

PEQUENA FERROVIA, GRANDES PROBLEMAS: A E. F. MATE LARANJEIRA (1911-1959)

TINY RAILWAY, BIG CONCERNS: THE MATE LARANJEIRA RAILWAY
(1911-1959)

Paulo Roberto Cimó
QUEIROZ

 prcqueiroz@uol.com.br

Universidade Federal da
Grande Dourados
Dourados, MS, Brasil.

RESUMO

A E. F. Mate Laranjeira, com bitola de 60 cm e extensão máxima de 68 km, foi construída no oeste do estado brasileiro do Paraná, na segunda década do século XX, em caráter privado, pela grande empresa que explorava, nessa época, os bosques nativos de erva-mate (*Ilex paraguayensis*), situados no extremo sul do vizinho estado de Mato Grosso. A via destinava-se a contornar as Sete Quedas, que interrompiam a navegação do rio Paraná na altura do paralelo 24° Sul, e, assim, facilitar o transporte da erva em direção ao principal mercado consumidor: a Argentina. Ao conectar dois trechos navegáveis do rio Paraná, a ferrovia atraiu a atenção dos dirigentes do estado do Paraná e do Estado nacional brasileiro, para os quais ela poderia favorecer a ocupação e o aproveitamento de toda a região, até então considerada remota e selvagem. Neste artigo, busco analisar a EFML como integrante da categoria das ferrovias industriais, abordando a história de sua construção, suas condições técnicas de operação e também a disputa em torno de sua abertura ao tráfego público. As fontes incluem legislação, periódicos, relatórios governamentais, dados estatísticos e documentos da própria empresa, além de relatos de viajantes e outros trabalhos não acadêmicos. A principal conclusão é a de que, embora útil para os propósitos privados, a ferrovia, devido a suas limitações intrínsecas, não estava apta a desempenhar um papel público de grande relevância.

Palavras-chave: Ferrovia industrial; Decauville; Erva-mate; Rio Paraná; Turismo.

ABSTRACT

The Mate Laranjeira Railway, with a 60 cm gauge and a maximum length of 68 km, was privately built in the west of the Brazilian State of Paraná, in the second decade of the 20th century, by the large company that explored, at that time, the native forests of Paraguayan tea (*Ilex paraguayensis*) located in the extreme south of the neighboring State of Mato Grosso. The route was designed to bypass the Seven Falls, which interrupted the Paraná River navigation nearby the 24th parallel South, and thus facilitate the transport of the tea towards its main consumer market: Argentina. By connecting two navigable stretches of the Paraná River, the railroad could facilitate the occupation and exploration of the entire region, which until then was considered remote and wild, and therefore attracted the attention of the administrators from the State of Paraná and the Brazilian national state. In this article I seek to analyze this railroad as a member of the industrial railways category, addressing its construction history, its technical operating conditions and also the dispute over its opening to public traffic. The sources include legislation, periodicals, government reports, statistical data and documents from the company itself, as well as reports from travellers and other non-academic works. The main conclusion is that, although useful for private purposes, the railway, due to its intrinsic limitations, was not able to play a public role of great relevance.

Keywords: Industrial railway; Decauville; Paraguayan tea; Paraná River; Tourism.

A história do transporte sobre trilhos vai muito além, por certo, das grandes linhas que, estendendo-se por centenas ou milhares de quilômetros, dedicam-se intensamente ao transporte de mercadorias e passageiros. Ao lado dessas grandes ferrovias – que, mundo a fora, atraíram a atenção e capturaram a imaginação de milhões de pessoas¹ – encontram-se, em toda parte, linhas mais modestas e, portanto, menos notadas, mas, nem por isso, destituídas de importância.

A esse respeito, podem ser lembradas as próprias origens, elas mesmas modestas, do coruscante trem de ferro do século XIX: os rústicos trilhos de madeira que, já no século XVI, eram utilizados nas minas alemãs para facilitar o deslocamento de vagonetes abarrotados de carga (DERRY; WILLIAMS, 2015, p. 207 e 212; ELLIS, 1958, p. 322). Tratava-se aqui da aplicação prática de uma noção elementar da Física: devidamente apoiados em travessas (os *dormentes*), os trilhos distribuía o peso dos veículos por uma superfície mais extensa e, assim, evitavam que as rodas afundassem e atolassem no terreno. Desse modo, a produtividade do trabalho era mais que dobrada: “*Sur une route ordinaire, la charge ordinaire de charbon pour un cheval était d’environ 860 kg, tandis que, sur le tramway, un cheval pouvait mener régulièrement 2.130 kg*”² (CLARK, 1880, p. 3). Já na primeira metade do século XVIII, ao menos na Grã-Bretanha, o ferro substituiu a madeira na confecção dos trilhos, de modo que as vias férreas antecedem as locomotivas a vapor: no final daquele século, vagonetes tracionados por animais circulavam nessas vias em várias atividades, especialmente no transporte de carvão para fora das minas (DERRY; WILLIAMS, 2015, p. 377-378)³.

Assim, o transporte sobre trilhos – um princípio tão simples quanto revolucionário – mostrou-se adaptável a diversas finalidades. Aqui importa destacar, contudo, a categoria a que pertence a via que é objeto do presente estudo: as ferrovias de uso industrial e privado.

Essa categoria diferencia-se, claramente, das grandes linhas mencionadas no início deste texto, destinadas a movimentar, em grande escala e em longas distâncias, passageiros e/ou mercadorias, com rapidez, conforto, segurança e eficiência. Para a saúde econômico-financeira dessas grandes ferrovias, é muito importante que os custos de operação sejam os menores possíveis – e é por isso que, para a implantação de tais linhas, recomenda-se o uso de bitolas⁴ largas, longos trechos em reta, curvas de grande raio, aclives (rampas) suaves e trilhos pesados e resistentes. Com tais parâmetros, é claro que o custo da construção se torna muito alto, pois maiores e mais dispendiosos serão os movimentos de terras (cortes, aterros, terraplanagem em geral) e mais custosas as obras de arte⁵. Em contrapartida, pelos anos e décadas seguintes, menores serão o desgaste do material rodante e o consumo de combustíveis, e maiores serão a velocidade e a estabilidade dos trens.

No caso de uma ferrovia industrial, todos esses parâmetros mudam. Rapidez e conforto não são, aqui, de grande importância, visto que os percursos costumam ser curtos; assim, uma construção mais barata pode ser admitida. O barateamento começa pela adoção de bitolas estreitas, para que mais estreitos possam ser os cortes, os aterros e as obras de arte. Só para se ter uma ideia, um manual técnico do século XIX preconizava, para as ferrovias de bitola larga (1,60 m), larguras mínimas de 6,20 m

nos cortes e 4,80 m nos aterros – enquanto, para ferrovias de bitola de 0,75 m, esses mínimos reduziam-se, respectivamente, a 3,38 m e 2,25 m (WEINSCHENK, 1882, p. 122). Se a velocidade não é muito importante, as curvas podem ter raios menores, a linha pode ser mais sinuosa e suas rampas mais pronunciadas; admite-se que o traçado apenas acompanhe, tanto quanto possível, as ondulações naturais do terreno, e simplesmente contorne, por exemplo, uma colina, ao invés de atravessá-la mediante um corte. Para efeito de comparação, note-se que, para uma estrada de “primeira ordem”, em terreno “pouco ondulado”, Weinschenk recomendava a rampa máxima de 1% (1 metro a cada cem); entretanto, para aquelas de “segunda ordem”, essa taxa poderia ser elevada, “excepcionalmente”, até a 4% (id., p. 61-62).

Em resumo, para um uso local, em curta extensão, eminentemente privado e que não requeira velocidades elevadas, torna-se um bom negócio construir uma ferrovia de pequena bitola e baixo padrão: o custo de sua construção será muito reduzido sem que sua capacidade de operação seja significativamente afetada. Assim, no Brasil, como em outros países, as ditas “ferrovias industriais” estiveram presentes em toda parte⁶.

A ferrovia aqui estudada, que se tornou conhecida como *E. F. Mate Laranjeira* (EFML), construída na segunda década do século XX, no oeste do estado brasileiro do Paraná, tinha uma bitola de 60 cm e sua extensão máxima não passou de 68 km. Sua construção foi empreendida, em caráter privado, pela grande empresa que detinha, nessa época, uma vultosa concessão pública para exploração dos bosques nativos de erva-mate (*Ilex paraguayensis*) situados no extremo sul do vizinho estado de Mato Grosso⁷.

A despeito dos vários elementos de interesse contidos em sua história, é ainda muito reduzida a bibliografia acadêmica sobre a EFML, limitada, até onde sei, a dois trabalhos: Kroetz (1985), que lhe dedica apenas duas páginas, e Lomba (2002), uma monografia de Iniciação Científica. Assim, busco aqui trazer algumas contribuições acerca de sua história, abrangendo sua construção, as disputas em torno de seu *status* institucional e também seu desempenho, isto é, suas condições técnicas de operação. Para tanto, são utilizadas fontes documentais que, em sua maioria, ainda não foram consultadas por outros trabalhos, entre as quais se destacam legislação, periódicos, relatórios governamentais, dados estatísticos e documentos da própria empresa; além disso, lanço mão também de relatos de viajantes e outros trabalhos não acadêmicos⁸.

No período aqui abordado, a empresa concessionária dos ervais, acima referida, funcionou sob três sucessivas razões sociais: *Laranjeira, Mendes & Cia.* (aqui designada pela abreviatura LMC), com sede em Buenos Aires, entre 1903 e 1917; *Empresa Mate Laranjeira S. A.* (EML), também com sede em Buenos Aires, entre 1917 e 1929; e *Companhia Mate Laranjeira S. A.* (CML), com sede no Rio de Janeiro, mas ainda vinculada à matriz argentina, depois de 1929 (QUEIROZ, 2015a).

A empresa empregava milhares de trabalhadores, provenientes, na maioria, da República do Paraguai. Dentre eles, destacavam-se os *mineros*, encarregados diretos da extração da erva – os quais, submetidos a intensa exploração, enfrentavam

condições de vida e trabalho extremamente duras. Praticamente a totalidade da produção (constituída pela erva semibeneficiada, dita *cancheada*) destinava-se ao consumo da Argentina, e, até o início do século XX, a exportação fazia-se por meio de portos situados no rio Paraguai: Concepción e Asunción, na República do Paraguai, e Porto Murtinho, em território sul-mato-grossense. Na primeira década do novo século, a empresa alterou sua rota, trocando o rio Paraguai pelo alto e médio Paraná⁹. Essa nova rota tinha a vantagem de ser mais direta, uma vez que os ervais situavam-se precisamente na bacia do alto Paraná; tal mudança, contudo, tem a ver também com o fato de que, em fins do século XIX, o Paraguai passou a taxar pesadamente a erva brasileira em trânsito por seu território (QUEIROZ, 2015b) [v. Figura 1].

A utilização da rota do Paraná exigia a superação de um grande problema: a quebra da navegabilidade do grande rio, na altura do paralelo 24º Sul, pelas Sete Quedas, ou Salto del Guayrá. As quedas interrompiam a navegação ao longo de dezenas de quilômetros, haja vista que a jusante delas, o Paraná, passava a correr em um estreito *canyon*, entre altas barrancas, formando corredeiras e redemoinhos que impossibilitavam o tráfego fluvial (v. Figura 2)¹⁰. Aqui situa-se a história de nossa ferrovia, que veio a ligar o porto de *Guairá*, acima do Salto, ao *Porto Mendes*, cerca de 60 km ao sul – assumindo, assim, um caráter considerado estratégico, derivado tanto de sua *função logística* (ligação entre o alto e o médio Paraná) como de sua *localização* (área de fronteiras internacionais, onde o rio Paraná demarca os limites entre Brasil, Paraguai e Argentina).

