

Uma rede transnacional: os caminhos de exportação da erva-mate de Mato Grosso, Brasil (1882-1902)

Paulo Roberto Cimó Queiroz

Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD)–Dourados, MS, Brasil

Resumen

Con el fin de la guerra de la Triple Alianza contra el Paraguay (1870) y la consolidación de la apertura del río Paraguay a la libre navegación brasileña, tomó impulso la explotación económica de los bosques nativos de yerba mate (*Ilex paraguayensis*) en el extremo sur de la provincia brasileña de Mato Grosso. Se le atribuye al empresario Tomás Laranjeira, que logró prácticamente monopolizar los yerbales sul-mato-grossenses, el montaje de una compleja estructura de transporte de la yerba, la que se extendía por los territorios de Brasil y Paraguay hacia la Argentina, el mercado de consumo principal y casi único. La empresa fue sucedida, desde 1891 hasta 1902, por la sociedad anónima *Companhia Mate Laranjeira* (CML), la que mantuvo y amplió, con algunos cambios notables, la estructura de transporte heredada del período anterior. El presente trabajo, basado sobre todo en documentos de CML, busca situar el establecimiento de esa red de transportes en el contexto de los diversos intereses que circundaban al emprendimiento, y demostrar, al mismo tiempo, el carácter verdaderamente "transnacional" asumido por dicha red.

Palabras clave: Companhia Mate Laranjeira, Cuenca del Plata, transportes, industria extractiva.

Códigos JEL: N56, N76, N96, R41.

Abstract

After the end of the Triple Alliance war against Paraguay (1870) and the consolidation of the Paraguayan River opening to free Brazilian navigation, the exploitation of the Paraguayan tea (*Ilex paraguayensis*) native forests located in the south end of the Brazilian province of Mato Grosso boosted. It is attributed to entrepreneur Tomás Laranjeira (who has practically monopolized those forests) the assembling of a complex structure for the Ilex transportation, throughout territories of Brazil and Paraguay heading towards Argentina (the main and almost exclusive consuming market). Laranjeira's company had as successor, from 1891 to 1902, the *Companhia Mate Laranjeira* (CML), a joint-stock company which maintained and enlarged, with some remarkable changes, the transports structure inherited from the previous period. This paper, based mainly on CML documents, intends to place that transportation network in the context of the several interests which surrounded the enterprise and to demonstrate the truly transnational character assumed by the referred network.

Key words: Companhia Mate Laranjeira, Plata Basin, transportation, extractive industry.

JEL Codes: N6, N76, N96, R41.

Uma rede transnacional: os caminhos de exportação da erva-mate de Mato Grosso, Brasil (1882-1902)¹

[Fecha de recepción del original: 20-04-2013; versión definitiva 01-04-2013]

Paulo Roberto Cimó Queiroz

Universidad Federal da Grande Dourados (UFGD)–Dourados, MS, Brasil

1. Introdução

A produção e comércio da erva-mate (*Ilex paraguayensis*) constituiu, desde a época colonial, um importante ramo da economia sul-americana, compreendendo, na referida época, territórios pertencentes às atuais repúblicas do Paraguai, da Argentina e do Peru². A árvore da erva-mate era nativa em toda a porção central da bacia platina (abrangendo sobretudo territórios atualmente pertencentes ao Brasil e ao Paraguai). O hábito de usar as folhas dessa árvore em uma bebida, como uma espécie de complemento alimentar, remonta, como se sabe, aos antigos habitantes dessa região, sobretudo os Guarani. Tendo sido esse hábito adotado pelos conquistadores europeus e seus descendentes, formou-se na América ibérica –sobretudo na região atualmente correspondente à Argentina e ao Uruguai, além do próprio Paraguai e do sul do Brasil– um amplo mercado consumidor, inicialmente abastecido pela produção do Paraguai e mais tarde, já a partir do século XIX, também pela produção brasileira – no caso, as províncias do Paraná, Santa Catarina, Rio Grande do Sul e Mato Grosso³. Vale notar que estamos falando aqui de uma economia extrativista, situação esta que começaria a mudar apenas a partir do início do século XX: nessa época, a Argentina –que, embora fosse o principal mercado consumidor, possuía em seu território (no caso, a província de Misiones) apenas uma área muito pequena de ervais nativos– passou a estimular, mediante políticas oficiais, a exploração de ervais plantados.

Embora a economia ervateira se tenha portanto tornado, ao longo dos séculos XIX e XX, mais ampla e complexa em comparação com o período anterior, seu estudo tem sido relativamente negligenciado – o que se compreende pelo fato de que, com relação a esse período, a atenção dos estudiosos tem sido mais atraída pelas ricas e diversificadas relações que os países da região estabeleceram com o mercado mundial, isto é, extracontinental. Ademais, no que concerne ao Brasil, especialmente negligenciada tem

¹ Uma primeira versão deste trabalho foi apresentada no II Congresso Latino-Americano de História Econômica, realizado na Cidade do México em fevereiro de 2010.

² Garavaglia (1983).

³ Garavaglia (1983); Linhares (1969).

sido a participação, na economia ervateira, da província (depois estado) de Mato Grosso –ofuscada pela importância, sem dúvida muito maior, do complexo ervateiro surgido nas já mencionadas províncias (depois estados) do extremo sul do Brasil.

No presente trabalho, portanto, busco trazer uma contribuição ao estudo do comércio ervateiro que, em fins do século XIX, ligava a Argentina, como grande consumidora, à área produtora do estado brasileiro de Mato Grosso. O referido comércio assumiu importantes contornos, e não só para Mato Grosso (aliás considerado, no Brasil da época, uma área “periférica”). Na última década do século XIX, a extração e comercialização da erva sul-mato-grossense mobilizou importantes capitais, levantados no Rio de Janeiro, e levou à formação de uma grande e moderna empresa (a Companhia Mate Laranjeira) – empresa essa que, sediada na capital da república brasileira, produziu ou reforçou importantes conexões que se estendiam não só a Mato Grosso mas também à República do Paraguai e à própria Argentina. No mercado consumidor argentino, aliás, a erva exportada por Mato Grosso desfrutava de uma privilegiada posição, sendo responsável por algumas das marcas mais consumidas e apreciadas (dentre as quais se destacava a marca *Cruz de Malta*).

A erva-mate era nativa apenas na porção sul⁴ da vasta província de Mato Grosso –concentrando-se, na verdade, em seu extremo meridional [v. Figura 1, ao fim do texto]. Mas é importante notar que os ervais nativos estendiam-se, indistintamente, pelos dois lados da fronteira brasileiro-paraguaia –uma fronteira, aliás, seca e, portanto, extremamente permeável. Assim, este estudo nos revela, entre outras coisas, um interessante caso de uma “economia binacional”, ou “transnacional”, mais ou menos nos moldes do que é mencionado por Cerutti⁵; como veremos, não só as vias e meios de transporte se estendiam pelos dois territórios limítrofes, mas também os empresários e os trabalhadores viviam e operavam tanto no lado brasileiro quanto no paraguaio.

A exploração dos ervais sul-mato-grossenses não parece ter-se iniciado senão após a abertura do rio Paraguai à navegação brasileira, em fins da década de 1850, quando a região obteve um fácil acesso ao principal mercado consumidor da erva (a Argentina). Mesmo assim, a economia ervateira sul-mato-grossense somente ganhou maior impulso após a chamada Guerra do Paraguai (1864-1870), que, tendo desorganizado a produção nessa república, ampliou os espaços para a entrada do produto brasileiro no mercado platino.

No SMT, os ervais estavam situados em terras devolutas (isto é, públicas), de modo que as concessões para exploração consistiam em contratos, aliás temporários, de *arrendamento* (e não de venda) dessas terras – as quais eram consideradas, na verdade, um “sertão bruto”, visto serem habitadas esparsamente por populações indígenas e, de modo ainda mais esparso, por não-índios. A primeira concessão foi obtida, em fins de 1882, por um empresário chamado Tomás Laranjeira. Segundo costuma referir a

⁴ A porção meridional do antigo Mato Grosso foi transformada, em 1977, no novo estado de Mato Grosso do Sul. Para facilitar a redação e, ao mesmo tempo, evitar o anacronismo, essa porção é referida, neste trabalho, como “antigo sul de Mato Grosso”, “sul do antigo Mato Grosso” ou simplesmente SMT.

