender o melhor dos mates "fortes", que era produzido em Mato Grosso, para a Argentina (onde este mate era necessário para misturar com a erva argentina, que era muito fraca), pois somente ela possuía meios para transpor a cachoeira das Sete Quedas: a estrada de ferro particular, de Guaíra a Porto Mendes (ANDRADE, 1941, p. 103-104).

## A QUESTÃO DA UTILIZAÇÃO

Segundo as informações que pudemos levantar, a concessão desta estrada de ferro foi efetuada, pelo Estado do Paraná, para uso *particular* da Companhia Mate Laranjeira; só transitaria pela estrada o passageiro que tivesse apresentação nominal de algum diretor da empresa ou autoridade amiga da mesma. Segundo Andrade,

*a estrada de ferro da Mate Laranjeira existe para uso doméstico. Presentemente, todo e qualquer serviço prestado a terceiros tem o caráter nítido de negócio de favor, pois [...] não se trata de empresa pública. Não conduz madeira, café ou erva de propriedade alheia [...]. E, para os transportes limitados que» faz, cobra, desde 1o de janeiro de 1938, indistintamente, sem discriminação de mercadoria, 100\$000 por toneladas (ANDRADE, 1941, p. 84).*

Assim, completava o autor, a estrada "serve ao turismo e ao tráfego de passageiros. Não, porém, à vida econômica" - referindo-se, no caso, às outras produções, além daquela da Companhia (p. 84).

Segundo Wachowicz, visando a eliminar este privilégio o governo editou o Decreto nº 796, de 23 de agosto de 1919, estabelecendo o *trânsito público* nesta ferrovia. Entretanto, este trânsito não era de interesse da Mate Laranjeira. O sistema por ela implantado precisava e até exigia o isolamento da região. Assim, a Mate Laranjeira resistiu por onze anos à exigência do Decreto nº 796. Foi somente em 1929, quando tal pretensão da Companhia já se tornava

---

<sup>1</sup> De fato, a Argentina foi a grande importadora da erva brasileira até o final da década de 30 do século XX. Devido à crise com o mercado argentino, o nosso maior importador passou a ser o Uruguai. O Chile é o terceiro mercado tradicional para a erva-mate brasileira. A Europa e Oriente Médio apareceram com certa frequência no comércio com a erva mate brasileira, mas este, em pequena quantidade, sendo a Alemanha e a Síria os dois maiores compradores da erva brasileira (FIGUEIREDO, 1967, p. 321-322). Sabe-se também que a Companhia Mate Laranjeira praticamente não explorava mate no Estado do Paraná. Ela apenas utilizava-se de seu território para chegar ao mercado platino. Sua erva-mate vinha do sul de Mato Grosso, ou mais especificamente, do rio Brilhante para o sul.

insustentável, que o Estado do Paraná, em conversação com a empresa, baixou o Decreto nº 365, de 27 de fevereiro de 1929, mandando entregar a referida estrada de ferro ao uso do público. Entretanto, a Mate Laranjeira somente abriu a estrada ao tráfego quando já se havia caracterizado a vitória da revolução de 1930, ou seja, em novembro de 1930, com Getúlio Vargas. O sistema implantado lutava como podia para manter uma de suas fundamentais características: o isolamento (WACHOWICZ, 1982, p. 75).

Outra autora contesta, em parte, as informações de Wachowicz e fornece mais informações acerca das discussões relativas à abertura da ferrovia Guaíra-Porto Mendes ao tráfego público, referindo-se a negociações e entendimentos, aparentemente escusos, entre o governo do Estado do Paraná e a Companhia Mate Laranjeira. De fato, Odaléa Bianchini relata que, em troca da abertura de sua ferrovia ao tráfego público, e de melhoramentos a serem introduzidos nessa ferrovia, a empresa receberia do governo do Estado cem mil hectares de terras. Para essa abertura, teria sido estabelecida a data de 30 de outubro de 1930 (BIANCHINI, 2000, p. 141). Entretanto, tais negociações fracassaram:

*Em fevereiro de 1931, falhavam todas as negociações com o Estado do Paraná, e assim sendo, rescindiu-se o contrato relativo à abertura ao tráfego público da estrada de ferro da Mate, em troca de 100 mil hectares de terras. Voltava, assim, a estrada ao domínio exclusivo da Companhia, para o transporte de suas mercadorias (BIANCHINI, 2001, p. 142)<sup>2</sup>.*

Vale notar que a Empresa Mate Laranjeira não exportava somente mate, mas também couros secos, carne seca ou charque e outros gêneros em menor escala (todos produzidos em seus próprios estabelecimentos) para os países vizinhos, como o Paraguai e a Argentina. Toda a ferrovia, desde Guaíra até Porto Mendes, era utilizada não somente para o transporte de mate, mas também para o transporte de madeira para as construções em Guaíra e também de passageiros, mas estes, em pequeno número (MARTINEZ, 1925, p. 123). Também alguns produtos destinados à alimentação passaram a ser recebidos através de Porto Mendes, que fazia comércio com as nações do Prata, e de estradas que punham em comunicação todo o sul do Estado de Mato Grosso.