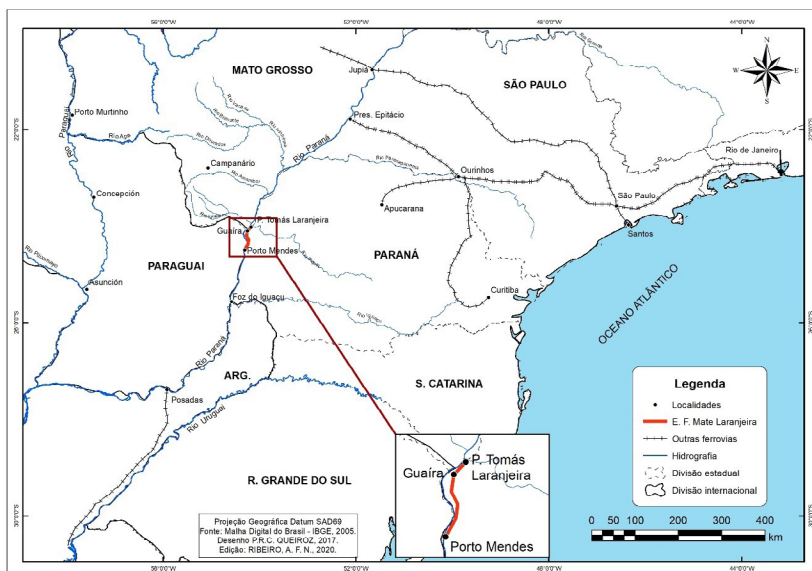


Figura 1 – A EFML no interior da área de atuação da empresa concessionária dos ervais sul-mato-grossenses – 1ª metade do século XX.

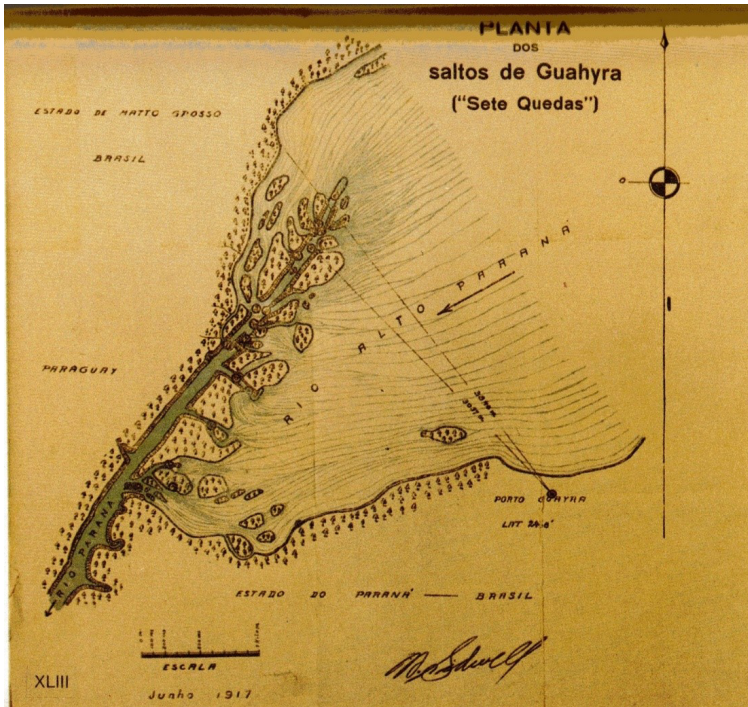


Figura 2 – Planta das Sete Quedas, por Wilson Sidwell – 1917.
(Fonte: WESTPHALEN, 1987).

Para a concessionária dos ervais sul-mato-grossenses importava unicamente a função logística. Em 1915, a Laranjeira, Mendes & Cia. perdeu o monopólio que até então detinha sobre a exploração daqueles ervais, e, embora a empresa continuasse a manter direitos exclusivos de extração em uma vasta área, a região ervateira começou, desde então, a abrir-se para outros produtores. O mercado consumidor, contudo, continuava o mesmo, tanto para a empresa como para seus concorrentes menos poderosos: a Argentina. Nesse contexto, o domínio da melhor rota de exportação (pelo alto e médio Paraná) tendeu a fortalecer a posição da empresa – a qual, de fato, segundo Arruda (1986, p. 246), atingiu seu apogeu precisamente na década de 1920.

Mas a ferrovia despertou o interesse também dos poderes estatais brasileiros, para os quais importavam tanto seu papel logístico como sua estratégica localização fronteiriça. Em 1919, por exemplo, o presidente do estado do Paraná destacava o interesse de seu governo na “construção de estradas, principalmente as que se destinam ao norte e oeste do Estado, onde estão situadas as suas mais férteis zonas de produção”, e referia-se especificamente ao “*far west* paranaense, onde existem tantas riquezas a explorar” (CAMARGO, 1919, p. 28-29). Para os dirigentes paranaenses, portanto, a ferrovia construída pela empresa ervateira deveria favorecer

o desenvolvimento econômico de todo o oeste do estado. Do ponto de vista do Estado nacional brasileiro, por outro lado, já na década de 1920 se apontava o oeste do Paraná (como, de resto, o extremo sul de Mato Grosso) como uma região com pouca ou nenhuma presença das instituições nacionais, e isso precisamente em uma região de fronteira com a Argentina, “rival estratégica” do Brasil na América do Sul¹¹. Escrevendo em 1925, Lobato Filho menciona o que considera um fato “alarmante sobretudo para a defesa nacional”:

na vasta zona fronteiriça que se estende desde Ponta Porã [extremo sul de Mato Grosso] até a cidade de Foz de Iguaçu, estão estabelecidas fortes empresas estrangeiras que só empregam trabalhadores de nacionalidade dos países fronteiriços (argentinos e paraguaios) e onde uma palavra em português é tão raro se ouvir como se ouvir pronunciar a palavra Brasil. (LOBATO FILHO, 1953, p. 127).

O mesmo autor destacava também a total ausência de navegação brasileira no médio Paraná, abaixo das Quedas, enquanto as empresas argentinas de navegação mantinham, nesse trecho do rio, uma intensa atividade; nesse contexto, Lobato Filho valorizava a ferrovia da Empresa Mate Laranjeira, que poderia eventualmente permitir a ligação comercial do médio com o alto Paraná e daí com os centros econômicos brasileiros, especialmente São Paulo – contribuindo, assim, para a nacionalização de toda essa região (LOBATO FILHO, 1953, p. 109-112, p. 131-132)¹². Assim, logo após a inauguração dessa via (1917) teria início um longo embate entre sua proprietária e poderes estatais, cada qual desejoso de usufruir mais e melhor dos reais ou supostos benefícios da estrada – embate que culminou, em 1944, com sua encampação pelo governo federal.

A “pré-história” da ferrovia (1901-1911)

Essa “pré-história” revela um interessante detalhe: a “informalidade” da atuação empresarial nos “remotos” e “bárbaros” sertões do Oeste brasileiro. De fato, é apenas em 1909 que aparecem nos registros oficiais, tanto em Mato Grosso como no Paraná, as ações da LMC (então representada por sua subarrendatária, a firma Isnardi, Alves & Cia.) com vistas a alterar sua rota de transportes (QUEIROZ, 2015b); no que concerne ao Paraná, a empresa peticionou ao governo, em outubro daquele ano, visando adquirir um “lote de terras” acima das Quedas, bem como permissão para estabelecer portos acima e abaixo delas e a “ligação desses pontos por uma estrada carroçável” (in PROCESSO 1.086 A. P.). Entretanto, sabe-se que a concessionária utilizava o alto e o médio Paraná para o transporte de sua produção desde os primeiros anos do século XX. No lado sul-mato-grossense, desde 1901, uma “legião” de operários trabalhava “abrindo picadas na selva e caminhos fluviais com dinamite, nos trechos acidentados” dos afluentes do alto Paraná (MAGALHÃES, 2014, p. 69); no lado paranaense, já em 1902, a empresa teria adquirido de um particular (Francisco Mojoli) os “direitos de exploração” de um porto acima das Quedas (MUNTOREANU,

1992, p. 29). Em outras palavras, antes de 1909, a nova rota era operada em caráter, por assim dizer, “extraoficial”.

Igualmente interessantes são os intrincados detalhes que, na “civilizada” franja litorânea, cercam o processo pelo qual a LMC obteve os direitos sobre a “estrada carroçável” mencionada na petição de outubro de 1909. A documentação indica que essa concessão resultou de modificações em concessões anteriores, relativas à construção de uma estrada carroçável entre o Paraná e Mato Grosso (lei nº 427, de 13 abr. 1901, in LEIS, decretos... 1901). Dada inicialmente a Antônio L. dos Santos (lei nº 498, de 17 mar. 1903, in LEIS, decretos... 1903), essa concessão foi mais tarde atribuída a Manoel F. Correia e Carlos Thyaty (decreto nº 187, de 24 maio 1907, in DECRETOS e regulamentos... 1907) e, no início de 1909, ganhou um notável adendo: a possibilidade da construção de dois *ramais* da estrada principal, designados como *picadões* – um dos quais ligaria a estrada “a um porto do rio Paraná, abaixo do Salto das Sete Quedas” (decreto nº 201, de 25 abr. 1909, in DECRETOS, 1909). A nova concessão foi, contudo, imediatamente transferida por Thyaty a uma firma chamada Colle, Weis & Comp. – entre cujos sócios, aliás, reaparece o citado Antônio L. dos Santos (SANTOS, 1910, p. 121-123; para mais detalhes sobre a história dessas concessões, v. QUEIROZ, 2016).

Nesse contexto, percebe-se que, para obter os direitos legais sobre seu caminho carroçável, a LMC teria que negociar¹³. De fato, da concessão de Colle, Weis & Comp. foi desmembrada – e em seguida transferida a Isnardi, Alves & Cia. – a parte referente ao *picadão* acima referido (o termo de transferência foi assinado em janeiro de 1910, cf. SANTOS, [1911], p. 101-102). Tendo-se em vista que a “indústria das concessões” era uma prática corrente na Primeira República¹⁴, pode-se aventar a hipótese de que, valendo-se de suas ligações com os poderes públicos paranaenses, os personagens acima referidos, assim que tiveram conhecimento do interesse da LMC em legalizar sua situação, trataram de assegurar para si mesmos os direitos sobre a ligação entre o alto e o médio Paraná (sob a forma de um “ramal” da concessão original), a fim de poderem em seguida transferi-los por bom preço.

Essa pré-história inclui ainda, enfim, uma interessantíssima circunstância: para efeitos legais, a linha férrea que veio a ser construída pela empresa não substituiu o caminho carroçável mencionado nos documentos – sendo, na verdade, a primeira considerada como que “adjunta” ao segundo. Refiro-me aqui, especificamente, ao contrato assinado entre a LMC e o governo do Paraná em julho de 1916¹⁵, cuja cláusula 2ª seria assim redigida: “A estrada [carroçável] terá a sua origem no porto ‘Mojoli’ [Guaíra] e terminará no porto Mendes [...], ficando os concessionários com o direito de manter sobre a estrada uma linha [férrea] ‘Decauville’, contanto que o tráfego dessa linha não embarace o trânsito das tropas¹⁶ na aludida estrada” (decreto nº 545-A, de 29 jun. 1916, in COLLEÇÃO de decretos... 1916)¹⁷.

O importante é que, nessa formulação, a LMC subordinava-se ao estado apenas no tocante à estrada de rodagem. A via férrea seria algo de natureza inteiramente privada, concernente apenas aos interesses da empresa, e, nela, o estado interferiria apenas na eventualidade da prestação de serviços públicos: “No caso dos concessionários quererem explorar o transporte de mercadorias e passageiros na linha férrea ‘Decauville’,

os preços dos fretes e passagens dessa linha serão regulados por tarifas aprovadas pela Secretaria de Fazenda, Agricultura e Obras Públicas” (loc. cit., cláusula 11^a)¹⁸.