⁵ Cerutti (1993), pp. 9-11.

historiografia, Laranjeira iniciara suas atividades no SMT em 1873, como fornecedor da comissão demarcadora do tratado de limites recém-firmado entre o Brasil e o Paraguai, e obteve sua concessão graças às relações de amizade que estabelecera com os dirigentes provinciais⁶.

Desde o início a economia ervateira assumiu, no SMT, feições distintas em relação às províncias sulinas brasileiras (Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul). Nessas últimas, a extração e o primeiro beneficiamento (“cancheamento”) eram feitos por numerosos pequenos proprietários, cuja produção era vendida aos chamados “moinhos” –os quais por sua vez a exportavam já pronta para o consumo⁷. Já no SMT configurou-se, durante um bom tempo, uma situação de monopólio, na qual uma única empresa (a de Laranjeira) se encarregava tanto da extração como da exportação – sendo a erva exportada, aliás, apenas cancheada⁸.

De fato, Laranjeira era amigo também, coincidentemente, do primeiro governador nomeado para Mato Grosso após a instauração, no Brasil, do regime republicano (1889) – e por esse meio obteve do governo federal provisório, já em junho de 1890, direitos exclusivos sobre a exploração de uma vastíssima área, que abrangia quase toda a região ervateira do estado⁹. Em julho do ano seguinte, Laranjeira obteve também autorização para organizar, sob a denominação de Companhia Mate Laranjeira, uma sociedade anônima que teria como principal finalidade explorar a referida concessão¹⁰. Essa companhia foi efetivamente constituída, na cidade do Rio de Janeiro, em setembro de 1891, com o vultoso capital de 3 mil contos de réis e sob o controle de uma autêntica *holding*, recém-fundada, denominada Banco Rio e Mato Grosso¹¹. Nos anos seguintes, a empresa logrou ampliar ainda um pouco mais os limites de sua concessão: por meio de um contrato assinado com o governo de Mato Grosso em 1894, tal concessão abrangia uma área de cerca de 1.600 léguas quadradas, ou mais de 5 milhões de hectares¹².

O Banco Rio e Mato Grosso (BRMT), fundado no Rio de Janeiro em janeiro de 1891, constituiu uma interessantíssima experiência, que, como já tive oportunidade de observar em outro estudo, deve ser compreendida

em suas relações com o processo de modernização e de crescimento econômico em Mato Grosso, visto que tal experiência situa-se precisamente em um período de *aggiornamento*, marcado pela emergência, no Brasil, do “paradigma moderno” e por uma “larga expansão das forças produtivas”¹³.

⁶ Corrêa Filho (1925).

⁷ Linhares (1969); Costa (1995).

⁸ Corrêa Filho (1925 e 1957); Arruda (1986) e (1997).

⁹ Decreto n° 520, de 23.6.1890. Toda a legislação referida neste trabalho pode ser consultada em www2.camara.gov.br/legislacao.

¹⁰ Decreto n° 436C, de 4.7.1891.

¹¹ Escritura de constituição da sociedade anônima “Companhia Matte Laranjeira” [5.9.1891] – Arquivo Nacional, Fundo Junta Comercial do Rio de Janeiro, livro 62, registro 1565.

¹² Corrêa Filho (1925), p. 30.

¹³ Queiroz (2010a), p. 126.

Ademais de efetuar operações financeiras tanto no Rio de Janeiro como em praças mato-grossenses, o BRMT fundou ou adquiriu empresas industriais (especialmente no ramo ervateiro, caso da CML, mas também no ramo da exploração da borracha) e atuou também no ramo da formação de “núcleos coloniais” em Mato Grosso. Ao BRMT ligavam-se importantes membros da elite política mato-grossense, dentre os quais se destacava a família Murтинho, sobretudo Joaquim e seu irmão Francisco¹⁴.

Tendo sido o Banco liquidado (de modo amigável) entre 1902 e 1903, a CML foi também dissolvida. Seu patrimônio, contudo, passou logo em seguida a uma nova empresa, que a sucedeu em todos os negócios: trata-se da sociedade *Laranjeira, Mendes & Cia.*, sediada em Buenos Aires e formada por Tomás Laranjeira, Francisco Murтинho e a firma argentina Francisco Mendes & Cia. Ao que tudo indica, a nova configuração societária apenas formalizou uma antiga associação informal entre Tomás Laranjeira e Francisco Mendes Gonçalves, quem, desde o início das atividades ervateiras de Laranjeira, era responsável pelo beneficiamento da erva vinda de Mato Grosso e sua colocação no mercado bonairense.

Convém observar que, a despeito de haver assumido, ao longo do tempo, diferentes nomes e configurações, a grande empresa ervateira aqui referida ficou historicamente conhecida pelo nome adotado em 1891 e manteve uma posição predominante nos ervais sul-mato-grossenses até a década de 1940¹⁵ –embora seu virtual monopólio tenha passado a ser combatido e desgastado desde princípios do século XX, sob a pressão de migrantes recém-chegados à região e de parcela da elite dirigente mato-grossense¹⁶.

2. A região ervateira e suas conexões

Na região que aqui nos interessa, os ervais nativos formavam originalmente um todo contínuo, estendendo-se pelo extremo sul do SMT e suas áreas limítrofes, isto é, o norte-nordeste da República do Paraguai e o oeste do atual estado brasileiro do Paraná.

No SMT, os ervais eram especialmente abundantes no quadrilátero *grosso modo* delimitado a leste pelo rio Paraná, ao sul pela chamada serra de Maracaju, a oeste pela serra de Amambai e ao norte pelo rio Ivinhema –região que constituía precisamente a área arrendada à CML pelo contrato de 1894, há pouco mencionado. As “serras” aqui referidas (as quais marcam, desde o tratado de 1872, os limites entre o Brasil e a República do Paraguai) são, na verdade, apenas uma linha contínua de escarpas (cuestas), correspondendo aos rebordos do planalto sedimentar da bacia do Alto Paraná¹⁷.

¹⁴ A presidência do banco foi exercida primeiro por Joaquim Murтинho (que se afastou da função por haver assumido cargos de ministro no governo federal, entre 1896 e 1902) e em seguida por Francisco (que era também o presidente da CML). Vale notar que um terceiro irmão, Manuel, ocupou nessa mesma época a presidência do estado de Mato Grosso (1891-1895).

¹⁵ Ademais, embora se tenha retirado do ramo ervateiro, a empresa – que retomou no Brasil, em 1929, o nome de *Companhia Mate Laranjeira* –continua a existir até os dias atuais, dedicando-se a atividades agropecuárias.

¹⁶ Queiroz (2010b).

¹⁷ IBGE (1979), pp. 11 e ss. Convém não confundir a “serra de Maracaju”, acima citada, com outro segmento da mesma linha de cuestas que tem idêntico nome mas se situa mais ao norte, em território exclusivamente brasileiro, desde as cabeceiras do rio Apa até ao norte da atual cidade de Campo Grande.

O processo de produção da erva, tal como era realizado na época aqui abordada, não envolvia a utilização de quaisquer mecanismos de complexa tecnologia. Ao contrário, prevaleciam, apenas com poucos aperfeiçoamentos, os métodos ancestrais, cujas origens remontavam aos antigos processos indígenas e jesuíticos. Logo após a coleta, as folhas da erva passavam, ainda na mata (nos chamados *ranchos*), pelo referido *cancheamento*, isto é, processos de preparação relativamente simples. A extração e a consequente preparação dependiam da disponibilidade de um grande número de trabalhadores, dos quais a maioria era constituída pelos chamados *mineros*, isto é, aqueles empregados na coleta da erva, executada no interior das matas –contingente esse formado por indígenas e principalmente por paraguaios, que migravam para o SMT ou eram recrutados diretamente no interior do Paraguai¹⁸.