Essa questão teria, entretanto, novos desdobramentos depois da implantação da ditadura do Estado Novo. Nessa época, o governo brasileiro colocou em prática a chamada "nacionalização das fronteiras", no âmbito da política que ficou conhecida como "Marcha

---

<sup>2</sup> A autora diz ainda que a suspensão do tráfego público foi justificada, pela Companhia, pela necessidade de contenção de despesas (dispensa de pessoal, redução salário, etc), pois neste momento a empresa estava passando por um grande problema: queda do preço da erva devido à concorrência da erva-mate argentina.

para Oeste" - constituindo "uma parte do vasto programa centralizador, de inspiração autoritária, que se buscou implementar no Brasil após a Revolução de 30" (QUEIROZ, 1999, p. 147). Essas políticas tiveram grande influência sobre o sul de Mato Grosso. Segundo Guillén, a Constituição ditatorial de 1937 estabelecia que, numa faixa de 150 quilômetros ao longo das fronteiras brasileiras, nenhuma concessão de terras ou vias de comunicação seria efetuada sem a aprovação do Conselho de Segurança Nacional; além disso, "as indústrias instaladas nessa faixa deveriam demonstrar o predomínio de capital e trabalhadores nacionais" (GUILLÉN, 1996, p. 41). No âmbito dessa estratégia,

*destacam-se as medidas relativas à Companhia Mate Laranjeira. Segundo assinala Lenharo, mesmo antes do Estado Novo o governo federal já delineava medidas que deveriam atingir profundamente a economia da Companhia: as idéias de sobretaxação da exportação de erva-mate cancheada, bem como de estímulo à industrialização da erva em Santa Catarina e no Paraná, visavam "claramente quebrar os vínculos que a [Cia.] Mate mantinha com os moinhos argentinos" que industrializavam a erva por ela exportada (cf. QUEIROZ, 1999, p. 148).*

Assim, no início da década de 40 o "cerco" à Cia. Mate foi "apertado":

*No início de 1941, atendendo a recomendações da CEF [Comissão da Faixa de Fronteira] e da Secretaria Geral do Conselho de Segurança Nacional, após uma devassa nos domínios da Companhia [...], Getúlio Vargas negou a autorização para a renovação do contrato de arrendamento dos ervais. Recomendava-se o estabelecimento de um regime-de livre exploração dos ervais, bem como as terras sob o domínio da Matte deveriam servir para uma colonização racional por intermédio do Ministério da Agricultura. A Matte Larangeira teria o prazo de um ano, tempo necessário para que se desse a transição à livre exploração dos ervais, durante o qual continuaria a-vigorar o contrato de arrendamento. **A Estrada de Ferro Guaira-Porto Mendes foi federalizada**, bem como oficializadas as cidades e povoados de Guaira, Porto Mendes, Campanário e Porto Felicidade (GUILLEN, op. cit., p. 42; destaque nosso).*

Nessa época, de fato, o governo brasileiro demonstrava grande interesse em aperfeiçoar e dinamizar a navegação brasileira no médio e no baixo rio Paraná. Isso pode ser visto, por exemplo, pelas seguintes palavras de Andrade:

*O governo brasileiro, tendo voltado, recentemente, as suas vistas para o oeste, compreendeu a necessidade de dotar o baixo Paraná de navegação nacional. Em princípios de dezembro de 1938 foi aberta concorrência para o estabelecimento de uma linha regular de navegação, entre Porto Mendes e Corrientes, na Argentina, passando pela Foz do Iguaçu e por Posadas, mediante uma subvenção anual de 500 contos (ANDRADE, 1941, p. 83).*

Porém, pela subvenção oferecida era impossível praticar uma navegação rentável naquela região. O problema estava na existência das Sete Quedas, que interrompiam a navegação entre os dois trechos do rio Paraná: uma navegação rentável, no baixo Paraná, só seria possível com ligação dessa região com o alto Paraná, tanto assim que nenhuma empresa se interessou pela concorrência. E nesse contexto que o governo brasileiro se define, finalmente, pela *federalização* da ferrovia Guáira-Porto Mendes, como meio de viabilizar a navegação nacional em todo o rio Paraná.

Essa federalização ocorre no bojo da criação e implementação do Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP), conforme mostrou o trabalho de Renato Arruda de Rezende. De acordo com esse autor, o SNBP foi criado em 16 de fevereiro de 1943, pelo Decreto-lei nº 5.252, como uma autarquia federal, "com a finalidade de praticar a navegação dos rios Paraguai e Paraná e afluentes, sucedendo às empresas que antes faziam essa navegação" (REZENDE, 2001, p. 18). O SNBP encampou todo o material fixo e flutuante do *Lloyd Brasileiro*, "que era até então a principal empresa que fazia a navegação naquela região da Bacia do Prata", e dez meses depois (pelo Decreto-lei nº 6.118, de 16/12/1943) o SNBP encampou também o acervo de outras duas empresas de navegação da região: *Companhia Viação São Paulo - Mato Grosso e Empresa Transparaná Limitada* (id., p. 20).

Desse modo, prossegue Rezende, para que o SNBP pudesse "praticar de forma regular e rentável uma navegação no Baixo Paraná", faltava apenas o controle da ligação com o Alto Paraná - o que ele obteve, em 17/04/1944, pelo Decreto-lei nº 6.428, com a encampação da estrada de ferro Guáira-Porto Mendes e todas as suas instalações e materiais, inclusive flutuantes. Esse Decreto-lei estipulava:

*Art. 1º - Fica incorporada ao patrimônio da União, S.N.B.P, criado pelo dècreto-lei 5.252,-a estrada de ferro Guáira-Porto Mendes, explorada pela Companhia Mate Laranjeira S.A.*

*Parágrafo único: Para os efeitos deste artigo, consideram-se como partes integrantes da ferrovia, além de todo o material e instalações fixas, as instalações portuárias e todas as instalações e materiais flutuantes.*