A construção

Nos primeiros anos do século XX, quando a empresa ervateira passou a utilizar a rota terrestre de contorno das Sete Quedas, o ponto de partida era o porto Mojoli (depois chamado Guaíra), mas não havia ainda o Porto Mendes; a erva-mate era transportada em carros de boi até o chamado Porto São João, cerca de 45 km a jusante das Quedas, onde o mate era transferido, da barranca para os barcos, por meio de um sistema de cabos e roldanas (THOMAS, 2012, parte 1, p. 35; WACHOWICZ, 1987, p. 71; MAGALHÃES, 2014, p. 76).

O início da construção da ferrovia, não mencionado por minhas fontes, é situado por Thomas no ano de 1911 (2012, parte 1, p. 35). Um texto publicado em 1914 já afirmava que, no porto Mojoli, a produção vinda de Mato Grosso era colocada em “pequenos vagonetes que são levados numa via *Decauville* de 50 km de extensão até um porto no Baixo Paraná, onde os vapores o recebem para conduzi-lo a Buenos Aires” (A INDUSTRIA..., 1914, p. 255); nessa época, os vagonetes eram traionados por muelles (WACHOWICZ, 1987, p. 71 e 75; MAGALHÃES, 2014, p. 76) e a linha chegava apenas até o referido Porto S. João. Nesse porto, contudo, a navegação era ainda prejudicada pela grande violência das águas, o que levou a empresa a prolongar a linha férrea até um local mais seguro, rio abaixo (MARTINEZ, 1925, p. 119). Esse prolongamento, bem como o melhoramento técnico da via, foram tarefas chefiadas por Wilson Sidwell, um engenheiro estadunidense contratado pela empresa em 1914¹⁹.

Segundo esse engenheiro, a via por ele encontrada continha rampas demasiadamente íngremes, chegando a 8%; por esse motivo, prossegue, “*la mayor parte de toda la línea tendría que ser retopografiada y reconstruída*”, de modo a baixar as rampas a um máximo de 4% (SIDWELL, 2006, p. 5)²⁰. Coube também a Sidwell escolher o local do novo ponto final (Porto Mendes) e promover ali a construção dos edifícios e equipamentos necessários para embarque e desembarque. Devido à grande altura da barranca (90 m, na época em que o nível do rio chegava a seu ponto mais baixo), foi preciso montar um sistema funicular, localmente conhecido como *zorra* e construído nas oficinas de serraria e marcenaria mantidas pela própria empresa na região (SIDWELL, 2006, p. 4).

No final de 1915 os trabalhos no Porto Mendes estavam “*más o menos*” concluídos (SIDWELL, 2006, p. 5), mas a ferrovia seria inaugurada apenas em 1º de junho de 1917 (THOMAS, 2012, parte 2, p. 31). Pelo que se deduz, essa inauguração teve um duplo significado: ela marcou o final das obras de prolongamento e remodelação e também o momento em que as locomotivas a vapor substituíram os muelles como força de tração. Entre Guaíra e Porto Mendes, a ferrovia tinha apenas uma estação intermediária: Zororó, 34 km ao norte de Porto Mendes, onde a empresa instalou uma serraria que fornecia o combustível das máquinas; em Guaíra foi construída uma oficina e um depósito de locomotivas, e uma linha telefônica ligava as três estações (THOMAS, 2012, parte 2, p. 33).

Estava assim configurada uma típica ferrovia industrial. Suas rampas de 4%, conforme mencionado por Sidwell, situavam-se no limite da operação ferroviária. Além disso, como notou Thomas, as curvas de pequeno raio eram a regra, e não a exceção, e havia muitas pontes de madeira (THOMAS, parte 2, p. 31-32). Por outro lado, o principal produto transportado (erva-mate cancheada), embora volumoso, era relativamente leve, o que tendia a reduzir o consumo de combustível e o desgaste dos trilhos e do material rodante.

É importante notar que, embora muitas fontes qualifiquem a EFML como sendo *Decauville*, não há evidências de que se tratava aqui do “*portable railway system*” inventado pelo francês Paul Decauville (1846-1922); nesse sistema, que consistia em “*prefabricated panels of light weight steel rails secured to steel sleepers*”²¹, Decauville utilizou inicialmente a bitola de 40 cm, mas passou depois às de 50 e 60 cm (FOX, 2018, p. 51). No Brasil, esses equipamentos já eram conhecidos desde, pelo menos, fins do século XIX, que é quando parece haver sido publicado o Catálogo de “material Decauville” de Buarque & Maia Engenheiros. Do mesmo modo, ferrovias com bitola de 60 cm são referidas no Brasil desde, pelo menos, a década de 1880 (cf. PINTO, 1977, p. 70). A literatura ferroviária não indica, contudo, a origem do material de tais linhas; assim sendo, é possível que tenham sido utilizados, em alguns casos, equipamentos similares aos de Decauville, produzidos por outros fabricantes. Sabe-se, por exemplo, que o alemão Arthur Koppel havia conhecido e apreciado o sistema portátil de Decauville na Exposição Internacional de Paris, em 1878, e que, em 1914, o exército germânico dispunha de um sistema semelhante (FOX, 2018, p. 51). No caso da EFML, consta que “os trilhos vieram da Alemanha” (MAGALHÃES, 2014, p. 76) e que a ferrovia utilizava, inicialmente, duas pequenas locomotivas da marca Orenstein & Koppel (SIDWELL, 2006, p. 9). No entanto, as fotografias disponíveis (e são relativamente muitas) indicam claramente que a via permanente da EFML era a convencional, ou seja, trilhos comuns assentados sobre dormentes de madeira; desse modo, deduz-se que o nome Decauville lhe foi aplicado em sentido genérico, apenas por ser uma via industrial com bitola de 60 cm²².

A questão da abertura ao tráfego público

Já em seu relatório referente ao ano de 1917, logo após noticiar a inauguração do “ramal férreo” da LMC, assim se expressava o presidente do Paraná: “Espero [...] conseguir que o tráfego desse ramal seja aberto ao público, o que indubitavelmente será de grande alcance para o progresso da riquíssima zona Oeste do nosso estado” (CAMARGO, 1918, p. 27). O interesse do governo paranaense parecia tão intenso que a lei orçamentária aprovada em abril de 1919 trouxe mesmo à baila a hipótese da *encampação* da via férrea da LMC, caso não fosse possível um acordo visando à abertura de seu tráfego (lei nº 1.907, in LEIS de 1919, p. 87-88).

A empresa, contudo, resistia. Conforme observou Lobato Filho, o transporte da erva-mate já era responsável por “um tráfego intenso”, de modo que a eventual admissão do trânsito público “iria perturbar o fim único da estrada” (1953, p. 131-132; v. tb. THOMAS, parte 2, p. 35-36).

Assim, tudo indica que as negociações conduziram a um acordo alternativo, nos termos estipulados pelo decreto nº 794, de 23 de agosto de 1919 (in COLLEÇÃO de decretos e regulamentos de 1919). Esse acordo previa não a abertura da linha existente ao tráfego público mas, sim, a construção de uma *outra* linha férrea, agora com bitola maior: “A Empresa, ou Companhia que para tal fim organizar, construirá, para o tráfego público, dentro de cinco anos [...], uma estrada de ferro elétrica ou a vapor, com bitola de um metro” (decreto nº 794, cláusula V, p. 285-286). O texto dá a entender que a linha “Decauville” continuaria a existir (cf. cláusula IV), mas, de qualquer modo, a maior capacidade da nova via, garantida pela bitola métrica, afastava o que devia ser o receio maior da EML: deixar de transportar sua preciosa erva-mate para poder transportar mercadorias de terceiros.

Para atender às obrigações previstas no decreto, a empresa teria, “como garantia do capital empregado [na construção], cem mil (100.000) hectares de terras devolutas” e 6% de juros, durante dois anos, “sobre o capital efetivamente empregado”; teria também “direito a uma zona privilegiada, dentro do território do estado”, de 15 km “para cada lado do eixo da estrada”; por último, a empresa não teria “ônus de qualquer indenização, multa ou interpelação judicial, caso não venha a ser realizado esse serviço dentro do prazo acima fixado” (cláusula V, p. 286). Ou seja: a garantia de juros vigoraria apenas por dois anos, mas, para a construção, o prazo de cinco anos, na prática, não valia: a empresa poderia levar o tempo que julgasse necessário.

Entretanto, embora pareça haver sido efetivamente assinado (cf. CAMARGO, 1920, p. 53), esse acordo certamente não foi cumprido. De fato, em 1923, a legislação vinha novamente autorizar o presidente do estado a “entrar em acordo” com a empresa “no sentido de ser aberta, desde já, ao tráfego público, a linha férrea” etc. (Lei nº 2.207, de 28 mar. 1923, in LEIS de 1923, p. 38-39). Assim, foi apenas no final dessa década que os entendimentos vieram a frutificar. Por meio de um contrato assinado em 5 de março de 1929, a empresa – em troca de algumas compensações – obrigava-se:

a) a uniformizar, dentro do prazo de 18 meses [...], as condições técnicas da linha férrea, de modo a permitir [a] esta um tráfego eficiente; b) a melhorar e aumentar o material rodante já existente para que, depois de definitivamente inaugurado o tráfego público, ficasse este plenamente garantido; c) a prolongar a extensão já em tráfego, dentro do prazo de 18 meses da data do contrato, em direção ao Rio Piquiri, até local apropriado a porto que satisfizesse melhor que o de Guaíra às condições de navegação segura; d) a inaugurar definitivamente o tráfego público, em toda a extensão da linha, inclusive em seu prolongamento, dentro do mesmo prazo de 18 meses²³.

A referência a um outro porto traduzia a ideia de que Guaíra estava demasiadamente próxima das grandes quedas, o que tornava sua utilização potencialmente insegura (cf. PETRONE, 1957, esp. p. 63-64)²⁴. Esse novo porto, efetivamente estabelecido 8 km a nordeste de Guaíra, próximo à foz do rio Piquiri, foi chamado inicialmente de *Presidente Camargo* e, mais tarde, de *Tomás Laranjeira*. Em 1930, se informa que a construção do prolongamento da linha, em direção à foz do Piquiri, havia sido iniciada

e prosseguia “com regularidade” (CAMARGO, 1930, p. 65). As tarifas foram aprovadas (TOURINHO, 1931, p. 59), o prolongamento foi concluído e, em 10 de novembro de 1930, a ferrovia – desde então referida como *Estrada de Ferro Mate Laranjeira* – foi aberta ao tráfego público, no trecho de 68 km entre Presidente Camargo e Porto Mendes (TOMAZINHO, 1982, p. 48). Nesse meio tempo, a empresa adquiriu, em 1929, uma nova locomotiva Baldwin (cf. LEE, [193?], p. 38-39).

Com relação a esse assunto, as palavras de Affonso de Camargo, presidente do estado, proferidas ainda em fevereiro de 1929, reafirmavam ideias já conhecidas: por meio da via férrea, dizia o presidente, “ficarão atendidos os reclamos dos habitantes de nossa região ocidental e tornado possível o desenvolvimento da zona compreendida entre os rios Piquiri e Paranapanema, até agora sem comunicações com quaisquer centros comerciais do estado” (CAMARGO, 1929, p. 77).

Pelo lado da empresa, coloca-se uma interessante questão: por que exatamente neste momento, após seguidas negativas, assentiu ela no franqueamento de sua estrada ao público? Estaria essa atitude relacionada com a conjuntura da época, no que concerne, especialmente, ao mercado da erva-mate? Sabe-se que, em fins da década de 1920, a produção nacional de erva atingia, na Argentina, elevadas cifras, graças a uma política, iniciada décadas antes, de estímulo à plantação de ervais. A principal consequência desse fato seria, como de fato foi, a redução das importações de erva-mate brasileira²⁵. Isto posto, poder-se-ia imaginar que, prevendo uma iminente diminuição do transporte de erva, a empresa se tivesse apressado a dar um vantajoso destino a essa futura capacidade ociosa, obtendo ganhos não só político-econômicos (graças ao antigo e recorrente interesse estatal na abertura da ferrovia) como também financeiros, por meio da cobrança de tarifas.