A outra dimensão crucial de todo o trabalho consistia na disponibilidade de vias e meios de transporte, pois destes dependiam não apenas a exportação do produto como a importação de suprimentos e demais utilidades necessárias ao abastecimento dos trabalhadores e, em geral, ao desenvolvimento da produção.

Embora os ervais estivessem situados sobretudo na bacia do Alto Paraná, o transporte da produção, tanto a sul-mato-grossense quanto a paraguaia, orientava-se nessa época em direção ao rio Paraguai. Trata-se aqui, na verdade, de um primeiro e fundamental condicionamento imposto à infraestrutura de transportes, na medida em que o Alto Paraná, teoricamente mais adequado para a condução do produto, tinha sua navegação interrompida pelas célebres Sete Quedas¹⁹ –enquanto o rio Paraguai oferecia navegação franca desde, pelo menos, a altura do porto sul-mato-grossense de Corumbá até sua união com o baixo Paraná, em direção ao estuário do Prata e, portanto, aos principais mercados consumidores.

Vale notar que, no Paraguai, a extração vinha já do período colonial, sendo utilizados, para a ligação entre o porto de Assunção e as áreas ervateiras, tanto caminhos terrestres como a navegação do rio Jejuí-Guaçu (afluente do rio Paraguai cujas nascentes situam-se na mencionada serra de Amambai). A povoação de Concepción, fundada em 1773 ao norte de Assunção, pouco acima da barra do rio Ipané-Guaçu (outro afluente do Paraguai com cabeceiras na serra de Amambai), logo se tornou uma outra importante referência para os negócios de exploração da erva. Já então existia também, de Concepción para leste, um caminho terrestre, o qual, “desde las costas del río Paraguai, en las cercanías de la desembocadura del Ypané, cruzaba todo el territorio tropical hasta llegar a las cumbres de la cordillera del Este (Amambay)”²⁰.

¹⁸ Cabe notar que, segundo os relatos disponíveis, o trabalho dos *mineros* era extremamente penoso e desenvolvido em condições análogas à escravidão, uma vez que o trabalhador, além de ser engajado mediante um adiantamento, ficava obrigado a abastecer-se nos armazéns da própria empresa e não podia deixar o trabalho enquanto não saldasse integralmente seus débitos [cf., p. ex., Guillen (2007)]. Tais métodos eram igualmente utilizados, no lado paraguaio, por empresas congêneres da CML, como a *Industrial Paraguaya*, cf. Barrett (1988).

¹⁹ Gigantescas quedas d’água também conhecidas como *Salto del Guairá* e hoje submersas pelo lago da grande usina hidrelétrica de Itaipu (binacional Brasil-Paraguai).

²⁰ Alvarenga Caballero (1984), pp. 23-24.

A região do alto da serra de Amambai (onde se situam hoje, por exemplo, as cidades gêmeas de Ponta Porã, brasileira, e Pedro Juan Caballero, paraguaia) era conhecida, desde muito tempo, como Chirigüelo, que era “el nombre verdadero de toda la zona boscosa de yerbales”²¹. Chamava-se igualmente *picada de Chirigüelo* o trecho final dos caminhos que, desde as margens do rio Paraguai, demandavam o alto da serra. Tais caminhos foram abertos ou melhorados mediante esforços oficiais da República do Paraguai: já em 1862, segundo se informa, o comandante da Vila Concepción iniciava a tarefa de traçar “las primeras rutas no guaraníes, desde los yerbales a los puertos”, as quais “llegaban al Chirigüelo en los puntos llamados Capiibary²² y Ñu Porã”²³.

Ainda segundo o mesmo autor, já nos anos imediatamente posteriores ao final da Guerra do Paraguai tais caminhos eram intensamente percorridos: “ya en 1872, apenas concluída la guerra, el tráfico entre Concepción y las ciudades brasileñas del Mato Grosso se hizo nuevamente intenso. [...] tropas de carretas [...] cubrían en tres meses la distancia entre Concepción y la frontera”²⁴.

Pode-se notar claramente que tais caminhos, ao mesmo tempo em que possibilitavam o escoamento da erva, serviam também para o comércio em geral. Sabe-se de fato que, para os (poucos) habitantes brasileiros do extremo sul da província de Mato Grosso, o porto de Concepción representou, durante várias décadas após o final da guerra, o principal entreposto mercantil, centro de um comércio pelo qual os brasileiros trocavam, principalmente, gado bovino por mercadorias importadas da Europa²⁵.

Assim, Concepción era o núcleo de uma ampla rede comercial, formada por comerciantes paraguaios ou estrangeiros e que mirava, entre outros, o mercado fronteiriço brasileiro. De fato, o mesmo Alvarenga Caballero informa que o governo paraguaio reabriu, já em 1873, “el portillo del Chirigüelo, dejando expedito el acceso a Punta Porã, punto con mayores posibilidades para [...] abarcar el interesante mercado brasileño matogrossense”²⁶. Outro autor paraguaio, por sua vez, assim se expressa:

Em 1889, ya se iba organizando el lado paraguayo, apareció el Paraje Punta Porã (hoy Pedro Juan Caballero). Ponta Porã, Brasil, comenzó a formarse frente a lo que se llamaba picada de Chirigüelo, lugar donde se depositaba y se almacenaba la yerba mate para ser transportada al puerto de Concepción. Por esta picada transitaban carretas con bueyes, que eran los medios de transporte fundamentales²⁷.

Nesse contexto, parece possível identificar um segundo importante condicionamento da infraestrutura de transportes relacionada à produção e exportação da erva-mate. De fato,

²¹ Alvarenga Caballero (1984), p. 34.

²² Relatos memorialistas indicam que o ponto chamado *Capiibary*, ou *Capivari*, situado “na boca”, ou em uma das “bocas” da “picada do Chiriguelo”, corresponde aproximadamente ao local das atuais cidades fronteiriças acima mencionadas [cf. Rosa (1962), passim].

²³ Alvarenga Caballero (1984), p. 34.

²⁴ Alvarenga Caballero (1984), p. 60.

²⁵ Wilcox (1993).

²⁶ Alvarenga Caballero (1984), p. 60.

²⁷ Jara Goiris (1999), p. 178.

como se vê, o *alto das serras*, sobretudo a de Amambai (que marcava, *grosso modo*, o limite ocidental dos ervais), parece haver assumido desde muito cedo uma importante e peculiar função na referida infraestrutura. A linha de cuevas marca, efetivamente, a transição entre os chapadões do planalto sul-mato-grossense, de trânsito relativamente fácil, e as fragosidades da descida da serra em direção às margens do rio Paraguai. Nessa linha, portanto, parece haverem tendido a concentrar-se os trabalhos de aprestamento da condução da produção aos mercados. Além disso, esses altos marcavam também, como foi dito, a fronteira Brasil-Paraguai, de modo que aí as autoridades brasileiras instalaram suas estruturas de vigilância e fiscalização. Pelo mesmo motivo, aí também tenderam a concentrar-se os comerciantes paraguaios interessados no suprimento das zonas ervateiras, tanto paraguaias como brasileiras. Sabe-se por exemplo que o governo provincial de Mato Grosso criou na serra de Amambai, em 1879 e 1880, duas agências fiscais destinadas precisamente a arrecadar o imposto sobre a erva-mate, sendo uma delas na já mencionada localidade de Capivari²⁸.

Isto posto, proponho-me no presente texto a abordar especificamente a constituição da infraestrutura de transportes implementada inicialmente por Laranjeira, como empresário individual, e em seguida pela CML, até sua dissolução em 1902. Na historiografia sobre a empresa esse tema tem sido abordado de modo apenas acessório²⁹. Ademais, dentre os trabalhos já realizados, com a parcial exceção de Bianchini (e, ainda assim, para um período bem posterior), nenhum chegou a utilizar a documentação da própria empresa. Assim, tendo como fontes principais os relatórios tanto da própria CML como do Banco Rio e Mato Grosso, busco oferecer neste trabalho uma nova contribuição, ainda de caráter introdutório, ao estudo desse importante tema.