*Art. 2º - O S.N.B.P entrará na posse imediata dos bens incorporados, processando ao mesmo tempo ao indispensável inventário de todas as instalações e dos materiais de que trata o artigo primeiro e seu parágrafo (apud REZENDE, 2001, p. 20-21).*

O Distrito de Guáira foi também encampado pelo mesmo Decreto-lei 6.428, de 17 de abril de 1944, sob pagamento de Cr\$ 19.658.635,60 à Companhia Mate Laranjeira, sua criadora, ficando o SNBP com os encargos da estrada de ferro, vila, com casas, armazéns,

serviço de água, luz, etc..., portos de Guaíra e Mendes, serraria de Oliveira Castro, terras, enfim, uma verdadeira administração de prefeitura (DRUMOND, 1955, p. 12).

## CONDIÇÕES DE OPERAÇÃO

A estrada de ferro, que vai de Guaíra a Porto Mendes, apresentava-se na época, segundo Andrade, como um empreendimento ousado da moderna engenharia; seria um traçado realmente genial, concebido e executado pelo engenheiro Sidwell.

A respeito dos primeiros anos de operação dessa estrada de ferro, temos o interessante depoimento de César Martinez, que viajou pela estrada, partindo de Porto Mendes, em um pequeno comboio, assim descrito:

*uma pequena locomotiva puxando um carro com coberta, o único, de cortinas aos lados, à semelhança dos bondinhos pré-históricos de Paranaguá. Os assentos são cadeiras de desarmar, móveis, muito parecidos com as preguiçosas de campanha. Na ausência de passageiros, o carro é destinado ao transporte de carga (MARTINEZ, 1925, p. 122).*

O autor diz que a viagem durava 4 horas, a uma velocidade máxima de 18 km/hora,<sup>3</sup> e acrescenta: "toda a extensão percorrida pelos trilhos é plana. Poucos são os aterros e cortes para satisfazer às exigências de nivelamento. Apenas nas terras marginais do Rio Guaçu há uma subida mais forte" (id., p. 123). Martinez encara com bom humor o desconforto da viagem: "a princípio estranhamos os movimentos tremidos, indecisos, do trenzinho a vapor, num arranque que chega a irritar os nervos. Depois achamos graça nesse trepidar que parece um brinquedo de criança" (id., p. 126)<sup>4</sup>.

Lima Figueiredo, em um livro de 1937, menciona também o "trenzinho liliputiano", que "garbosamente" fazia o trajeto entre Porto Mendes e Guaíra - no qual demorava, também segundo esse autor, 4 horas (FIGUEIREDO, 1937, p. 113-114). .

Entretanto, a avaliação do procurador-geral do SNBP, Victor Drumond, era muito mais severa com relação às características técnicas e as condições de operação da ferrovia que havia sido encampada pelo governo: a estrada, diz ele,

*com sessenta quilômetros de linha, tinha três locomotivas muito antigas e desiguais, todas sustentadas a reparos consecutivos, de viagem a viagem,*

---

<sup>3</sup> Segundo outro autor, a locomotiva se movia a uma velocidade entre 15 e 20 km/h (WACHOWICZ, 1982, p. 31).

<sup>4</sup> A locomotiva que fazia o percurso de Guaíra até Porto Mendes era chamada de "Silva" (MARTINEZ, p. 123).

*movidas a lenha, sendo que uma delas, em poucos meses mais, foi posta à parte, por completo inaproveitamento; vagões de madeira, em mau estado, material fixo, tais como trilhos, de todos os perfis, desde 7 a 28 quilos por metro, curvas horrorosas de 80 metros de raio, rampas de quase 6%, caminho serpeante, tal como o rio, curvas-rampas, rampas-curvas, dir-se-ia enorme dragão medieval, bamboleando, fumegando, expectorando uivos, o andar de tão estranha composição de estrada de ferro, quando locomotiva e três vagões se aventuravam aos sessenta quilômetros de "rumbosos" trilhos (DRUMOND, 1955, p. 2).*

Tudo indica que as condições de operação da estrada devem ter piorado, entre a época descrita por Martinez e a época de sua encampação pelo governo federal. Segundo um autor, a ferrovia Guairá-Porto Mendes começou a ser abandonada a partir do momento em que a Argentina passou a diminuir a importação da erva-mate brasileira. O Brasil exportava para a Argentina, até o período de 1926, cerca de 68 mil toneladas anuais de mate. Até 1920 a Argentina praticamente nada produzia, de 1926 em diante começou a colher o fruto de seus esforços nas plantações de mate nas Missões e Corrientes, chegando a uma produção de 13 mil toneladas naquele ano, a qual subiria a 100.000 em 1950 (AQUINO, 1986, p. 360).

Drumond, referindo-se a todo o "distrito de Guairá", também afirma que "já não era interessante para a Mate Laranjeira esse setor de suas atividades, quando foi incorporado ao patrimônio da União" (DRUMOND, 1955, p. 12).