Todavia, não estou certo de que a redução das importações fosse percebida, em 1929 ou antes, como uma séria ameaça²⁶; ademais, essa hipótese não explica a decisão de investir pesadamente na ferrovia. Assim, parece-me mais provável haver ocorrido o oposto: a compreensão, por parte da empresa, de que seus próprios interesses reclamavam o melhoramento da ferrovia. Essa hipótese está, de certo modo, implícita na análise feita em 1931 por Mário Tourinho, então interventor federal no estado do Paraná: a “experiência”, escreveu ele, havia demonstrado à empresa a necessidade de “modificações técnicas na linha” e de aumento do material rodante, “a fim de permitir o eficiente tráfego da estrada” (TOURINHO, 1931, p. 58). Nesse contexto, nos termos do contrato de março de 1929, os investimentos no aperfeiçoamento da via representariam, na óptica da empresa, a união do *útil ao agradável*: ademais de suprir convenientemente suas próprias necessidades de transporte, ela teria capacidade operacional suficiente para atender ao tráfego público e, assim, obter as vantagens políticas, econômicas e financeiras acima apontadas.

Vale notar que, acerca desse assunto, dispomos da versão oficial da Companhia Mate Laranjeira – muito pouco crível, no entanto, pois situa a atitude da empresa no campo do patriotismo, quando não da simples benemerência. De fato, em seu relatório²⁷ referente a 1929, a diretoria afirma que a abertura de sua ferrovia ao tráfego público traduziria apenas uma “intensa aspiração do [...] Estado do Paraná” (CML 1930)²⁸.

De modo ainda mais claro, a ata de uma das reuniões da diretoria, no ano de 1930, asseverava que a companhia “se conformou em promover” o tráfego público apenas “por repetidas instâncias [solicitações] do ex-presidente doutor Affonso de Camargo” (apud BIANCHINI, 2000, p. 141).

Seja como for, a operação pública durou apenas alguns meses, devido aos desdobramentos da Revolução de 30, o terremoto político que, em outubro desse ano, sacudiu o país. No Paraná, o governo *revolucionário*, representado pelo interventor Mário Tourinho (subordinado unicamente ao chefe do Governo Provisório da República, Getúlio Vargas), considerou “lesivos aos interesses do Estado” os favores concedidos à empresa como compensação pela abertura de sua ferrovia, de modo que, pelo citado decreto nº 461 (19 fev. 1931), foi rescindido o contrato de março de 1929 (TOURINHO, 1931, p. 60).

Não será demais notar, aqui, uma das razões elencadas pelo decreto nº 461 para justificar a rescisão: “a linha férrea construída tem a bitola de 60 centímetros, sistema Decauville, apresentando [...] rampas superiores em alguns pontos a 4%, o que a tornará, dentro de pouco tempo, insuficiente para o tráfego público daquela região” (cf. TOURINHO, 1931, p. 59). Vale dizer: a administração *revolucionária* condenava a EFML pelo fato de ela ser simplesmente o que efetivamente era, a despeito dos mencionados investimentos: uma modesta ferrovia industrial.

Enfim, o trânsito público na ferrovia voltava a ser uma prerrogativa da empresa, que, para tanto, precisaria “submeter previamente à aprovação do governo as respectivas tarifas” (decreto nº 461, art. 5º, in TOURINHO, 1931, p. 60). A diretoria da CML, contudo, pelo menos nesse primeiro momento, descartou essa possibilidade: a ferrovia continuaria a ser “particular, para transporte dos nossos produtos” (CML 1931, p. 4.959).

Nos anos seguintes, nenhuma notícia sobre a ferrovia aparece nos relatórios oficiais, sejam os do governo do Paraná (secretários, presidentes e interventores), sejam os da própria diretoria da CML. No entanto, como veremos, a EFML foi, sim, aberta a terceiros – o que nos leva a concluir que, como acima aventado, os investimentos feitos pela empresa haviam efetivamente gerado uma capacidade operacional excedente, de modo que as tarifas seriam uma bem-vinda contribuição para a amortização desses investimentos.

Assim, a partir do ano de 1934 a E. F. Mate Laranjeira passa a figurar na *Estatística das estradas de ferro do Brasil*, publicada pelo governo federal, sendo incluída, a partir de 1935, entre as ferrovias “de serventia pública”. Na maior parte do tempo, contudo, essa presença é meramente figurativa: nos períodos 1934-1938 e 1943-1955, os únicos dados fornecidos são a bitola e a extensão em tráfego; alguns dados mais significativos aparecem em 1939 e 1940, e apenas em 1941 e 1942 as informações são efetivamente ricas e diversificadas.

Ao que parece, a verdade é que, embora atendesse a terceiros, a ferrovia não prestava, propriamente, um serviço público. “A estrada de ferro da Mate Laranjeira

existe para uso doméstico”, escreveu o jornalista Theóphilo de Andrade, que viajou pela região: “Presentemente [1938], todo e qualquer serviço prestado a terceiros tem o caráter nítido de negócio de favor [...]. Não conduz madeira, café ou erva de propriedade alheia.” O autor conclui: “Serve ao turismo e ao tráfego de passageiros. Não, porém, à vida econômica” (ANDRADE, 1941, p. 84).

O ato final dessa longa disputa pelo tráfego da EFML foi a encampação da ferrovia pelo governo federal. Essa alternativa – aventada já em 1925 por Lobato Filho (1953, p. 132 e 134) – ganhou força após o início da *Marcha para Oeste*, lançada por Vargas na virada de 1937 para 1938. Operação política de grande envergadura, dotada de fortes conteúdos simbólicos e justificada por motivos econômicos, a Marcha propunha a “ocupação” dos “sertões” interiores do país, retoricamente tidos como “espaços vazios”. Nesse processo, tais espaços seriam, por um lado, “nacionalizados”, isto é, seria neles fortalecida a presença da população, do idioma e dos costumes nacionais; por outro lado, eles seriam postos a produzir, entre outras coisas, gêneros alimentícios e matérias-primas destinadas aos grandes centros industriais da região Sudeste, sobretudo São Paulo e Rio de Janeiro²⁹.

O programa da Marcha atingiu fortemente toda a área de atuação da CML, isto é, o então sul de Mato Grosso e o oeste do Paraná, regiões fronteiriças nas quais era marcante a presença de estrangeiros, sobretudo os peões ervateiros paraguaios e empresas argentinas dedicadas à exploração da erva-mate e das madeiras da região do médio Paraná – cuja navegação, como mencionado, era igualmente realizada, de modo quase exclusivo, por embarcações argentinas (cf. CRESTANI, 2019, p. 189). Entre os círculos dirigentes brasileiros, o tema da EFML (ou seja, da ligação, por ela propiciada, entre o alto e o médio Paraná) mesclou-se ao tema das concessões da CML no sul de Mato Grosso (onde a empresa era vista como uma espécie de “Estado dentro do Estado”³⁰); desse modo, as discussões encaminharam-se mais firmemente na direção da encampação, ao invés da antiga estratégia paranaense, centrada na busca de um acordo com a empresa.

Um outro aspecto que atraiu o interesse federal pela EFML foram os contornos estratégicos nela vislumbrados, no contexto das disputas entre Brasil e Argentina. Segundo o pensamento de Mário Travassos, talvez o mais influente geopolítico brasileiro da primeira metade do século XX, o Brasil deveria oferecer a seus vizinhos mediterrâneos (Bolívia e Paraguai) meios para ligarem-se diretamente ao oceano Atlântico, no sentido dos paralelos – “libertando-os”, assim, da dependência do porto de Buenos Aires (TRAVASSOS, 1947). Desse modo, a EFML passa a integrar, desde a década de 1930, os grandes projetos ferroviários nacionais³¹.

Antes de prosseguir, é de justiça observar que, para vários ideólogos estadonovistas, a função de ligação entre os trechos navegáveis do Paraná poderia ser cumprida, até mesmo com vantagem, por uma “simples” estrada de rodagem. Em 1939, por exemplo, um artigo intitulado *A importância do rio Paraná como via natural de escoamento e de defesa nacional*, embora considerasse conveniente a entrega

da EFML ao serviço público, avaliava que “a solução ideal [seria] a construção de uma rodovia” (in *Correio da Manhã*, Rio de Janeiro, 8 jul. 1939, p. 9). O mesmo era dito por Th. de Andrade: para ele, o fundamental era que as Sete Quedas fossem contornadas, ou pela EFML ou por “uma rodovia larga e moderna, paralela à linha férrea” (ANDRADE, 1941, p. 85).

Esse não foi, contudo, o caminho seguido naquele momento. No processo que levaria à encampação, o ano chave foi 1943, quando a autoridade federal foi fortalecida no extremo sul de Mato Grosso e no oeste do Paraná por meio da criação dos Territórios Federais de Ponta Porã e do Iguazu. No mesmo ano e nessas mesmas regiões, tomou maior vulto a ação brasileira relativa aos transportes, com a criação do Serviço de Navegação da Bacia do Prata (SNBP) – uma autarquia federal instituída em fevereiro de 1943 com a incumbência de “praticar a navegação dos rios Paraguai e Paraná e afluentes, sucedendo às empresas que antes faziam essa navegação” (REZENDE, 2001, p. 18). Considerando, enfim, que o SNBP necessitava de meios para “praticar de forma regular e rentável uma navegação no Baixo Paraná”, o governo federal determinou, pelo decreto-lei nº 6.428 (17 abr. 1944), que lhe fosse incorporada a EFML³². A operação da via foi assumida pelo SNBP em 1º de junho de 1944 e, pouco depois, iniciaram-se os trabalhos da “comissão de técnicos” incumbida da avaliação dos bens incorporados, cujo relatório serviria de base para a fixação da indenização a ser paga à CML (CML 1945, p. 6.001).

A operação ferroviária

Como foi dito, não encontrei informações regulares sobre a EFML nos documentos da empresa e tampouco nos relatórios oficiais, e a situação é quase a mesma no que concerne às estatísticas. Assim, o presente estudo vale-se de indicações esparsas, coletadas em variadas fontes, todas disponíveis na internet, como o *Diário Oficial da União* (DOU), a legislação federal e a imprensa periódica, sobretudo o *Correio da Manhã* (RJ) e jornais de Curitiba. Foram-me também muito úteis, além de relatos de viajantes, o relatório de V. Drumond (1955) e a monografia de Tomazinho (1982), que traz valiosas informações prestadas por pessoas que vivenciaram diretamente, pelo menos nas décadas de 1930 e 1940, os processos aqui estudados.

A operação a cargo da empresa proprietária

As duas pequenas locomotivas Orenstein & Koppel, as únicas existentes nos primeiros anos de operação mecanizada, podiam transportar, nas fortes rampas de 4%, “sólo 5.000 kilos de yerba” cada uma (SIDWELL, p. 9). Assim, já em 1920 (LEE, p. 39), foi encomendada à empresa Baldwin, em Buenos Aires, uma máquina “*que podría acarrear cuatro veces más*” (SIDWELL, 2006, p. 9). Ainda na década de 1920, foram adquiridas duas outras locomotivas Baldwin, idênticas à primeira: uma em 1923 e outra, como foi dito, em 1929, as quais “*contribuyeron enormemente a la economía*

del transporte” (SIDWELL, 2006, p. 9; LEE, p. 39). Também nessa década menciona-se uma outra locomotiva, “movida a gasolina, mais ágil, porém, de maior consumo”, destinada apenas às “manobras internas de pátio”; havia, enfim, autos de linha, utilizados no transporte de passageiros, sobretudo “administradores, funcionários e esporadicamente [...] turistas que lá chegavam” (TOMAZINHO, 1982, p. 51; ver também THOMAS, parte 2, p. 32).