É importante registrar que, num sentido amplo, a infraestrutura de transportes da empresa compreendia, na verdade, dois “subsistemas”, por assim dizer. O primeiro consistia nas vias e meios de transporte utilizados no interior dos próprios ervais, isto é, uma intrincada rede de trilhas e de vias carreteiras que, partindo dos locais de coleta, convergiam para as unidades básicas de produção, isto é, os já referidos *ranchos*. O segundo consistia nos meios e vias utilizados no transporte de longa distância, vale dizer, na condução do produto dos *ranchos* para os portos de exportação. Neste trabalho limito-me, no essencial, ao exame deste último subsistema³⁰. Esclareço enfim que a limitada abrangência temporal do presente trabalho se deve à própria escolha das fontes, visto que as séries de relatórios estudadas encerram-se em 1902.

²⁸ Corrêa Filho (1925), p. 17, nota 11.

²⁹ Ver, p. ex., Corrêa Filho (1925); Arruda (1986 e 1997); Bianchini (2000).

³⁰ Noto também que, no concernente ao transporte da erva dos portos de exportação, situados no rio Paraguai, até Buenos Aires, infelizmente não encontrei, até o momento, qualquer referência; desse modo, o que deduzo é que tal transporte era realizado por terceiros, visto que já existiam empresas de navegação a vapor atuantes no percurso entre Mato Grosso e o Rio da Prata.

3. A estrutura montada na época do empreendimento individual de Laranjeira

Segundo as referências disponíveis, Tomás Laranjeira havia permanecido na região fronteira após o término dos trabalhos de demarcação, acima referidos, e, embora tenha obtido sua primeira concessão legal no Brasil apenas em 1882, havia ingressado nos negócios da erva já em 1877 – limitando-se, contudo, pelo menos nominalmente, ao território da República do Paraguai: “no ano de 1877 encetei aqui no Paraguai o trabalho de erva-mate, pensando sempre em passar-me para o meu país, logo que se me concedessem ervais”, escreveu o próprio Laranjeira em carta datada de Concepción (Paraguai) em 24 de dezembro de 1879 e dirigida ao presidente da província de Mato Grosso³¹.

Estando no ramo ervateiro no Paraguai, como dizia, desde 1877, Laranjeira já dispunha de pessoal e meios de transporte para levar sua produção até Concepción, conforme ele mesmo noticiava na carta acima citada: “para o meu trabalho de elaboração de erva-mate e transporte tenho 250 homens prontos e mais elementos necessários”³². Ademais, um autor paraguaio, em tom aliás fortemente crítico, informa que Laranjeira utilizava para seus negócios caminhos e porto já existentes: “Qué caminos trazó en el Paraguay? Solamente utilizó los abiertos por los norteños desde los tiempos muy antiguos y reabiertos por paraguayos en 1873, y utilizó el puerto de Villa Concepción, instalado por hispanoguaraníes ya en el siglo XVIII³³.

Na presente pesquisa não pude encontrar, até o momento, senão pouquíssimas referências documentais aos contornos concretos das atividades de Laranjeira, seja no tocante à produção, seja no que se refere ao sistema de transportes. De todo modo, conforme registram obras memorialistas, o empresário estabeleceu o “depósito central” e a “administração” de sua empresa em Capivari (local há pouco citado), sendo o produto “conduzido em carretas para Conceição [Concepción]”³⁴. Outro autor indica, por sua vez, o trajeto das carretas: “Viajavam em pequenas e rudes etapas. Do erval para Capivari, daí a Cerro Corá, passando depois por Aguerito, Paso Mbutu, até alcançar a vila de Conceição”³⁵.

Consta, além disso, que Laranjeira efetuava também “algumas remessas” por outros caminhos – partindo, no caso, de duas outras localidades, igualmente situadas no alto das serras: *Nhu Verá*³⁶, na serra de Amambai, e *Ipeum*³⁷, na serra de Maracaju³⁸. Tais localidades, por sua vez, são usualmente associadas a transportes mistos (terrestres-

³¹ Apud Corrêa Filho (1925), p. 15.

³² Apud Corrêa Filho (1925), p. 15, nota 8.

³³ Alvarenga Caballero (1984), p. 68.

³⁴ Rosa (1962), p. 23.

³⁵ Serejo (2008), p. 260.

³⁶ Local das atuais cidades gêmeas de Coronel Sapucaia (Brasil) e Capitán Bado (Paraguai).

³⁷ Local das atuais gêmeas Paranhos (Brasil) e Ypé Jhu (Paraguai).

³⁸ Rosa (1962), p. 23.

fluviais), nas rotas Nhu Verá-Concepción e Ipeum-Assunção, conforme a descrição efetuada por Serejo:

De Nhuverá, hoje Capitán Bado, baixando a serra, em São Florêncio, até alcançar o rio Ipané, o transporte era feito por terra; deste ponto até o rio Paraguai, e por este acima até o porto de Conceição, a erva era transportada em pequenas chatas a zinga. De Ipeum, hoje Paranhos, descendo depois o cerro Turim até o Panadero, na margem direita do rio Aguarai; por este abaixo até o [rio] Jejuí; descendo este rio até o rio Paraguai abaixo até o porto de Assunção, o transporte era feito em chatas rebocadas por pequenas lanchas a motor³⁹.

Documentos posteriores, produzidos já pela CML, informam ainda que Laranjeira se havia estabelecido em uma vasta área que ficara sendo denominada *Santa Virgínia*, isto é uma “fazenda de gado vacum e cavalari” situada “muito próxima da zona dos ervais”⁴⁰. Pelo que se deduz, o interesse em tal propriedade (aliás mantida pela CML) ligava-se, pelo menos em parte, às necessidades do transporte, visto que a fazenda devia fornecer, por exemplo, animais de tiro e carga.

Pelos mesmos documentos, enfim, somos informados de que, inicialmente, a CML manteve em operação toda a infraestrutura de transportes estabelecida por Laranjeira – objeto, aliás, de enfáticos elogios por parte do presidente da companhia, Francisco Murtinho, em 1893:

[Laranjeira] Criou naquela zona, e elevou, exclusivamente com esforços próprios, uma indústria nacional a verdadeiro grau de prosperidade, cercanda-a de elementos seguros e garantidores de inteira estabilidade. Aí está [...] o serviço por ele organizado para a produção e transporte do mate, considerado hoje como um dos mais perfeitos nesse gênero de trabalho⁴¹.

Curiosamente, contudo, o tipo de transporte misto, acima referido, é o único expressamente mencionado por Francisco Murtinho: “O mate preparado em campanha é ou ensacado ou ‘atacado’ em surrões de couro denominados ‘terços’, sendo em seguida transportado para a vila Concepción em ‘chalanas’ (pequenas embarcações) e em carretas puxadas a bois”; em Concepción, acrescenta o documento, o produto era “depositado em vastos armazéns e pouco a pouco embarcado para Buenos Aires onde, depois de beneficiado, é entregue ao consumo público”⁴².

4. Transformações introduzidas pela CML

Já no período de transição da “casa Laranjeira” para a CML, em 1890-91, prenunciavam-se notáveis mudanças no esquema de transportes até então adotado. Tais mudanças seriam uma decorrência da configuração assumida pela última concessão

³⁹ Serejo (2008), p. 261.

⁴⁰ CML (1897). Para simplificar a redação, os relatórios apresentados pela diretoria da empresa às assembleias de acionistas são aqui designados pela sigla CML seguida do ano em que se realizou a assembleia (ficando claro portanto que um relatório assim designado se refere às atividades do ano anterior).

⁴¹ CML (1893).