Além disso, depois dessa incorporação, a ferrovia continuou a perder importância econômica e a deteriorar-se, segundo se pode deduzir a partir das palavras do mesmo Drumond. De fato, esse autor (que escreve em 1955) diz que, na época da incorporação, a ferrovia transportava "escassos sacos de mate", e que essa situação se agravou com o passar dos anos, "a ponto de nem mais um saco ser transportado na órbita de seis meses a esta parte" (DRUMOND, 1955, p. 2). Desse modo, a descrição da situação da ferrovia, 12 anos depois da incorporação, era ainda mais desfavorável:

*60 quilômetros de trilhos de diversos perfis colocados sobre paus, à guisa de dormentes [...], descendo rampas de 6%, rodando em curvas de 90 graus," atravessando engenhocas sobrepostas a depressões e riachos, a que por vezes é i dado o retumbante nome de ponte, onde passeiam, sempre que podem,\* composições de máquina, um ou dois vagões, ou carga, ou passageiros, ou mesmo ' um de cada, saltitantes, felizes de sua antigüidade, descarrilando uma e mais vezes no trajeto, geralmente feito em 6 horas, quando não há muito atraso apreciável, carregando de vez em vez uns poucos volumes e alguns corajosos forasteiros sempre prontos à aventura (DRUMOND, 1955, p. 9).*

O autor indica ainda que o SNBP não recebia verbas para a reparação da estrada: "há doze anos existe o SNBP, há doze anos seus diretores pedem recursos para reforma da estrada

de ferro, há doze anos esses recursos não vêm". Desse modo, nesses doze anos "extinguiu-se por 'senilidade ferroviária a estrada de ferro de Guaíra a Porto Mendes" (id., p. 9).

Enfim, segundo o mesmo autor, a paralisação da estrada de ferro vinha dar alento à estrada de rodagem, já existente, no mesmo percurso, com cerca de 60 km: "vai-se de Guaíra a Arroio Guaçu, e dali, em 22 km, a Porto Mendes, em caminhão ou ônibus, em poucas horas de viagem, com outra segurança que não mais poderia dar a estrada de ferro (DRUMOND 1955, p. 10).

## A ERRADICAÇÃO

Embora, como vimos, Drumond já considerava a ferrovia praticamente extinta em 1955, ela foi erradicada, pelo que pudemos apurar, em 1959. Todo seu material foi a leilão em 1963 e foi arrematado pela fundição Guaíra de Curitiba. A locomotiva sobrevivente, "fabricada há quase um século na Alemanha", foi salva pelo austríaco Ernst Mann, que em 1963 era diretor não-remunerado do departamento de turismo de Guaíra. A locomotiva se encontrava, segundo um texto de 1994, exposta na Praça Pres. Eurico Gaspar Dutra, em Guaíra, ao sol e à chuva, sujeito a vândalos e à ferrugem (CAVALCANTI, 1994, p. 1; v. foto n° 7).

Uma outra locomotiva, a n° 4, de fabricação inglesa, encontra-se hoje provisoriamente instalada na entrada do Centro Náutico Marinas, em Guaíra (fotos n° 8, 9 e 10).

## CONCLUSÃO

Procuramos demonstrar neste trabalho que, por todos os fatos apresentados nos capítulos acima, a Companhia Mate Laranjeira atuou de maneira praticamente monopolista e mantinha seus próprios meios de transporte e comercialização da erva, destinada, em sua quase totalidade, ao mercado consumidor da Argentina, tendo uma pequena participação neste mercado o Uruguai, Chile, Europa e o Oriente Médio. O poder da Mate Laranjeira sobreviveu pelo menos até a década de 40, apesar de inúmeros focos de conflitos e oposições.

Inicialmente a empresa exportava a erva pelo porto de Concepción, e posteriormente, transferiu essa atividade para Porto Murtinho, no sul de Mato Grosso, o qual foi fundado pela própria Mate Laranjeira. Devido ao terreno ser pantanoso, a Companhia viu-se obrigada a construir uma ferrovia de 22 km para chegar ao porto, partindo da localidade de São Roque. Em nosso trabalho, notamos que essa ferrovia deve ter sido importante para os negócios da empresa. Entretanto, não deixa de ser notável que a construção dessa estrada demorou para ser iniciada e para ser concluída. Além disso, poucos anos depois de concluída (1906), ela tende a perder importância para a empresa, visto que esta passa a direcionar sua exportação pelo porto de Guaíra, no rio Paraná. Desse modo, é provável que essa ferrovia tenha continuado a ser importante para o comércio local, mais do que para a exportação propriamente da empresa.

Como foi dito, no início da segunda década do século XX, à medida que foram sendo explorados os ervais mais próximos do rio Paraná, a Companhia mudou sua rota de exportação, passando a ser feita por esse rio. Mas, para isso, era necessário vencer o obstáculo representado pelas Sete Quedas, que interrompiam o tráfego fluvial no rio Paraná. Por isso a empresa construiu, no território do Estado do Paraná, uma outra ferrovia com 60 km. Esta ferrovia ligava o porto de Guaíra, no alto Paraná, ao Porto Mendes, no baixo Paraná, e foi muito importante para os negócios da Companhia Mate Laranjeira - que, por ela, exportava não apenas sua erva-mate como outros gêneros que produzia.

Em nosso trabalho observamos que surgiram discussões sobre a abertura dessa ferrovia ao tráfego público. Vimos também que era do interesse do governo federal dinamizar a navegação brasileira no baixo Paraná - e para tanto era considerada importante a ferrovia Guaíra-Porto Mendes, pois, através dela, podia-se unir o alto ao baixo Paraná, criando condições para um comércio regular nesta região, tirando-a do abandono em que se encontrava. Assim, a União acabou por encampar e federalizar essa ferrovia, através do SNBP

- Serviço de Navegação da Bacia do Prata. Essa encampação ocorreu em abril de 1944, pelo Decreto-lei nº 6.428. No entanto, não parece haver-se concretizado a importância que era atribuída à ferrovia, pois, nos anos seguintes, ela se foi deteriorando e acabou por ser erradicada em 1959.