Em meados da década de 1920, as operações da pequena ferrovia foram afetadas pelos desdobramentos do segundo 5 de Julho, ou seja, a revolta tenentista ocorrida em São Paulo, em julho de 1924. Inicialmente guarnecidas por um pequeno contingente legalista, a ferrovia e demais instalações da empresa foram ocupadas pelos revoltosos de meados de setembro de 1924 a abril de 1925 (v. MACAULAY, s. d., p. 28, 32-33, 102; CABANAS, 2014, p. 148-149, 167). Segundo relata Sidwell, o comandante legalista havia exigido “*que pusieramos a su disposición una de nuestras locomotoras con un vagón y con vapor día y noche*”; os rebeldes, por sua vez, ao abandonarem Porto Mendes, provocaram o descarrilamento de uma locomotiva e cortaram os cabos da *zorra*, o dispositivo funicular ali existente (SIDWELL, 2006, p. 10, 12). De acordo com o autor, durante a ocupação, se haviam acumulado no depósito cerca de 100 toneladas de erva (id., p. 12).

Em Guaiá, segundo registra Tomazinho (tendo como fonte Carlos Engel), a empresa mantinha uma Administração Central, à qual se subordinavam, entre outras, a *Seção da estrada de ferro* e a *Seção de manutenção mecânica (oficina)*. Essa última, que atendia não apenas à ferrovia mas também ao material flutuante da empresa³³, chegou a empregar 80 pessoas e fabricava “hélices para embarcações, sapatas para locomotivas, vagonetas para o transporte ferroviário e até cascos de aço para embarcações” (TOMAZINHO, 1982, p. 45 e 52). O mesmo autor traz informações sobre o funcionamento da ferrovia, com base no relato de Domingos Salvador Rolon:

saíam de Guaiá, diariamente, três composições com quatro vagões cada, transportando cada uma dessas composições, em média, 480 sacas de 60 kg de erva-mate, com exceção da última que partia às 8:00 horas da manhã, levando de 420 a 430 sacas, por haver necessidade de se reservar espaço para o transporte de passageiros ou trabalhadores da empresa. (TOMAZINHO, 1982, p. 50-51).

Outras informações são fornecidas pelos relatos de viajantes. Destes, o mais detalhado é o de Cesar Martinez, cuja viagem parece haver ocorrido no primeiro semestre de 1924:

À nossa espera [em Porto Mendes] está formado o comboio: uma pequena locomotiva puxando um carro com coberta, o único, de cortinas aos lados [...]. Os assentos são cadeiras de desarmar, móveis [...]. Na ausência de passageiros, o carro é destinado ao transporte de carga. [...] o pequeno comboio arranca vagarosamente, até alcançar a velocidade máxima que é de 18 quilômetros por hora. (MARTINEZ, 1925, p. 122-123).

Ao descrever a viagem de volta, realizada em um domingo, Martinez deixa claros os limites operacionais da ferrovia: “O comboio compunha-se de diversos carros com erva-mate e o vagão de passageiros. Nos carros de carga iam mulheres e peões, muitos a passeio até Porto Mendes, outros de viagem a Posadas [capital da província argentina de Misiones]”; nessas circunstâncias, completa, o comboio “atrasa-se nas subidas em virtude do peso” (id., p. 153)³⁴.

Tomazinho registra a importância que tinha o transporte do próprio pessoal da empresa. Era por Porto Mendes, escreve, “que afluíam as massas trabalhadoras” da concessionária, “recrutadas no Paraguai através de sua agência argentina de Posadas”:

Os trabalhadores recrutados em Posadas eram embarcados nos navios que vinham até Porto Mendes para serem carregadores [sic] de erva-mate. De Porto Mendes, pela ferrovia, atingiam Guaíra, onde eram admitidos por essa Administração, ou então, pelas chatas da Companhia que buscavam o mate no sul de Mato Grosso, eram levados para essa região para o trabalho nos ervais. (1982, p. 46 e 57).

Entre as mercadorias, a principal era efetivamente a erva-mate – transferida, em Porto Mendes, para os vapores que a transportavam até Posadas, de onde seguia para Buenos Aires pelo *Ferrocarril Nordeste Argentino* (LEE, [193?], p. 41-42). Mas eram transportados também vários outros gêneros, destinados ao abastecimento dos vastos domínios da empresa, tanto no Paraná como no sul de Mato Grosso: “de São Paulo vinham os produtos de consumo”, escreve Tomazinho – referindo-se, no caso, aos gêneros de produção nacional, pelo que se deduz do que vem em sequência: “Da Argentina para Porto Mendes, e deste para Guaíra e Campanário³⁵, vinham os produtos dependentes de importação, como combustível, máquinas, veículos, motores, peças de reposição, equipamentos ferroviários, elétricos, trigo e outros” (1982, p. 46).

Dadas as dificuldades da ligação com Curitiba (dependente de uma longa e desconfortável estrada de terra), a integração com o mercado nacional brasileiro fazia-se por intermédio do alto Paraná. Havia navegação regular (provida pela própria empresa ervateira ou pela Companhia Viação São Paulo-Mato Grosso) entre Guaíra e portos como *Presidente Epitácio* e *Jupirá* – servidos respectivamente pelas ferrovias Sorocabana e Noroeste do Brasil e ligados, por via ferroviária, à cidade de São Paulo e daí a Santos e ao Rio de Janeiro (cf. QUEIROZ, 2004). Os contatos nacionais da empresa davam-se por meio de Epitácio, onde ela aliás possuía uma agência (TOMAZINHO, 1982, p. 45), e até mesmo seus dirigentes no Paraná utilizavam essa rota, conforme noticiava um jornal de Curitiba: “embarcou ontem para Guaíra, via São Paulo”, o “digno representante” da CML, Major Philinto Braga (*A República*, 25 set. 1929, p. 4)³⁶.

Com relação a passageiros, o que se observa é que, em face da carência de transportes para a região, era relativamente grande a demanda de terceiros – a qual, registrada desde o início das operações da ferrovia, abrangia principalmente pessoal dos governos e, em número aparentemente não-desprezível, “simples” turistas, atraídos pelas belezas naturais das Sete Quedas e das Cataratas do Iguaçu.

William Reid, que viajou pela região, ao que parece, já em outubro de 1917, embora não tenha relatado sua viagem pela ferrovia, aponta as perspectivas que ela abria para o turismo – atribuindo aliás a empresa certo interesse nesse ramo (REID, 1918, p. 210)³⁷. Entretanto, ao relatar a visita feita a Guaíra, em 1926, por Edith K. Roosevelt, viúva do ex-presidente dos EUA, Th. Roosevelt, o próprio Sidwell afirma haver pedido a ela “*que no publicite los Saltos de Guayra por el mundo*”, porque “*no estábamos capacitados para recibir turistas*” – tanto que, assim como Martinez, a ilustre visitante foi transportada de forma improvisada: “*Había un tren en Porto Mendes descargando yerba en el depósito, en cuanto se terminó la tarea el Sr. López [gerente] colocó unas sillas más o menos cómodas en el vagón de carga vacío, que tuvo que suplir como vagón de pasajeros*” (SIDWELL, 2006, p. 26-27). De fato, ainda nessa época, a empresa não dispunha de carros de passageiros. Pelo que se deduz, eles foram providenciados por ocasião da admissão do tráfego público: depois de 1930, escreveu Thomas, “*the company seems to have built some kind of home made wooden passenger car to serve the public*”³⁸ (2012, parte 2, p. 33).

Seja como for, viagens puramente turísticas, no circuito Rio-Buenos Aires, passando por Jupia, Guaíra e Iguazu, eram reclamadas, já em 1920, pelo citado “João do Bacanga” (*A República*, Curitiba, 15 mar. 1920, p. 1). Na presente pesquisa, encontrei muitas informações sobre “excursões” regulares a Guaíra e Foz do Iguazu, incluindo o trânsito pela EFML. É o caso, por exemplo, de uma excursão às cataratas do Iguazu, organizada pelo *Touring Club* do Brasil, divulgada em maio de 1933³⁹. Na mesma época, a empresa carioca *Exprinter* oferecia o “Décimo cruzeiro às Sete Quedas e às Cataratas do Iguazu”, partindo do Rio e passando pelo Porto Tibiriçá⁴⁰, Guaíra, Porto Mendes e Porto Aguirre (*Correio da Manhã*, R. de Janeiro, 11 jun. 1933, p. 7)⁴¹. Assim, embora não me tenha sido possível aprofundar o exame da relação entre a EFML e o turismo, nos moldes do trabalho de Barquín (2013), penso que essa ferrovia pode ter contribuído para a consolidação das Sete Quedas e das Cataratas do Iguazu como destinos turísticos.

O governo da União utilizava também a EFML para atender às instituições federais presentes em Foz do Iguazu, como o Parque Nacional e organizações militares. Em abril de 1940, por exemplo, o ministro do Trabalho comunicava ao “Diretor da Estrada de Ferro Companhia Mate Laranjeira” que um certo alto funcionário do ministério, viajando a serviço, estava autorizado a “requisitar passagens e transporte de bagagens” (in DOU 26 abr. 1940, p. 7.524)⁴².

Enfim, a tal ponto servia a ferrovia a terceiros que, em 1934 e novamente em 1938, autoridades federais promoveram entendimentos entre as companhias de navegação buscando harmonizar os horários das embarcações que chegavam a Guaíra com os daquelas que arribavam a Porto Mendes – notando, por exemplo, que “têm ocorrido, constantemente, estragarem-se gêneros de primeira necessidade, destinados a Foz do Iguazu e demais populações ribeirinhas, pela espera de condução em Porto Mendes” (ofício do ministro da Marinha ao ministro da Viação e Obras Públicas, in DOU 21 maio 1938, seção 1, p. 9.763).

Tabela 1 – EFML: principais mercadorias transportadas (ton) – 1939, 1941 e 1942

	Açúcar	Álcool e aguardente	Arroz	Charque	Madeira	Milho	Sal	Tecidos nacionais	Diversas ¹	Totais
1939	---	---	---	---	---	---	---	---	---	12.007
1941	80	2	20	10	20	3	40	5	11.153	11.333
1942	71	3	5	5	1.103	57	38	4	9.525	10.811

Fontes: EEF de 1939, p. 114; EEF de 1941, p. 78-79, 82-83; EEF de 1942, p. 104-105, 107, 109.

¹Incluem erva-mate.

Tabela 2 – EFML: Mercadorias “diversas” transportadas em 1942¹

	Banha	Erva-mate	Farinha de trigo	Feijão	Gasolina	Outras não especificadas ²	Totais
Ton	5	8.767	251	6	9	487	9.525
Ton/km	289	525.994	15.078	355	564	29.241	571.521
Percurso médio ³	57,8	60,0	60,1	59,2	62,7	60,0	60,0

Fontes: EEF de 1942, p. 119, 126-127, 131 (cf. Errata), 141.

¹Para os outros anos não constam esses dados.

²Valores calculados a partir dos dados fornecidos pela fonte.

³Percurso médio de 1 ton de mercadoria, em km (valores calculados a partir dos dados fornecidos pela fonte).

Tabela 3 – EFML: transporte de passageiros (1939, 1941 e 1942)¹

Condição	1939	1941		1942			
	nº	nº	pass./km	percurso médio ²	nº	pass./km	percurso médio ²
Pagando	569	1.166	69.960	60,0	1.085	65.100	60,0
Por conta do governo federal	230	268	16.080	60,0	300	18.000	60,0
Grátis	2.850	*	*	-	*	*	-
Totais	3.649	1.434	86.040	60,0	1.385	83.100	60,0

Fontes: EEF de 1939, p. 76, 104; EEF de 1941, p. 68-71; EEF de 1942, p. 87, 89, 91, 93, 144-145.

¹Não consta distinção de classes. * Para 1941 e 1942, informa-se que a empresa não registra os transportes grátis.

²Percurso médio de 1 passageiro, em km (valores calculados a partir dos dados fornecidos pela fonte).