⁴² CML (1893).

obtida por Tomás Laranjeira, já no início do regime republicano, e que seria em seguida transferida à CML. Nessa concessão – efetuada, como já foi dito, pelo decreto federal nº 520, de jun. 1890 – destacavam-se dois aspectos que teriam ampla repercussão no esquema de transportes até então adotado: 1) a área concedida avançava ainda mais pelo extremo sul do estado, abrangendo a região que viria a ser chamada nos documentos da CML de “zona ao sul do rio Amambai”⁴³ e que, até então, ainda não havia sido objeto de exploração sistemática⁴⁴; 2) exigia-se que o empresário passasse a efetuar sua exportação por meio de um porto a ser estabelecido em território mato-grossense e ligado aos ervais por uma estrada de rodagem:

[O concessionário] Fará exportação dos seus produtos pelas duas estações fiscais estabelecidas nas serras do Amambai e Maracaju [...], até que lhe seja possível fazer a mesma exportação em porto do estado de Mato Grosso, para cuja abertura é concedido o prazo de dois anos, o qual poderá ser prorrogado por motivo de força maior, justificado perante o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas; devendo o concessionário abrir igualmente uma estrada de rodagem que ligue o interior do sobredito estado ao referido porto⁴⁵.

O contrato relativo a essa concessão foi assinado por Laranjeira com o Ministério da Agricultura, Comércio e Obras Públicas em 26 de junho de 1890, devendo portanto contar-se dessa data o prazo marcado na citada cláusula VI.

A condição estipulada nessa cláusula seria atendida pela CML mediante a criação de um novo porto no rio Paraguai – o chamado *Porto Murtinho*. Deixarei, contudo, para analisar esta questão mais adiante, passando a examinar primeiramente o caso da “zona ao sul do rio Amambai”.

4.1. O esquema de exploração da “zona ao sul do rio Amambai”

A situação e condições de exploração das duas “zonas” da concessão da CML são expostas, com bastante clareza, nos relatórios apresentados aos acionistas pelo presidente da empresa, Francisco Murtinho:

os vastos ervais da Companhia abrangem longa extensão de território que pode, segundo a sua condição topográfica, ser dividido em duas zonas bem distintas uma da outra para o emprego dos nossos meios de ação. A primeira [está] situada ao norte do rio Amambai e está em condições de ser convenientemente atendida pela gerência, quer esta esteja na vila Concepción e [sic] quer no Porto Murtinho, para onde em breve teremos de transferi-la. A

⁴³ Trata-se de um rio que, tendo suas nascentes na Serra de Amambai, vai desaguar no Alto Paraná.

⁴⁴ Pelo contrato de 1894, já mencionado, a área arrendada avançaria ainda para sua extensão máxima, passando a abranger todo o citado extremo sul.

⁴⁵ Cláusula VI do decreto (destaques meus). Vale notar que nessa época, quando ainda não estava perfeitamente institucionalizado no Brasil o regime republicano, manteve-se a regra vigente no período imperial, segundo a qual a administração das terras devolutas (onde se situavam os ervais) cabia ao governo central. Em outras palavras, as relações de Laranjeira, no tocante à exploração ervateira em Mato Grosso, davam-se nesse momento não com o governo estadual mas sim com o federal (no caso, o governo provisório chefiado pelo marechal Deodoro da Fonseca).

segunda, porém, compreendendo a parte sul daquele rio, impossibilita, pela sua longa distância dos mencionados pontos, qualquer meio de ação que se tenha de empregar em relação à elaboração e transporte do produto⁴⁶.

Em outro relatório são ainda enfatizadas as diferenças entre as duas zonas. Na zona norte, dizia-se, “temos todos os serviços, quer de elaboração, quer de transporte, montados em condições de aproveitar todos os ervais que nela se acham situados”. Tratava-se, no caso, de uma simples continuidade dos esquemas herdados da casa Laranjeira, pelos quais a produção seguia para o porto de Concepción. O mesmo, contudo, não ocorria em relação à “parte Sul”, onde os trabalhos de elaboração eram ainda incipientes e “o transporte não está organizado para uma grande produção”; nesta zona, em suma, enfrentavam-se dificuldades para “grupar os meios de ação indispensáveis para trabalhar em tão vasta e longínqua região”⁴⁷.

Sabe-se portanto que, para iniciar a exploração desta segunda zona, a empresa havia recorrido, em 1892, a um terceiro, no regime de empreitada⁴⁸ – método que, todavia, era julgado insuficiente para garantir o aprimoramento das atividades, visto que o referido empreiteiro não podia, com base apenas em um contrato “provisório”, “empregar grande soma de capital para aquisição” de todos os meios necessários⁴⁹.

A esse respeito, a circunstância principal, capaz de explicar os movimentos seguintes da empresa, foi a assinatura, em 1894, de seu novo contrato, já agora com o governo do estado de Mato Grosso. Esse contrato, além de ampliar ainda mais a área concedida à CML, como já foi dito, dava à empresa maior segurança, pois garantia sua concessão por um prazo mais longo que aquele antes estipulado⁵⁰.

Na verdade, ao que tudo indica, a maior segurança a que se referem os documentos da empresa decorria não só da ampliação do prazo do arrendamento como também de uma outra importante inovação trazida pelo contrato de 1894: diferentemente do disposto no contrato anterior, agora a CML era autorizada a efetuar seu comércio não só pelo Porto Murtinho mas também por meio da estação fiscal estabelecida em Ipeum, na serra de Maracaju⁵¹.

Em outras palavras, a Companhia ficava agora desobrigada de exportar toda a sua produção por um porto situado em território nacional, conforme as anteriores estipulações – sendo que a estação de Ipeum, referida no novo contrato, situava-se precisamente nos limites da “zona sul” a que se referem os documentos da empresa.

⁴⁶ CML (1894).

⁴⁷ CML (1895). Alguns dados sobre a produção e a força de trabalho da CML encontram-se nas Tabelas 1 e 2, ao final do texto.

⁴⁸ CML (1893).

⁴⁹ CML (1895).

⁵⁰ CML (1895).

⁵¹ Contrato entre o governo do estado de Mato Grosso e a Companhia Mate Laranjeira, em 2 de agosto de 1894 – cláusula 9ª. In: LIVRO de lançamento dos termos de contrato da Província –1874-1907– Arquivo Público de Mato Grosso, Cuiabá, Livro 292, estante 9, f. 111v.-113).

Pelo que se deduz dos relatórios aqui utilizados, essas novas circunstâncias levaram desde logo a alterações na estrutura administrativa. Para administrar os trabalhos na segunda zona –a “mais rica e extensa dos ervais da companhia”– criou-se então uma segunda gerência (a gerência do sul), com sede na cidade de Assunção. A gerência já existente, ainda sediada em Concepción, passa desde então a ser chamada de *gerência do norte*⁵².

A *gerência do sul* foi instalada em Assunção em setembro de 1894, ao mesmo tempo em que a empresa procedia a novas alterações em sua estrutura e em seus meios e estratégias de ação com relação à zona ao sul do rio Amambai. Agora, de fato, sentindo-se mais segura, a empresa mostrava-se disposta a assumir diretamente os trabalhos, numa espécie de “ampliação horizontal” de suas atividades. Assim, ela comprou, em outubro de 1894, não só a empresa do empreiteiro já mencionado como também mais uma, “pertencente aos Srs. Fernandez Hermanos, da Villa S. Pedro, no Paraguai” – ficando assim a Companhia de posse de “muito bons elementos de trabalho”⁵³.

Tudo isso implicou, enfim, em uma nova organização, de tal modo que a empresa (cuja sede, vale lembrar, era a cidade do Rio de Janeiro) passava a ter, como verdadeira sede operacional, a cidade de Assunção, capital da República do Paraguai. Criou-se ali de fato uma *Superintendência*, destinada a “não só representar a Companhia no Estado de Mato Grosso e República Argentina e do Paraguai, como também superintender todos os seus negócios espalhados nos mencionados pontos”. À nova superintendência ficavam efetivamente subordinadas as duas gerências e ainda o moinho de erva-mate que a Companhia possuía em Buenos Aires⁵⁴.