## FONTES E BIBLIOGRAFIA

### LIVROS, ARTIGOS, RELATÓRIOS E TRABALHOS ACADÊMICOS

- ÁLBUM graphico do Estado de Mato-Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá, Hamburgo, 1914.
- ANDRADE, Theophilo de. *O Rio Paraná no roteiro da marcha para o oeste*. Rio de Janeiro: Ed. Pongetti, 1941. 165 p.
- 883-1947. Campo 234 f. Dissertação
- AQUINO, Rubens de. Tereré. In: CICLO da erva-mate em Mato Grosso do Sul: 1 Grande: Instituto Euvaldo Lodi, 1986. p. 31 1-385.
- ARRUDA, Gilmar. *Frutos da terra: os trabalhadores da Matte-Laranjeira*. 1989, (Mestrado em História) - UNESP/Assis.
- ARRUDA, Gilmar. Heródoto. In: CICLO da erva-mate em Mato Grosso do Sul: 1883-1947. Campo Grande: Instituto Euvaldo Lodi, 1986. p. 195-310.
- ASSIS, Dilermando Cândido de. *Nas barrancas do alto-Paraná*. Rio de Janeiro: Empreza Graphica Editora, 1926. 432 p.
- BIANCHINI, Odaléa da Conceição Deniz. *A Companhia Mate Laranjeira e a ocupação da terra do sul de Mato Grosso*. Campo Grande: Ed. UFMS, 2000. 264 p.
- BORGES, Fernando Tadeu de Miranda. *Do extrativismo àpecuária: algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso (1870 a 1930)*. Cuiabá: Gráf. Genus, 1991. 198 p.
- BRANDÃO, Jesus da Silva. *História da navegação em Mato Grosso*. [Cuiabá]: Ed. Livro Matogrossense, 1991. 167 p.
- CAMPESTRINI, Hildebrando; GUIMARÃES, Acyr Vaz. *História de Mato Grosso do Sul*. Campo Grande: Ed. Brasília, 1991. 196 p.
- CORRÊA FILHO, Virgílio. *A sombra dos hervaes mato-grossenses*. São Paulo: Ed. S. PaulQ., 1925. 105 p.
- CORRÊA FILHO, Virgílio. *Ervais do Brasil e ervateiros*. Rio de Janeiro: IBGE, 1957. 88 p.
- CORRÊA FILHO, Virgílio. *Joaquim Murtinho*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1951. 195 p.

DRUMOND, Victor. [Extrato do relatório do Sr...., procurador-geral do Serviço de Navegação da Bacia do Prata S/A em 1955]. In: NAVEGAÇÃO fluvial. Corumbá: ADESG, 1976.

FIGUEIREDO, Alvanir de. *A presença geoconômica da atividade ervateira: com destaque da zona ervateira do Estado de Mato Grosso, tomada como referência*. 1967. 436 f. Tese (Doutoramento em Geografia) - Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Presidente Prudente.

FIGUEIREDO, Lima. *Oeste Paranaense*. São Paulo: Ed. Nacional, 1937.

GUILLEN, Isabel C. Martins. 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.

I.EÓN, Braz. *Porto Murtinho: nossa terra, nossa gente, nossa história...* [S.l.]: [s.n.], 1999. 82 p.

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

MARTINEZ, César. *Sertões do Iguassú*. São Paulo: Cia. Graphico-Editora Monteiro Lobato, 1925. 190 p.

MENDONÇA, Rubens de. *A história do comércio de Mato Grosso*. Goiânia: Ed. Rio Bonito, 1973. 120 p.

PÁLERMO, Miguel A. *Nioaque: evolução política e revolução de Mato Grosso*. Campo Grande: Tribunal de Justiça de Mato Grosso do Sul, 1992. 133 p.

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. *Uma ferrovia entre dois mundos: a E. F. Noroeste do Brasil na construção histórica de Mato Grosso (1918-1956)*. 1999. 559 f. Tese (Doutorado em História Econômica) -FFLCH/USP, São Paulo.

REZENDE, Renato Arruda. *O serviço de navegação da Bacia do Prata (SNBP): as circunstâncias e o processo de sua criação (1943-1944)*. 2001. 24 f. Monografia (Iniciação Científica) — UFMS/Dourados.

RIBAS, Maria Margareth Escobar. *O desenvolvimento arquitetônico durante o ciclo da erva-mate em Porto Murtinho*. 1996. 16 f. fotos. [Texto elaborado para o Curso de Especialização em Metodologia do Ensino Superior - Sociedade Civil de Educação da Grande Dourados].

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

SILVA, José de Melo e. *Canaã do Oeste: sul de Mato Grosso*. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1945. 184 p.

SOUZA, Antonieta de Paula. Impressões de viagem ao longo do rio Paraná. *Geografia*, São Paulo: AGB, ano 2, n. 4, p. 30-41, 1936.

WACHOWICZ, Ruy Christovam. *Obrageros, mensus e colonos: história do Oeste paranaense*. Curitiba: Ed. Vicentina, 1982. 206 p.

### **TRABALHOS DISPONÍVEIS EM SÍTIOS ELETRÔNICOS**

CAVALCANTI, Flávio R. *A primeira ferrovia do Oeste do Paraná*. Disponível em: <http://www.vfco.com.br/ferrovias.htm> Acesso em: 4 jun. 2002.