Os poucos dados estatísticos disponíveis mostram que, excetuada a erva-mate⁴³, os demais gêneros tinham uma participação muito pequena no total da movimentação da EFML – notando-se contudo a relativa importância, em 1942, da farinha de trigo, certamente proveniente da Argentina (Tabelas 1 e 2)⁴⁴. No caso de passageiros (Tabela 3), confirma-se a proporção relativamente elevada de transportes por conta do governo federal. Note-se que os percursos médios, tanto de mercadorias como de passageiros, são sempre idênticos ou muito próximos a 60 km, o que indica 1) que o Porto Tomás Laranjeira era pouco utilizado e 2) que eram ínfimos os embarques ou desembarques em pontos intermediários da linha Guaíra-Porto Mendes.

A operação após a encampação

Como não tive acesso ao relatório da comissão dos técnicos, de 1944, não sei qual a avaliação que eles eventualmente puderam fazer do estado da ferrovia, no momento de sua incorporação ao SNBP. A esse respeito, Tomazinho indica apenas os bens ferroviários que foram encampados, com seus respectivos valores – notando-se, por exemplo, que o material rodante consistia em 5 locomotivas, 2 vagões de passageiros de 1ª classe, 1 vagão de 2ª classe, 10 vagões de carga e 5 autos de linha (1982, p. 51).

Assim, tudo o que pude encontrar foram avaliações posteriores à queda do governo que havia promovido a encampação (outubro de 1945). No primeiro relatório do novo ministro da Viação e Obras Públicas (Maurício Joppert da Silva), apresentado no início de 1946, a avaliação é fortemente negativa. O interessante, contudo, é que, assim como havia ocorrido com Tourinho em 1931, a crítica do ministro parece incidir sobre a essência mesma da EFML, ou seja, o fato de ser ela simplesmente uma limitada ferrovia industrial; de fato, ao lamentar o “grau de ineficiência” atingido pela estrada, ele o atribui “principalmente às condições técnicas do [...] traçado” – mencionando, aliás, estudos para sua “remodelação, a breve termo” (SILVA, 1946, p. 112).

Um relatório posterior, elaborado em 1955 pelo procurador-geral do SNBP, foi mais enfático. Referindo-se especificamente ao momento da encampação, disse o procurador: “[A EFML] tinha três locomotivas muito antigas e desiguais, todas sustentadas a reparos consecutivos, de viagem a viagem [...], 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%” (DRUMOND, 1955, p. 2). O geógrafo Pasquale Petrone, da USP, em visita a Guaíra em setembro de 1953, considerou ainda a EFML uma ferrovia “que complementa a navegação fluvial”; mencionando “trens diários”, ele informa que o porto de Guaíra “continua contribuindo para o escoamento da produção de mate dos arredores e do Sul de Mato Grosso” (PETRONE, 1957, p. 63 e 67). Drumond, contudo, afirma que, com o tempo, os transportes foram minguando, “a ponto de nem mais um saco [de mate] ser transportado” nos seis meses anteriores a seu relatório (1955, p. 2). Ele mesmo registra, por outro lado, a falta de investimentos: “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”; nessas circunstâncias, reafirma, “extinguiu-se [a EFML] por ‘senilidade ferroviária’” (id., p. 9).

Vale notar que, em termos econômico-financeiros, a operação da estrada era certamente deficitária: as tarifas estabelecidas em março de 1945 somente foram

majoradas cinco anos depois, e, ainda assim, em proporção claramente insuficiente em face da notória escalada inflacionária daqueles anos: “mercadorias, 20%; passageiros, 10%” [Portaria nº 352, de 17 abr. 1950, in DOU 12 maio 1950, seção 1, p. 7.358; sobre a inflação no período, ver Abreu (2013), p. 200-205].

Enfim, a “senilidade” da EFML parece confirmada já pela *Estatística* de 1954, segundo a qual seu tráfego encontrava-se “paralisado” (p. 188). Suas operações, contudo, foram efetivamente encerradas apenas em 1959, conforme registram tanto a tradição oral (TOMAZINHO, 1982, p. 50) como a documentação (no caso, a Portaria 253, de 17 set. 1964, do diretor geral do SNBP, in DOU 23 nov. 1964, seção 2, p. 2.769, segundo a qual o serviço da EFML estava “paralisado” havia “mais de 5 anos”).

Conclusões

A meu ver, o que a presente pesquisa revela, acima de tudo, é o grande contraste entre a importância atribuída à EFML, isto é, sua importância simbólica, e a importância real que ela teve enquanto meio de transporte. Antes da encampação, o que se tinha era simplesmente uma linha de limitada capacidade, que, além de útil para os propósitos particulares da empresa, prestava a terceiros serviços também limitados, embora de alguma relevância – o que significa, conforme sugerem as avaliações de Mário Tourinho e Maurício Joppert da Silva, que a EFML não teria como cumprir, de modo eficiente, o grandioso papel que lhe atribuíam.

Desse modo, a insistência das autoridades paranaenses na “abertura ao tráfego público” adquire sentido, em primeiro lugar, no interior do jogo entre a poderosa empresa e as oligarquias dirigentes do estado: uma intensa “troca de favores”, na qual se incluíam até mesmo vultosos empréstimos financeiros feitos pela empresa ao estado (cf. BIANCHINI, 2000, p. 138-142). Nesse jogo, a supervalorização da importância daquela pequena linha industrial (vale dizer, de seu papel potencialmente relevante para o desenvolvimento dos territórios de Oeste) surge de ambos os lados. Tomemos, por exemplo, um texto publicado por um jornal de Curitiba em 1929 (de autoria, ao que parece, de Jaime Ballão, importante jornalista e político paranaense). Segundo o autor, a ferrovia havia dado à empresa “a chave das comunicações de toda a vasta região da fronteira”, o que era “inconveniente para os interesses do estado”, cuja rede viária ficava “estrangulada por esse grave obstáculo” (*A República*, Curitiba, 13 mar. 1929, p. 1). Na verdade, não havia estrangulamento algum: já existia ali uma estrada de terra, e o estado dispunha, se quisesse, de meios para melhorá-la⁴⁵. Por outro lado, certamente interessada em lustrar sua imagem e favorecer suas relações com os governantes paranaenses, a própria empresa não deixou de propagar a versão segundo a qual os significados de sua via férrea transcendiam interesses meramente privados. De fato, ao enviar ao presidente do estado, em junho de 1917, um telegrama noticiando a viagem inaugural da ferrovia, o representante da LMC, Philinto Braga, congratulou-se com o estado, “pelo grande melhoramento implantado nesta zona”, e com o próprio presidente, “em cujo período governamental se realizou tão importante melhoramento” (*A República*, Curitiba, 8 jun. 1917, p. 1).

Mas é claro que tal jogo se desenrolava em um contexto mais amplo, que convém ressaltar: a sobrevivência, no século XX, da forte crença nas ferrovias como um artefato quase mágico, a cujo simples toque os “sertões” floresceriam, integrando-se a um *progresso* e uma *civilização* tomados em abstrato – ecos daquele “otimismo progressista” que, na segunda metade do século XIX, “impregnava a atmosfera da sociedade burguesa em formação” (HARDMAN, 1988, p. 49). Tal crença não era, por certo, necessariamente sincera nem muito menos inocente. Ao contrário, as falas acima referidas – destinadas principalmente a conferir credibilidade ao jogo da empresa e dos governantes perante a opinião pública – indicam que se tratava aí da conhecida “luta simbólica pela produção do senso comum” – “mais precisamente, pelo monopólio da *nomeação* legítima como imposição oficial – isto é, explícita e pública – da visão legítima do mundo social” (BOURDIEU, 1989, p. 146; grifo do original).

Enfim, mesmo cercada de discursos que apregoavam sua importância para os altos interesses da nacionalidade, a “senil” EFML viu seus trilhos serem arrancados e vendidos, juntamente com suas velhas locomotivas e outros materiais, ao longo da década de 1960⁴⁶ – e os viajantes que percorrem, nos dias de hoje, a estrada vicinal que se sobrepôs a parte de seu antigo traçado, não têm o mínimo vislumbre de seu movimentado passado.

Referências

- ABREU, Marcelo de Paiva. O processo econômico. In: GOMES, Ângela de Castro (Org.). *Olhando para dentro: 1930-1964*. Madrid: Fundación Mapfre; Rio de Janeiro: Ed. Objetiva, 2013. p. 179-227. (Col. História do Brasil Nação: 1808-2010, v. 4).
- ANDRADE, Theophilo de. *O Rio Paraná no roteiro da marcha para o oeste*. Rio de Janeiro: Ed. Pongetti, 1941.
- ARRUDA, Gilmar. Heródoto. In: CICLO da erva-mate em Mato Grosso do Sul: 1883-1947. Campo Grande: Instituto Euvaldo Lodi, 1986. p. 195-310.
- BARQUÍN, Rafael. El turismo y los primeros ferrocarriles españoles (1855-1900). *Revista de Historia TST – Transportes, Servicios y Telecomunicaciones*, Madrid, n. 24, p. 110-136, jun. 2013.
- BIANCHINI, Odaléa C. Diniz. *A Companhia Matte Larangeira e a ocupação da terra do sul de Mato Grosso (1880-1940)*. Campo Grande: Ed. UFMS, 2000. 264 p.
- BOURDIEU, Pierre. *O poder simbólico*. Trad. Fernando Tomaz. Lisboa: Difel, 1989.
- CABANAS, João. *A Coluna da Morte*. São Paulo: Ed. Unesp, 2014.
- CAMARGO, Afonso Alves de. *Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Presidente Dr. [...] ao instalar-se a Primeira Sessão da 14ª Legislatura em 1º de fevereiro de 1918*. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/179/items>. Acesso em: 13 abr. 2020.

CAMARGO, Afonso Alves de. *Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. [...], Presidente do Estado do Paraná, ao instalar-se a Segunda Sessão da 14ª Legislatura em 1º de fevereiro de 1919*. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/179/items>. Acesso em: 18 abr. 2020.

CAMARGO, Afonso Alves de. *Mensagem dirigida ao Congresso Legislativo do Estado pelo Dr. [...], Presidente do Estado do Paraná, na 1ª Sessão da 15ª Legislatura em 1º de fevereiro de 1920*. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/179/items>. Acesso em: 13 abr. 2020.

CAMARGO, Afonso Alves de. *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado do Paraná pelo Presidente, Dr. [...], ao instalar-se a 2ª Sessão da 19ª Legislatura*. Curitiba, 1º fev. 1929. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/179/items>. Acesso em: 13 abr. 2020.

CAMARGO, Afonso Alves de. *Mensagem apresentada ao Congresso Legislativo do Estado do Paraná pelo Presidente, Dr. [...], ao instalar-se a 1ª Sessão da 20ª Legislatura*. Curitiba, 1º fev. 1930. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/179/items>. Acesso em: 13 abr. 2020.

CATÁLOGO de Buarque e Maia, engenheiros: 2. fascículo – material Decauville. Rio de Janeiro: Typ. Universal de Laemmert e C., [s. d.].

CHAVES, Antonio José Gonçalves. A luta das bitolas nas estradas de ferro. *Revista do Clube de Engenharia*, Rio de Janeiro, n. 79, p. 3-16, maio/jun. 1942.

CLARK, Daniel K. *Tramways: construction et exploitation*. Paris: Dunod, 1880.

CML (Companhia Mate Laranjeira). Décimo sexto relatório [da diretoria]. Rio de Janeiro, 2 de março de 1945. *Diário Oficial da União*, 4 abr. 1945, p. 6.000-6.002. [CML 1945].

CML (Companhia Mate Laranjeira). Relatório [da diretoria]. Rio de Janeiro, 24 de março de 1930. *Diário Oficial da União*, 5 abr. 1930, p. 7.281. [CML 1930].

CML (Companhia Mate Laranjeira). Segundo relatório [da diretoria]. Rio de Janeiro, 23 de março de 1931. *Diário Oficial da União*, 31 mar. 1931, p. 4.958-60. [CML 1931].