Desde então, a julgar pelo que dizem os relatórios, a empresa passou a investir mais na organização da produção e dos transportes nessa zona sul⁵⁵. Já em 1896, por exemplo, informa-se que tais trabalhos haviam recebido “notável incremento”. O pessoal, “quer de elaboração, quer de condução, foi aumentado, os elementos de transporte adquiridos em grande escala e finalmente as estradas melhoradas, e novas [estradas] estão sendo abertas e estudadas”⁵⁶. O mesmo no ano seguinte: na zona sul, “muitos melhoramentos” haviam sido introduzidos, “quer na parte referente à elaboração e quer na propriamente do transporte. [...] novas estradas abertas e adquiridos em grande escala materiais para o serviço de condução”⁵⁷.

Infelizmente, os relatórios não se preocupam em detalhar os sistemas de transporte efetivamente utilizados. Apenas em 1898 aparece, com relação à exportação da zona sul, uma referência – e ainda assim de passagem – à utilização da navegação do rio Jejuí-

⁵² CML (1894).

⁵³ CML (1895).

⁵⁴ CML (1895).

⁵⁵ Convém esclarecer que, pelo que se deduz (uma vez que o interesse residia no aumento da produção), os investimentos em transporte aqui referidos diziam respeito não somente ao segundo mas também ao primeiro dos “subsistemas” já mencionados neste trabalho.

⁵⁶ CML (1896).

⁵⁷ CML (1897).

Guaçu: o serviço de transporte nessa zona, diz-se, “esteve um pouco prejudicado por causa da seca do rio Jejuí, que muito embarçou a navegação das chalanas”⁵⁸.

De todo modo, com base nessas e em outras referências, presentes em outras obras, parece possível dizer que a produção da zona sul era integralmente exportada pelo porto de Assunção, utilizando-se a navegação do Jejuí-Guaçu nos moldes indicados por Serejo em trecho aqui já transcrito. Tal esquema é, de fato, confirmado por um depoimento dado em 1902 por um ex-empregado da CML (Antonio Cusmanich) e transcrito por Virgílio Corrêa Filho. Por essas informações, fica claro que, para atender à zona sul, a empresa criara um “depósito central” na já mencionada localidade de Ipeum e que, de diferentes pontos dessa zona, partiam estradas carreteiras que levavam a dois portos fluviais, situados em território da República do Paraguai: o de *Panadero* (situado no rio Aguaraí-Guaçu, um dos formadores do rio Jejuí-Guaçu) e o de *Igatimy* (situado no rio Jejuí, outro formador do Jejuí-Guaçu). Vejam-se, a propósito, as palavras do referido personagem⁵⁹:

desde el año de 1895 a 1900 fui encargado de las embarcaciones de propiedad de la “Compañia Mate Laranjeira”, que hacen la navegación por los rios [sic] Jejuí hasta los puertos de Panadero y Igatimy, condociendo la hierba mate que la dicha compañía trabaja en los herbales brasileiros al sul de Amambai; la cual bajava toda por esos rios hasta el puerto de esta capital [Assunção]; cuja cantidad se puede calcular en 250.000 arrobas anuales⁶⁰.

Tal rota, conforme esclarece o mesmo Cusmanich, era igualmente utilizada para a importação de gêneros de consumo:

las embarcaciones cuando subian aguas arriba eran conductoras de toda clase de mercaderias, como sean: maiz, porotos, arros, graza, sal, bebidas, alpillera para el envase de la yerba, hilo de costurear bolsas, rodados para carretas y todas classes de generos de tejido [...]. las cargas eran descargadas en los puertos paraguayos denominados Igatimy y Panadero y de esos puertos siguian en carretas por tierra hasta el deposito central que la compañía tiene en Ipehum⁶¹.

Convém notar que, ao final do período aqui abordado, a empresa já parece cogitar de uma mudança em seus esquemas de transporte na zona sul, de modo a evitar o trânsito por território paraguaio. Tais cogitações derivaram diretamente da supressão do direito de *livre trânsito* de que inicialmente gozavam os produtos da Companhia em território paraguaio (supressão essa decretada pelo governo paraguaio em 1898⁶²). Com essa medida, a erva-mate conduzida pela empresa passaria a pagar, para transitar no Paraguai, os mesmos tributos impostos à erva de produção paraguaia. Desse modo, em seu relatório apresentado em 1900, depois de notar que a produção da zona sul, “por falta de vias de comunicação com aquele porto [Murtinho], é ainda levada para o território paraguaio”, o presidente da empresa conclui: “Não convindo sobrecarregar essa parte da nossa

⁵⁸ CML (1898).

⁵⁹ Transcrevo aqui fielmente as falas atribuídas a Cusmanich, com sua curiosa mistura de idiomas.

⁶⁰ Apud Corrêa Filho (1925), p. 39, nota 42.

⁶¹ Apud Corrêa Filho (1925), p. 39, nota 42.

⁶² CML (1899).

produção com a nova taxa paraguaia, procuramos o meio de libertá-la dessa contribuição bem pesada. Estamos estudando o assunto e temos esperança de chegar a um feliz resultado”⁶³.

Embora os dois relatórios posteriores não mais se tenham referido a esse assunto, parece possível especular que já então os dirigentes poderiam estar pensando na alternativa do Alto Paraná, que iria efetivamente concretizar-se na segunda década do século XX (tratou-se, no caso, da fundação do porto de Guaíra, logo acima das Sete Quedas, e da abertura de uma estrada, em território do estado do Paraná, destinada a contornar o trecho em que o rio Paraná não permitia a navegação).

4.2. A mudança do porto de exportação da “zona ao norte do rio Amambai”

Como já foi dito, o prazo para a abertura de um novo porto no rio Paraguai, estipulado pelo governo federal, venceria em junho de 1892. Antes disso, contudo, Laranjeira transferiu sua concessão à CML, organizada em setembro de 1891 e cujo controle absoluto ficou nas mãos do Banco Rio e Mato Grosso (BRMT).

Nesse contexto, conforme já tive oportunidade de expor em outro trabalho⁶⁴, as estratégias de produção e transportes da CML, pelo menos no que diz respeito à exploração da chamada “zona norte”, passam a integrar um plano maior, delineado pelo Banco com relação ao então sul de Mato Grosso.

De fato, o BRMT possuía uma concessão do governo federal pela qual deveria receber gratuitamente, em Mato Grosso, 10 glebas destinadas à fundação de núcleos coloniais (contrato datado de 26 dez. 1890). Desse modo, segundo a deliberação de Joaquim Murtinho (presidente do banco) e seus colaboradores, o porto a ser estabelecido no rio Paraguai não deveria servir apenas à exportação da erva-mate: ele atenderia igualmente à montagem dos núcleos coloniais e poderia, ademais, tornar-se o entreposto do comércio de todo o extremo sul do estado⁶⁵.

Embora se deva admitir que tal plano incluísse, no estilo daquele tempo, uma boa dose de simples retórica, parece inegável que esse era um projeto plausível. O extremo sul de Mato Grosso se constituía, especialmente após o final da guerra com o Paraguai, em uma típica *frente de expansão*⁶⁶, recebendo migrantes provenientes de outras províncias/estados (Minas Gerais, Goiás, São Paulo, Paraná, Rio Grande do Sul) e da República do Paraguai –migrantes esses que, além de se dedicarem às atividades agropecuárias, sobretudo a pecuária bovina, não deixavam de dedicar-se também à extração erva-teira (ainda que de modo clandestino, depois do advento do monopólio da

⁶³ CML (1900).

⁶⁴ Queiroz (2010a).

⁶⁵ Ofício do superintendente industrial do banco à presidência de Mato Grosso em 13 nov.1894, in BRMT (1895). Para simplificar a redação, os relatórios apresentados pela diretoria do banco às assembleias de acionistas são aqui designados pela sigla BRMT seguida do ano em que se realizou a assembleia (ficando claro portanto que um relatório assim designado se refere às atividades do ano anterior).

⁶⁶ Os conceitos de *frente de expansão* e *frente pioneira* (v. adiante, no texto) são aqui utilizados nos termos propostos por Martins (2009).