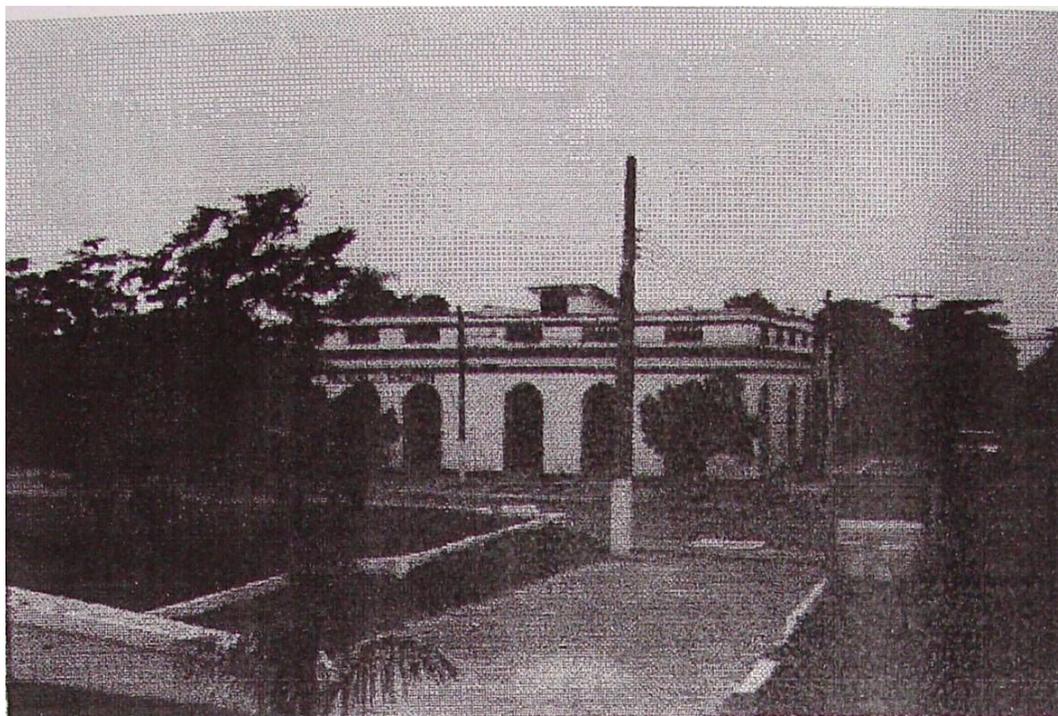
Cia. Mate Laranjeira. Disponível em: <http://www.cidadeguaira.com.br.htm>. Acesso em: 27 jun. 2002.

O salto das Sete Quedas. Disponível em: <http://www.educar.sc.usp.br/setequedas.htm>. Acesso em 4 jun. 2002.

## **ANEXO<sup>5</sup>**

---

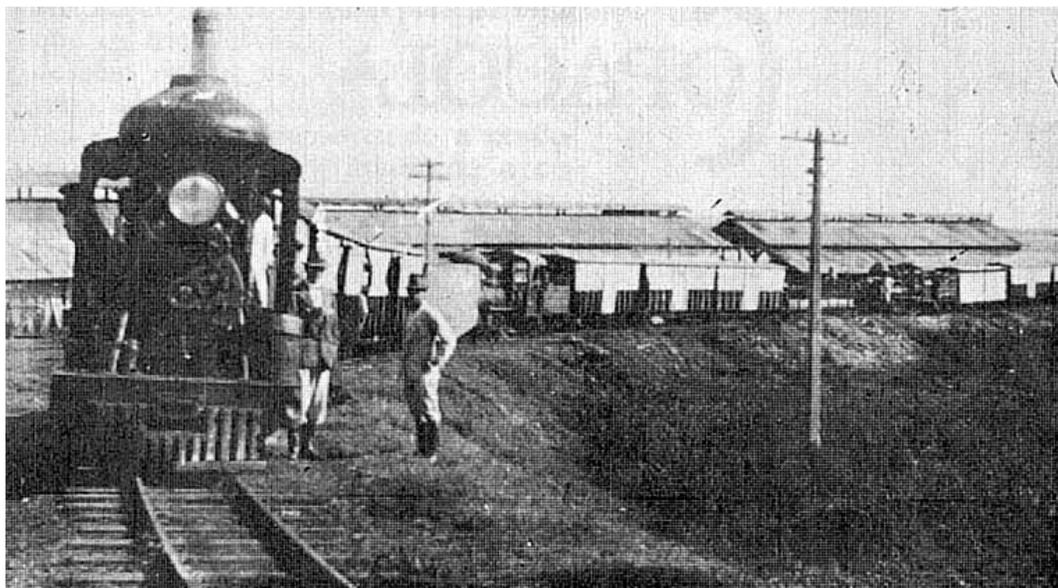
<sup>5</sup> Obs.: Devido a qualidade do original recebido, algumas imagens foram suprimidas, outras substituídas pelas originais indicadas nas referencias.