COLLEÇÃO de decretos e regulamentos de 1919. Curitiba: Typ. d'A República, 1920.

COLLEÇÃO de decretos e regulamentos de 1916. Curitiba: Typ. d'A República, [s. d.].

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

CRESTANI, Leandro de A. *História da ocupação na fronteira entre Brasil e Argentina (1881-1930): uma perspectiva comparada e transnacional*. 2019. Tese (Doutorado em História Contemporânea) – Universidade de Évora, Portugal, 2019.

DECRETOS – [1909]. [Curitiba]: [s. n.], [s. d.]

DECRETOS e regulamentos do Estado do Paraná – 1907. Curitiba: Typ. da Penitenciária do Estado, [s. d.].

DERRY, Thomas K.; WILLIAMS, Trevor I. *A short history of technology: from the earliest times to A. D. 1900*. New York: Dover, 2015.

DRUMOND, Victor. [Extrato do relatório do sr. ..., procurador-geral do Serviço de Navegação da Baía do Prata, Rio de Janeiro, 11 de abril de 1955]. In: NAVEGAÇÃO fluvial. Corumbá: ADESG, 1976. Anexo 1. 13 p. Datilografado. [Documento pertencente ao NDIHR – UFMT/Cuiabá].

ELLIS, C. Hamilton. The development of railway engineering. In: SINGER, Charles et al. (Org.). *A history of technology*. Oxford: Clarendon Press, 1958. v. 5 (The late nineteenth century, c. 1850 to c. 1900). p. 322-349.

ESTATÍSTICA das estradas de ferro do Brasil [publicadas no Rio de Janeiro pela Inspeção Federal das Estradas, entre 1920 e 1939, e depois pelo Departamento Nacional das Estradas de Ferro]. Disponíveis em: <https://archive.org/details/memoriaestatisticadobrasil>. Acesso em: 13 abr. 2020.

FERNANDES, José Antônio. *O Instituto Nacional do Mate e a economia ervateira brasileira (1938-1967)*. 2019. Tese (Doutorado em História Econômica) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 2019.

FIGUEIREDO, Lima. *Oeste Paranaense*. São Paulo: Ed. Nacional, 1937. 197 p. fotos.

FOX, Les. Making tracks to the front line: light railways on the western front in WW1. *Permanent Way Institution*, v. 136, p. 51-55, oct. 2018.

GOMES, Ângela de Castro. População e sociedade. In: GOMES, Ângela de Castro (Coord.). *Olhando para dentro: 1930-1964*. Madrid: Fundación Mapfre; Rio de Janeiro: Ed. Objetiva, 2013. p. 41-89. (Col. História do Brasil Nação, v. 4).

GUILLEN, Isabel C. Martins. *O imaginário do sertão: lutas e resistências ao domínio da Companhia Mate Larangeira (Mato Grosso: 1890-1945)*. 1991. Dissertação (Mestrado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, Universidade Estadual de Campinas, Campinas, 1991.

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

GUIMARÃES, Benício. *Locomotivas a vapor nas atividades industriais no Brasil*. Petrópolis: [s. n.], 1996. 75 p. il.

HARDMAN, Francisco F. *Trem fantasma: a modernidade na selva*. São Paulo: Companhia das Letras, 1988.

HOBSBAWM, Eric. *A era do capital: 1848-1875*. 2. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1979.

INDUSTRIA da herva-matte, A. In: ALBUM graphico do Estado de Matto Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá, Hamburgo, 1914. p. 254-256.

KROETZ, Lando R. *As estradas de ferro do Paraná – 1880-1940*. 1985. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo, 1985.

LANGARO, Jiani F. De sertão a região: história, memória e regionalismo na fronteira Brasil-Paraguai-Argentina. In: GEBARA, Ademir; BALLER, Leandro; CABALLERO CAMPOS, Anibal Herib (Orgs.). *Leituras de fronteiras: trajetórias, histórias e territórios*. Jundiaí: Paco Editorial, 2018. p. 139-151.

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

LEIS de 1919. Curitiba: Typ. d'A República, 1919.

LEIS de 1920. Curitiba: Typ. d'A República, 1921.

LEIS de 1923. Curitiba: Typ. d'A República, 1923.

LEIS, decretos e regulamentos do Estado do Paraná – 1901. Curitiba: Typ. da Penitenciária do Ahu, [s. d.].

LEIS, decretos e regulamentos do Estado do Paraná – 1903. Curitiba: Typ. da Penitenciária do Ahu, 1911.

LENHARO, Alcir. *Colonização e trabalho no Brasil: Amazônia, Nordeste e Centro-Oeste – Os anos 30*. 2. ed. Campinas: Ed. da Unicamp, 1986.

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

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

LOMBA, Alcimar Lopes. *O transporte ferroviário na Companhia Mate Laranjeira (1906-1944)*. 2002. 34 f. Monografia (Iniciação Científica) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Dourados, 2002.

MACAULAY, Neill. *A Coluna Prestes: revolução no Brasil*. 2. ed. Trad. Flora Machman. Rio de Janeiro: Difel, [s.d.].

MAGALHÃES, Luiz Alfredo Marques. *Retratos de uma época: os Mendes Gonçalves & a Cia. Matte Larangeira*. 2. ed. Ponta Porã: Campo Grande: Alvorada, 2014.

MARTINEZ, Cesar. *Sertões do Iguassu*. São Paulo: Cia. Graphico-Editora Monteiro Lobato, 1925.

MUNTOREANU, Hortência Zeballos. *Guahyrá – Guaíra*. São Paulo: Arte Impressa N, 1992.

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

PINTO, Adolfo Augusto. *História da viação pública de São Paulo*. 2. ed. fac-similar. Introdução e notas de Célio Debes. São Paulo: Governo do Estado, 1977.

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

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. A navegação na Bacia do Paraná e a integração do antigo sul de Mato Grosso ao mercado nacional. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo, v. 7, n. 1, p. 165-197, jan./jun. 2004.

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

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. *A empresa Laranjeira, Mendes & Cia. (1903-1917): novos caminhos para a erva-mate do antigo Sul de Mato Grosso*. In: JORNADAS URUGUAYAS DE HISTORIA ECONÓMICA, IV, 2015, Montevideo. Montevideo, Uruguay: Asociación Uruguaya de Historia Económica, p. 1-29, 2015b

QUEIROZ, Paulo R. Cimó. *A E. F. Guaíra-Porto Mendes (1ª metade do século XX): notas preliminares*. In: CONGRESSO LATINO-AMERICANO DE HISTÓRIA ECONÓMICA, 5., 2016, São Paulo. 32 p. (Simpósio Meios de transporte e vias de comunicação na América Latina – séculos XIX e XX).

REID, William A. A new gateway to the heart of South America. *Bulletin of the Pan American Union*, 1918. p. 192-210.

REZENDE, Renato Arruda de. *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) – Universidade Federal de Mato Grosso do Sul, Dourados, 2001.

SANTOS, Camila Comerlato. *Território Federal de Ponta Porã: o Brasil de Vargas e a “Marcha para Oeste”*. 2016. 172 f. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul, Porto Alegre, 2016.

SANTOS, Claudino R. Ferreira dos. *Relatório apresentado ao Exmo. Sr. Dr. Francisco Xavier da Silva, presidente do Estado do Paraná, em 31 de dezembro de 1909, pelo bacharel [...], Secretario d’Estado dos Negocios de Obras Públicas e Colonização*. Curitiba: Typographia d’ “A Republica”, 1910. Disponível em: <http://www.arquivopublico.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=59>. Acesso em: 13 abr. 2020.

SANTOS, Claudino R. Ferreira dos. *Relatório apresentado ao Exmo. Snr. Dr. Francisco Xavier da Silva, presidente do Estado, em 31 de dezembro de 1910, pelo bacharel [...], Secretario d’Estado dos Negócios de Obras Públicas e Colonização*. Curitiba: Typographia d’ “A Republica”, 1911. Disponível em: <http://www.arquivopublico.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=59>. Acesso em: 13 abr. 2020.

SANTOS, Lúcia de Moura. “*Sanear, educar, povoar*”: um estudo sobre o Território Federal de Ponta Porã (1943-1947). 2018. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de História, Universidade Federal da Grande Dourados, Dourados, 2018.

SEVCENKO, Nicolau. *Literatura como missão: tensões sociais e criação cultural na Primeira República*. 2. ed. São Paulo: Brasiliense, 1985.

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

SILVA, J. Fernandes da. Estradas de ferro. In: O BRASIL: suas riquezas naturais, suas indústrias. Rio de Janeiro: Centro Industrial do Brasil, 1909. t. 3 (Indústria de Transportes, Indústria Fabril). (Ed. fac-similar in: SÉRIES estatísticas retrospectivas. Rio de Janeiro: IBGE, 1986. v. 2, t. 3, p. 1-86.)

SILVA, Maurício Joppert da. *Relatório apresentado ao Excelentíssimo Senhor Doutor José Linhares, Presidente da República, pelo Prof. [...], Ministro de Estado dos Negócios da Viação e Obras Públicas (novembro de 1945 a janeiro de 1946)*. Rio de Janeiro, 1946. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/145/items>. Acesso em: 13 abr. 2020.

TELLES, Pedro Carlos da S. *História da engenharia ferroviária no Brasil*. Rio de Janeiro: Notícia & Cia., 2011.

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

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

TOURINHO, Mário. *Mensagem dirigida pelo Interventor Federal do Paraná, general [...], ao Chefe do Governo Provisório da República, Dr. Getúlio Vargas*. Curitiba, 5 out. 1931. Disponível em: <http://ddsnext.crl.edu/titles/179/items>. Acesso em: 13 abr. 2020.

TRAVASSOS, Mário. *Projeção continental do Brasil*. 4. ed. S. Paulo: Nacional, 1947.

VIEIRA, Flávio. Os caminhos ferroviários brasileiros. In: I CENTENÁRIO das ferrovias brasileiras. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do IBGE, 1954. p. 86-175.

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

WEINSCHENK, Benjamin. *Manual do engenheiro de estradas de ferro*. Rio de Janeiro: Typ. Universal de H. Laemmert e C., 1882.

WESTPHALEN, Cecília M. *História documental do Paraná: primórdios da colonização moderna da região de Itaipu*. Curitiba: SBPH-PR, 1987.

Notas

¹ Cf., p. ex., Hobsbawm (1979, p. 72 e ss.); Hardman (1988, *passim*).

² “Em um caminho comum, a carga normal de carvão para um cavalo ficava em torno de 860 kg, enquanto, sobre os trilhos, um cavalo podia conduzir regularmente 2.130 kg.”

³ O uso do vapor na tração de veículos, experimentado pelo francês Cugnot em 1769, foi aperfeiçoado na primeira década do século XIX pelo britânico Richard Trevithick, “*who effectively joined the steam-locomotive to the rail-way*” (“quem efetivamente uniu a locomotiva a vapor à via férrea”, DERRY & WILLIAMS, 2015, p. 331-332).

⁴ *Bitola* é a distância entre os trilhos. A bitola considerada *standard*, surgida na Inglaterra e adotada pelos EUA e muitos outros países, media 1,435 m (4 pés e 8,5 polegadas). No Brasil, contudo, generalizou-se o uso da bitola *métrica* (de 1 metro), às vezes chamada de *estreita* para diferenciá-la da *bitola larga* brasileira, de 1,60 m (CHAVES, 1942). No entanto, no Brasil como em todo o mundo, usaram-se bitolas inferiores a 1 metro (também chamadas, mais apropriadamente, de *estreitas*). Sobre esse assunto, v. Silva (1909) e Telles (2011, p. 61-62).

⁵ Chamam-se *obras de arte* as pontes, pontilhões, viadutos e túneis construídos no traçado de uma via de transporte.

⁶ Entre nós, seu uso foi registrado em usinas de açúcar, tanto no Nordeste como no Sudeste, e em outras atividades econômicas, como fazendas de café, indústrias têxteis e de cimento, extração de carvão e outros minérios, portos, construção de barragens e açudes etc. (GUIMARÃES, 1996).