CML). Para esses novos habitantes, o rio Paraguai constituía uma óbvia via de comércio. Até então, contudo, o único porto brasileiro nesse rio, legalmente habilitado para o comércio de importação e exportação, era o de Corumbá, situado em posição excêntrica e a enorme distância dessas zonas pastoris e ervateiras – de modo que, conforme já observei, os habitantes dessa região realizavam suas transações, em grande parte sob a forma de contrabando, com o porto paraguaio de Concepción.

Desse modo, a argumentação em favor de um novo porto brasileiro, ao sul de Corumbá, parecia tecnicamente consistente: ele favoreceria a exportação de erva-mate, o povoamento, o abastecimento e o comércio em geral dos habitantes do sul do SMT e, ao atrair para si a corrente comercial dirigida a Concepción, ampliaria as rendas da União e do estado. Para o BRMT, os benefícios viriam sobretudo sob a forma da valorização de suas terras, isto é, tanto as dos núcleos coloniais como outras por ele adquiridas no mesmo local⁶⁷. Desse modo, pode-se talvez dizer que a ação do banco correspondeu a uma primeira tentativa de implantar, nessa região, uma autêntica *frente pioneira*.

Todavia, enquanto os planos eram formulados, o prazo inicialmente marcado se esgotava. Assim, ponderando que a abertura e aparelhamento de um novo porto, bem como a construção de “uma extensa estrada de rodagem de cerca de 300 quilômetros”, eram “serviços que demandam longo tempo para serem executados criteriosamente”, a diretoria da CML requereu e obteve, do governo federal, uma prorrogação, por mais dois anos (até junho de 1894), do prazo estipulado pelo decreto nº 520⁶⁸.

Ao mesmo tempo, o banco tomava suas providências. Uma vez que, nas margens do rio Paraguai, “os terrenos devolutos são todos alagadiços na estação das águas”, o BRMT adquiriu em julho de 1892 o único local considerado adequado para a fundação do porto: uma fazenda chamada *Três Barras*, com 4,3 mil hectares. No mesmo passo, para efeito da obtenção da primeira das glebas previstas em seu contrato referente aos núcleos coloniais, o banco escolheu uma área contígua à fazenda⁶⁹. Enquanto isso, a CML procedia ao “estudo e abertura” da estrada em direção aos ervais, a qual deveria constituir um importante elemento de integração dos planos já mencionados⁷⁰.

A abertura dessa estrada, segundo se informa, foi concluída já em dezembro de 1893 –apresentando, contudo, um problema que seria recorrente ao longo dos anos seguintes, a saber, as más condições do trecho, embora pequeno, percorrido nas terras baixas do “litoral” do rio Paraguai:

Excetuando o trecho de terrenos baixos que formam o litoral do rio Paraguai, o caminho todo é excelente. Quanto a esse trecho está-se fazendo obras de estivamento e aterro a fim de consolidá-lo convenientemente, esperando a diretoria que por todo o corrente mês

⁶⁷ Note-se que não há, nos documentos, qualquer menção a um eventual interesse, por parte do próprio banco, em explorar o comércio no futuro entreposto em que devia transformar-se seu porto (o que, evidentemente, não quer dizer que tal interesse fosse inexistente).

⁶⁸ CML (1893).

⁶⁹ BRMT (1893).

⁷⁰ CML (1893).

estejam essas obras terminadas de modo a dar franca passagem às nossas carretas de transporte⁷¹.

No ano seguinte informa-se que igualmente se havia realizado a “abertura” do novo porto de exportação:

[no porto] já se acham levantados não só vasto e elegante edifício para o depósito do mate, como também uma sólida ponte destinada ao nosso trapiche. O edifício é todo construído de alvenaria de tijolo e mede 30 metros de comprimento sobre 18 de largura e 7,50 de altura, e o compartimento nele destinado propriamente ao depósito pode conter 12.000 bolsas ou 50.000 arrobas aproximadamente. A ponte para o trapiche é de madeira de lei e mede 6 metros de largura, suficiente para o serviço da Companhia e nela já deve se achar assentado o guindaste a vapor para a carga e descarga de nossas mercadorias⁷².

Alguns anos, contudo, deviam ainda passar-se antes de que fosse efetivamente providenciada a transferência, para o Porto Murtinho, das atividades da empresa. O problema, segundo informam os documentos, residia no fato de que ainda não existia ali uma “mesa de rendas alfandegada”, isto é, a agência do governo federal encarregada de efetuar o desembarço dos bens importados e exportados. Ao expor esse problema, o relatório deixa claro que a dificuldade maior se relacionava, neste caso, não com a exportação da erva mas sim com a *importação* dos gêneros necessários aos trabalhos:

A mais séria dificuldade que encontramos para a definitiva mudança do nosso movimento para o porto Murtinho é a falta de uma Mesa de Rendas para o despacho das cargas que recebemos [destaque meu]. Atualmente o despacho das mercadorias importadas pelo Estado é feito na Alfândega de Corumbá, distante daquele porto cerca de 300 milhas rio acima, e se considerarmos os insignificantes meios de transporte existentes em Mato Grosso teremos, além do inconveniente de maior frete, o proveniente da longa demora⁷³.

A mesma queixa aparece nos relatórios da diretoria do BRMT, com relação aos trabalhos de fundação de seu primeiro núcleo colonial. Joaquim Murtinho deixa bem clara a situação, verdadeiramente surreal: era necessário que todo o material importado para as obras fosse “primeiro a Corumbá sujeitar-se às devidas formalidades fiscais, tendo depois de voltar a Porto Murtinho”, com enorme acréscimo de tempo e despesas⁷⁴.

Pelo que consta nos documentos do BRMT, o banco cedo havia tomado providências com vistas à habilitação legal de seu porto, visto que todo o seu amplo projeto, acima mencionado, dependia justamente da existência, ali, de uma “mesa de rendas alfandegada”. O banco parecia tão ansioso pela instalação da mesa que, como meio de “abreviar” o processo, conforme explica J. Murtinho, deliberou construir um “edifício apropriado” à repartição e “oferecê-lo gratuitamente” ao governo federal. Tal edifício, construído de alvenaria de tijolos e medindo 18 x 12 m, foi dado como concluído ainda em 1894⁷⁵.

⁷¹ CML (1894).

⁷² CML (1895).

⁷³ CML (1895).

⁷⁴ BRMT (1895).

⁷⁵ BRMT (1895).

Não obstante, a instalação da mesa de rendas foi um processo demorado, efetivado apenas em maio de 1898⁷⁶. Embora a análise desse processo fuja aos objetivos do presente trabalho, cabe observar que tal demora deve estar relacionada, de alguma forma, às disputas pelo poder e pela riqueza no estado de Mato Grosso, envolvendo os diversos grupos oligárquicos ali presentes.

Seja como for, enquanto não se instalava no novo porto a mesa de rendas, toda a exportação da zona norte da CML continuava a ser feita por Concepción. Ao mesmo tempo, por outro lado, novos melhoramentos continuavam a ser executados no Porto Murтинho:

[foram realizados] trabalhos de estacadas para a consolidação dos barrancos do rio que, sendo de terreno permeável, grandes danos sofriam dos embates das águas, ameaçando a segurança da ponte do trapiche e dos edifícios que lhe estão próximos. Outro trabalho que procuramos também realizar, tendo já todo o madeiramento convenientemente aparelhado, é o alargamento da ponte do trapiche para nela ser assentado o guindaste que ali existe para a carga e descarga das mercadorias⁷⁷.

A estrada, por sua vez, parecia estar sendo utilizada – mas, provavelmente, apenas para a importação e, talvez, por terceiros: “O trecho da estrada que é alagadiço durante a estação das chuvas, vai pouco a pouco se consolidando com a passagem de carretas e transeuntes”, comenta o mesmo documento.