1- Prédio da Agência do Banco Rio e Mato Grosso em Porto Murinho.  
(Fonte: RIBAS, 1996)



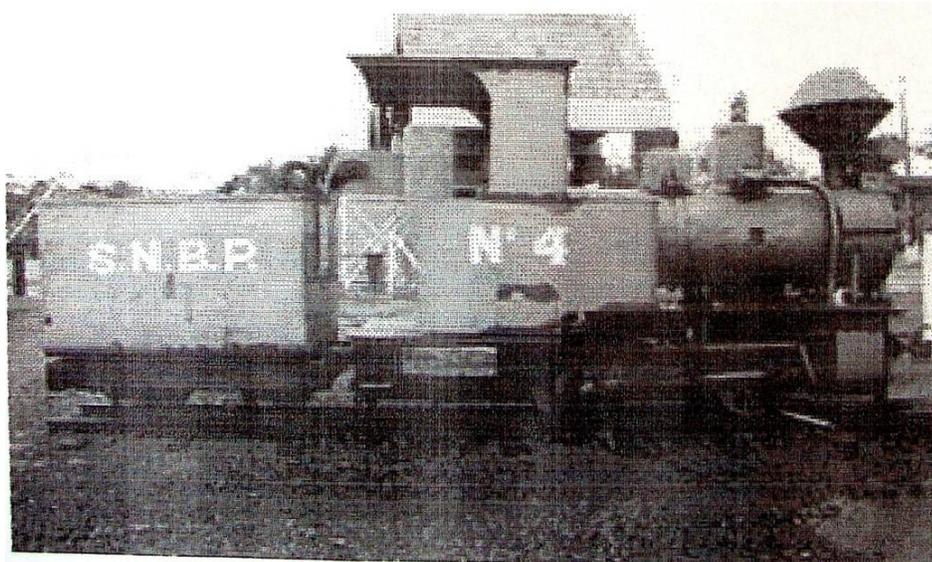
2 – Trem que percorria o trecho de 22 quilômetros de São Roque a Porto Murinho (Fonte:  
CAMPESTRINE & GUIMARÃES, 1991)



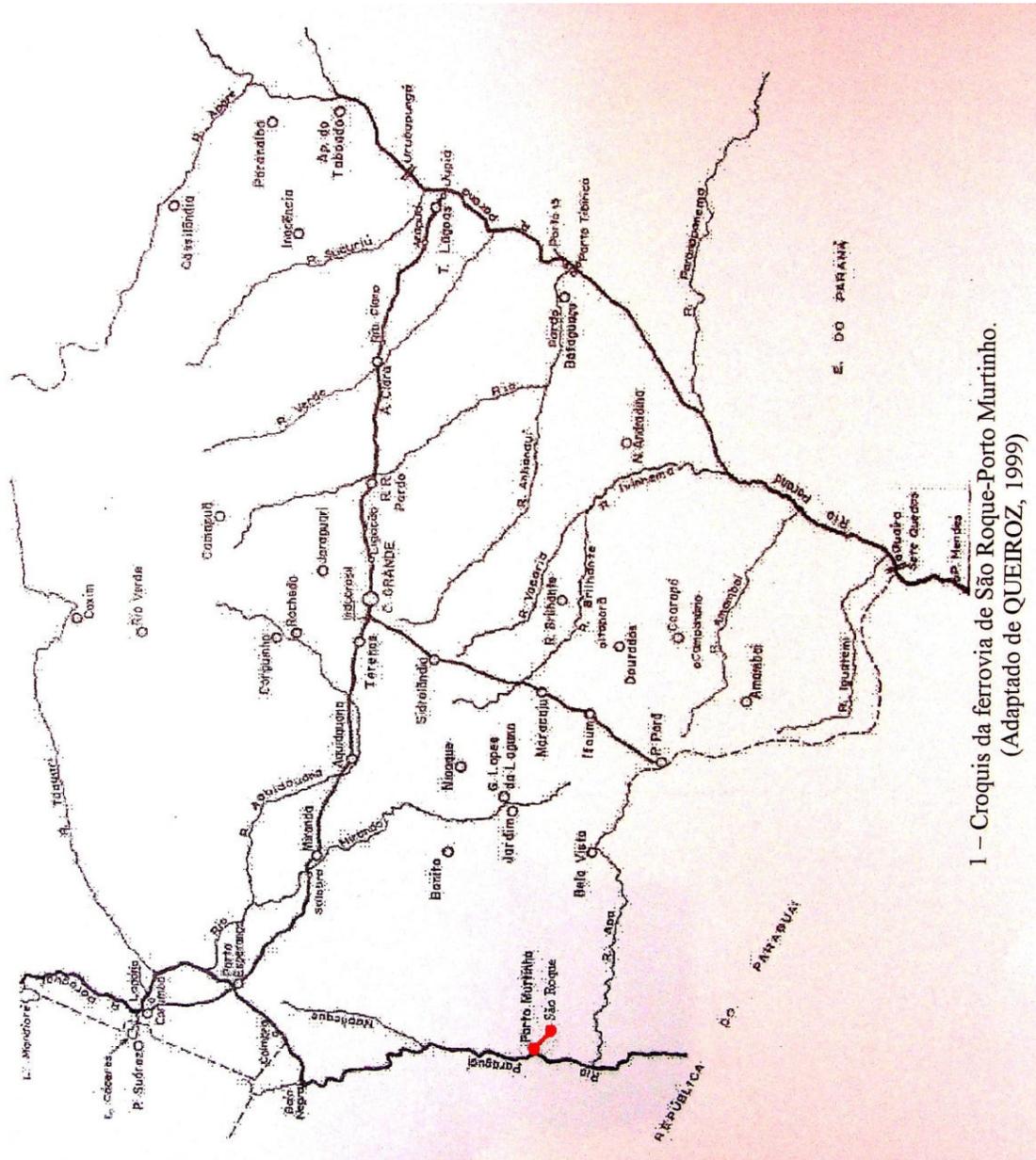
5 – Comboio na saída de Guairá.  
(Fonte: Cavalcanti, 1994)