⁷ A produção mato-grossense de erva-mate, iniciada de modo mais consistente na década de 1880, representou parcela significativa da produção brasileira, embora quase sempre menor que a dos demais estados produtores (Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul). A esse respeito, ver, p. ex., Fernandes (2019).

⁸ Nesta oportunidade, manifesto meus agradecimentos ao pessoal do Arquivo Público do Paraná e do Instituto de Terras, Cartografia e Geociências do estado do Paraná (ITCG-PR), que muito me auxiliaram em minhas pesquisas em seus respectivos acervos.

⁹ No presente texto, designo como “médio Paraná” a seção entre as Sete Quedas e o ponto onde o rio Paraná recebe o Paraguai.

¹⁰ Desde 1982 as Sete Quedas encontram-se submersas pelo lago da grande usina hidrelétrica de Itaipu (binacional Brasil-Paraguai).

¹¹ A esse respeito, é especialmente interessante o texto intitulado *O Alto Rio Paraná*, escrito em 1925 pelo capitão Lobato Filho, então adido militar brasileiro na República do Paraguai (In: LOBATO FILHO, 1953, p. 99-137).

¹² Convém registrar que, nessa época, os dirigentes do Paraná não compartilhavam essa visão negativa do extremo oeste de seu estado como uma fronteira “desnacionalizada”: “na década de 1920, a presença estrangeira era vista pelas autoridades paranaenses como uma estratégia para desenvolver a economia e não parte de um contexto de invasão” (LANGARO, 2018, p. 142).

¹³ Vale lembrar que, como foi dito no início deste tópico, a LMC já havia anteriormente construído, “informalmente”, uma estrada carroçável, ou pelo menos uma boa picada de contorno das Quedas.

¹⁴ Sevckenko, por exemplo, refere-se extensamente à ação dos “aventureiros e especuladores” que povoaram a cena político-econômica do Rio de Janeiro após a instauração da República (1985, p. 25-26) – uma situação que certamente se repetia, com eventuais diferenças, nas capitais estaduais pelo país afora.

¹⁵ Esse contrato foi assinado em 27 de julho de 1916, conforme é referido na documentação posterior, mas não me foi possível localizá-lo. As informações aqui utilizadas foram retiradas do decreto nº 545-A, de 29 jun. 1916, que estipulou as cláusulas do futuro contrato.

¹⁶ A expressão *tropas* designa aqui as caravanas formadas por bestas de carga e seus condutores.

¹⁷ Vale notar que essa cláusula convenientemente ignorava o fato de que, em 1916, como veremos, uma linha férrea já estava construída no local havia vários anos.

¹⁸ Além disso, ao final da concessão, também a via férrea reverteria sem ônus para o estado com todo o seu material e dependências (cf. loc. cit., cláusula 16ª).

¹⁹ Sidwell, que chegou a ocupar durante muitos anos o cargo de gerente geral da empresa em Guaíra, deixou um breve relato de suas experiências na região. Partes desse texto, no original em inglês, são transcritas por Thomas (2012), e há também uma versão integral do relato em espanhol, por Enrique Sidwell. Devo o acesso ao artigo de Thomas e à versão de E. Sidwell, respectivamente, a Ricardo Melo Araújo e Leandro Baller (aos quais sou, por isso, muito grato).

²⁰ Deduz-se assim que, para evitar cortes e aterros, os primeiros construtores da linha férrea haviam simplesmente acompanhado o perfil transversal da estrada carroçável – na qual, segundo o já referido contrato de julho de 1916, a rampa máxima seria precisamente de 8%. Com relação aos construtores acima mencionados, dispomos apenas do relato do próprio Sidwell, segundo o qual ele havia sido antecedido no cargo, sucessivamente, por três outros engenheiros, sendo um alemão, um francês e um italiano (SIDWELL, 2006, p. 5).

²¹ Tradução: “painéis pré-fabricados formados por trilhos leves de aço presos a dormentes de aço”.

²² Para fotografias, ver, entre outros, o seguinte sítio: <http://vfc0.brazilia.jor.br/ferrovias/Rede-Viacao-Parana-Santa-Catarina-RVPSC/Estrada-de-Ferro-Mate-Laranjeira.shtml> – Acesso em 14 fev. 2020.

²³ Durante a pesquisa, não consegui encontrar o texto original do contrato. Por esse motivo, as informações aqui transcritas são as que constam no preâmbulo do decreto nº 461, de 19 fev. 1931 – transcrito, por sua vez, in Tourinho (1931, p. 58-59). Noto que, entre as compensações dadas à empresa, destacava-se a “cessão gratuita de cem mil hectares de terras de domínio do Estado”.

²⁴ Outra razão, talvez mais poderosa, para a criação desse novo porto, era o interesse da EML em manter o caráter privado de Guaíra, ou seja, evitar que o movimento de passageiros e cargas de terceiros perturbasse o rígido regramento interno estabelecido pela empresa (cf. GUILLEN, 2003, p. 110).

²⁵ A esse respeito, ver, p. ex., Fernandes, 2019; Linhares (1969, p. 357-358, p. 363) e Corrêa Filho (1957, p. 73-74).

²⁶ Cabe notar, aliás, que essa redução das importações, quando efetivamente ocorreu, já na década de 1930, atingiu muito menos a erva *cancheada*, exportada pela empresa, que a *beneficiada*, exportada principalmente pelo Paraná.

²⁷ Noto que, pelas leis argentinas, a LMC, uma simples sociedade mercantil, não estava obrigada sequer a publicar seus balanços, enquanto a EML, uma sociedade anônima, devia publicar balanços, mas não os relatórios de gestão. Já a diretoria da CML, sociedade anônima, estava obrigada pela legislação brasileira a publicar os relatórios anuais apresentados às assembleias de acionistas.

²⁸ Para simplificar a redação, os relatórios apresentados pela diretoria da empresa às assembleias de acionistas são aqui designados pela abreviatura CML seguida do ano em que se realizou a assembleia (ficando claro, portanto, que um relatório assim designado se refere principalmente às atividades do ano anterior).

²⁹ Sobre a *Marcha para Oeste*, ver, entre outros, Lenharo (1986) e Gomes (2013).

³⁰ A esse respeito, ver, entre outros trabalhos, Guillen (1991), Camila Santos (2016) e Lúcia Santos (2018).

³¹ Como um exemplo, entre muitos, cito aqui uma informação publicada ainda em 1954: “Essa linha [EFML] será, futuramente, incorporada ao prolongamento da E. F. São Paulo-Paraná [...] como trecho final da estrada que, em virtude de um convênio internacional firmado pelo Brasil e Paraguai, estabelecerá uma das ligações ferroviárias entre esses países” (VIEIRA, 1954, p. 102, nota 10).

³² O decreto-lei considerava como “partes integrantes dessa ferrovia, além de todo o seu material e instalações fixas”, também “as instalações portuárias de Guaíra e Porto Mendes, e todas as dependências julgadas necessárias à exploração dos respectivos serviços” (art. 1º).

³³ Vale notar que a produção dos ervais explorados pela empresa, no então sul de Mato Grosso, era coletada mediante uma rede de transportes terrestres e fluviais e em seguida encaminhada, por via fluvial, ao porto de Guaíra (cf. QUEIROZ, 2015b).

³⁴ Assim como a maioria dos viajantes, Martinez situa em quatro horas a duração da viagem Guaíra-Porto Mendes. Ver, p. ex., os relatos de João do Bacanga (*A República*, Curitiba, 13 mar. 1920, p. 1), J. B. (*A República*, Curitiba, 22 maio 1920, p. 1) e Figueiredo (1937, p. 113-114).

³⁵ *Campanário* era a sede operacional da empresa no então sul de Mato Grosso.

³⁶ V. tb. o relato da viagem do inspetor de rendas em Foz de Iguazu, Joaquim R. Braga (*A República*, 22 mar. 1930, p. 3). Cabe notar que, desde 1937, pelo menos, partindo-se de Curitiba, pelas ferrovias paranaenses, podia-se atingir a E. F. Sorocabana em *Ourinhos*, isto é, sem precisar passar pela cidade de S. Paulo (cf. KROETZ, 1985, p. 83).

³⁷ Devo o acesso ao artigo de Reid a Susan Wilkinson, a quem manifesto meus agradecimentos.

³⁸ Tradução: “a empresa parece ter construído uma espécie de carro de passageiros artesanal, de madeira, para atender ao público”.

³⁹ Segundo o programa dessa excursão, partindo do Rio de Janeiro, os viajantes seguiriam de trem para São Paulo e Pres. Epitácio; daí, pelo rio Paraná, até Guaíra, com visita às Sete Quedas; em seguida, os excursionistas partiriam “em trem da Companhia Mate Laranjeira, para Porto Mendes”, de onde seguiriam para Porto Aguirre (atual Puerto Iguazu), na Argentina (*Correio do Paraná*, Curitiba, 19 maio 1933, p. 3; v. tb. *Correio do Paraná*, 18 ago. 1935, p. 5.).

⁴⁰ Esse porto, situado junto ao de Pres. Epitácio, era operado pela Cia. Viação S. Paulo-Mato Grosso.

⁴¹ No mesmo sentido, ver tb. *Correio da Manhã*, 22 maio 1938, p. 21, e 31 jul. 1938, p. 12.

⁴² Note-se que não se tratava aqui de transporte gratuito, pois o documento acrescentava: “correndo a despesa respectiva à conta do empenho nº” etc. etc.

⁴³ No conjunto dos transportes ferroviários brasileiros, a erva-mate tinha uma participação relativamente restrita, motivo pelo qual ela não figura, na *Estatística*, em item próprio mas, sim, entre as mercadorias “diversas”.

⁴⁴ Nas tabelas, a abreviatura EEF designa as Estatísticas das Estradas de Ferro do Brasil.

⁴⁵ Note-se que, já em março de 1920, o governo do Paraná ficava autorizado a contratar, “mediante concorrência pública, a construção de uma estrada de rodagem para automóveis ligando pelo lado paranaense o alto ao baixo rio Paraná” (lei nº 1.925, de 9 mar. 1920, in LEIS de 1920, p. 313).

⁴⁶ Em setembro de 1964, “grande parte dos trilhos” já havia sido vendida à Companhia Siderúrgica Nacional (cf. Portaria 253, de 17 set. 1964, do diretor geral do SNBP, cit.). O restante dos trilhos, bem como as locomotivas (aí incluídas as três antigas Baldwin) e os *trucks* de veículos diversos, ainda estavam por ser vendidos em 1967 (cf. edital de concorrência pública in DOU 1º fev. 1967, seção 2, p. 315-316). Nessa época, já se havia procedido à quase total erradicação da linha, pois esse edital informa que os trilhos a serem vendidos encontravam-se “empilhados em vários montes ao longo do antigo leito”, restando apenas “pequena quantidade de trilhos fixa ao solo da antiga via permanente”.

Paulo Roberto Cimó Queiroz é graduado em História (Licenciatura Plena) pelas Faculdades Unidas Católicas de Mato Grosso (1982), mestre em História pela Unesp/Assis (1992) e doutor em História Econômica pela USP (1999). Realizou estágio de pós-doutoramento junto ao Programa de Pós-Graduação em História da Universidade Federal Fluminense, UFF (2008-2009). É Professor Titular aposentado da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD), onde atua como Pesquisador Sênior e como docente e orientador no Programa de Pós-Graduação em História (Mestrado e Doutorado). Além disso, coordenou durante muitos anos o Centro de Documentação Regional, laboratório pertencente à Faculdade de Ciências Humanas da UFGD. Sua experiência situa-se especialmente em História do Brasil República e História da Região Platina, destacando-se os seguintes temas: bacia platina: relações internacionais; bacia platina: transportes; fronteiras: economia e política; erva-mate; estradas de ferro; Mato Grosso do Sul: economia; Mato Grosso do Sul: transportes.