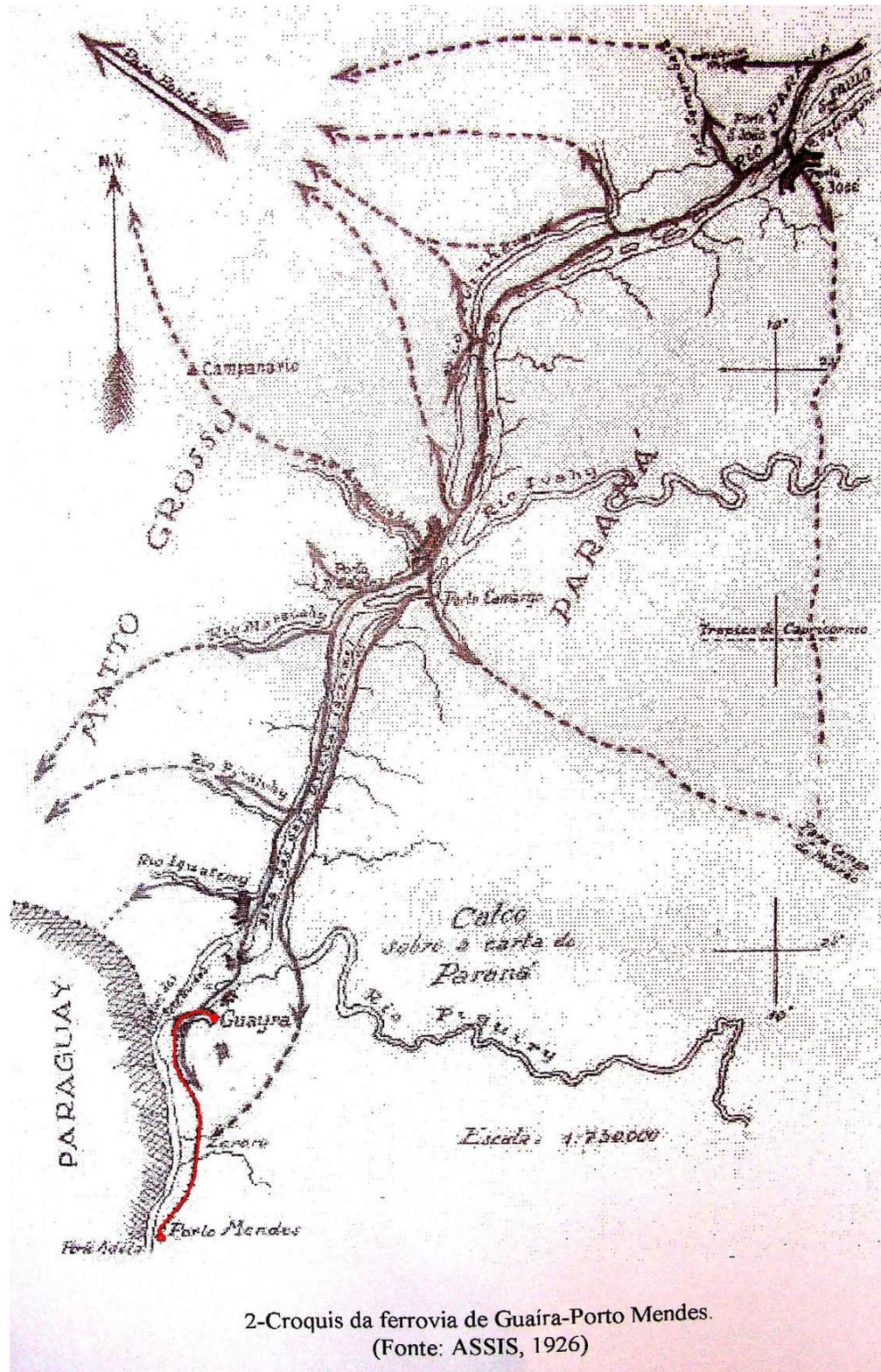
7 – Locomotiva exposta na Praça Presidente Dutra, em Guairá.  
(Fonte: Cavalcanti, 1994)



10 – Locomotiva nº 4.  
(Fonte: <http://www.cidadeguaira.com.br>)



1 - Croquis da ferrovia de São Roque-Porto Murinho.  
(Adaptado de QUEIROZ, 1999)



2-Croquis da ferrovia de Guaira-Porto Mendes.  
 (Fonte: ASSIS, 1926)

Autorização para digitalização e distribuição.



Ricardo MELO Araujo <meloaraujo@gmail.com>

---

## Recebimento do Texto

3 mensagens

---

**Ricardo MELO Araujo <meloaraujo@gmail.com>** 27 de maio de 2009 12:53  
Para: Paulo Roberto Cimó Queiroz <[REDACTED]@[REDACTED]>

Profº Queiroz,

recebi o trabalho do Alcimar, muito interessante as informações nele contidas.

Posso digitalizar o texto para disponibiliza-lo a outros interessados?

sem mais,  
Ricardo

---

**Paulo Roberto Cimó Queiroz <[REDACTED]@[REDACTED]>** 28 de maio de 2009 07:31  
Para: Ricardo MELO Araujo <meloaraujo@gmail.com>

Caro Ricardo,

Fico satisfeito em saber que a "encomenda" chegou bem.

E você pode digitalizar e divulgar, sim, com certeza. O Alcimar certamente gostará de ver o trabalho dele sendo conhecido por outras pessoas.

Um grande abraço,

Prof. Paulo R. Cimó Queiroz.

---