Nesse contexto, pareciam claramente mantidos os ambiciosos planos centrados em Porto Murтинho. O BRMT reafirmava o projeto de fundar ali não apenas um núcleo colonial mas também uma nova cidade (que serviria, aliás, de sede do núcleo⁷⁸), mantendo igualmente o plano de converter o Porto Murтинho em um polo comercial – conforme voltava a expor o presidente do banco, agora Francisco Murтинho, por ocasião da efetiva instalação da mesa de rendas:

Em primeiro lugar, a gerência norte da Companhia Mate Laranjeira, que, por falta da Mesa de Rendas, tem demorado a sua mudança definitiva para aquele porto, naturalmente agora a fará, levando consigo importantes fatores de prosperidade para essa localidade. Em segundo lugar, os ricos municípios do sul de Mato Grosso, até hoje tributários forçados da República do Paraguai, [...] aproveitando a estrada aberta pela Companhia Mate Laranjeira, mudarão também para ali, seguindo o seu curso natural, toda a sua corrente comercial [...]. Com os poderosos elementos provenientes dessas duas mudanças, rapidamente se irá povoando o território adquirido pelo Banco e conseqüentemente aumentando o seu valor⁷⁹.

Em 1898, de fato, tendo sido definida a instalação da agência fiscal, a Companhia anuncia os preparativos para sua “mudança definitiva para o porto Murтинho”, de modo a

⁷⁶ BRMT (1899).

⁷⁷ CML (1897).

⁷⁸ BRMT (1899). O porto e seus anexos deram efetivamente origem à atual cidade e município sul-matogrossense de *Porto Murтинho*.

⁷⁹ BRMT (1898). A esse respeito, dispomos também de outras interessantes informações: “O Governo paraguaio, logo que soube do próximo estabelecimento desse ponto fiscal [Porto Murтинho], nomeou o seu Agente consular e o mesmo acreditamos fará a República Argentina para atender os seus interesses comerciais” [CML (1898)].

“fazer por ali o serviço que hoje é feito na vila Concepción do Paraguai” – ressalvando, contudo, que dita mudança seria realizada “cautelosamente”, “de modo a não prejudicar a organização do nosso serviço”⁸⁰.

A mudança foi efetivamente completada, ao que parece, ainda em 1898 –não, contudo, pelo modo cauteloso que vinha sendo preconizado mas sim de modo precipitado. O relatório apresentado em 1899 informa, de fato, que a Companhia apressou sua mudança em decorrência da supressão, já mencionada neste trabalho, do direito de livre trânsito de que até então gozavam seus produtos em território paraguaio: considerando que o novo tributo vinha “agravar as condições desfavoráveis que o nosso mate já suporta relativamente ao seu concorrente do Paraguai”, a empresa tratou “imediatamente de transferir para porto brasileiro grande parte da exportação que fazíamos por aquela República, ordenando para esse fim a mudança da gerência norte para o porto Murtinho”⁸¹. O mesmo documento noticia que a mudança foi realizada às pressas, “precipitadamente”:

A conveniência de realizar essa mudança no menor prazo de tempo tornou-se tarefa bastante difícil por causa das condições em que nos achávamos para levar avante esse empreendimento. Tratava-se, não somente de reunir os elementos materiais que ainda nos faltavam, como também de atender a importantes interesses de um numeroso pessoal, ligados à povoação paraguaia [Concepción]⁸².

Na verdade, o que se percebe é que, a despeito das róseas informações antes fornecidas, muito ainda faltava, no que se refere tanto aos transportes quanto às próprias instalações de Porto Murtinho, para que fosse realizada uma mudança sem sobressaltos. Em outras palavras, pode-se deduzir que, caso não houvesse sido suprimido o livre trânsito pela República do Paraguai, a “cautela”, o “vagar” preconizado pela empresa poderia se estender por muito tempo. Diz, de fato, o mesmo relatório:

tivemos de construir casas para escritório e pessoal, galpões na localidade [Porto Murtinho] e ao longo da estrada para depósito de mercadorias, oficinas para a fabricação e conserto do material e finalmente cercas de arame para poteiros do gado. Para garantir o trânsito das nossas carretas, não nos descuidamos também de mandar estivar o trecho [da estrada] que se torna alagadiço durante a estação das chuvas.

Relatos memorialistas confirmam que a empresa criou, ao longo da estrada, diversas paragens, destinadas a oferecer suporte às longas caravanas de carretas que seguiam para o Porto Murtinho carregadas de erva-mate: “Como era longo o percurso, tornou-se mister construir grandes depósitos em São Tomás, Limeira, Margarida, São Roque e em outros lugares”⁸³. Desde então, enfim, e por mais de uma década, a empresa continuou (com as ressalvas que serão adiante expostas) a utilizar, para suas transações, o Porto Murtinho e

⁸⁰ CML (1898).

⁸¹ Em Concepción, de todo modo, fora deixada “uma pequena agência”, “destinada não só a zelar pelos interesses que ali ainda temos como principalmente contratar o pessoal [de] que necessitamos para os trabalhos” [CML (1899)].

⁸² CML (1899).

⁸³ Serejo (2008), p. 260.

a estrada que a ele dava acesso – sendo que mais tarde, já no século XX, no trecho problemático contíguo ao rio (isto é, o trecho de 22 km entre São Roque e o Porto), a estrada carreteira foi substituída por uma via férrea do tipo Decauville.

5. Contratempos decorrentes de fatores naturais

Não me parece demais notar que os esquemas de transporte aqui referidos sofriam frequentemente, conforme consignam os relatórios da empresa, problemas ocasionados por fatores naturais. O relatório de 1894, por exemplo, informa que o transporte havia sido “ligeiramente perturbado” pela seca, “interrompendo-se por algum tempo a navegação das chalanas”⁸⁴. No ano seguinte, o problema seria o contrário: na zona norte, o serviço de transporte fora prejudicado pelas “abundantes chuvas que caíram quase diariamente durante os dois primeiros meses deste ano [1895], paralisando completamente o movimento das carretas”⁸⁵.

É especialmente interessante notar que tais contratempos chegavam por vezes a repercutir sobre o ritmo da produção. Em outras palavras, sendo a produção sazonal⁸⁶, os atrasos no transporte da safra de um ano tendiam a implicar em uma sobrecarga “extraordinária” (isto é, “artificial”, por assim dizer) nas demandas por transporte no ano seguinte – o que levava, como uma medida preventiva, à decisão de reduzir a produção corrente a fim de garantir, no momento seguinte, adequada vazão à demanda reprimida: “Não convém fazer ervas [sic]”, diz um documento, “que não possam, em tempo, ser conduzidas e nem tampouco aumentar os elementos de transportes para casos extraordinários”⁸⁷.

6. Considerações finais

Como se vê, Tomás Laranjeira estabeleceu, e a CML manteve e ampliou, ainda no século XIX, um vasto sistema de transportes que se estendia por várias centenas de quilômetros, em território não apenas brasileiro como também paraguaio. Na verdade, na quase totalidade do período aqui abordado, a exportação dos produtos da empresa era efetuada unicamente por portos paraguaios: o de Concepción, no que se refere à produção da “zona norte”, e o de Assunção, no que se refere à da “zona sul”. Como foi visto, apenas em 1898 teria sido transferida, de Concepción para o Porto Murtinho, em território brasileiro, a produção da zona norte – a qual entretanto correspondia, segundo informam regularmente os relatórios, apenas à metade, ou pouco menos da metade da produção total.

⁸⁴ CML (1894).

⁸⁵ CML (1895). Problema semelhante é registrado no relatório seguinte, ainda na zona norte [CML (1896)].

⁸⁶ Segundo informava a empresa, a elaboração da erva era efetuada “dos primeiros dias de janeiro aos últimos do mês de agosto de cada ano”, permanecendo o pessoal “em descanso durante o resto do ano, que são os meses da florescência da árvore do mate” [CML (1893)].

⁸⁷ CML (1897).

Por outro lado, uma importante questão historiográfica nos é colocada pelos discursos aqui noticiados, os quais enfatizam o papel que deveria ser desempenhado pelo Porto Murtinho na direção de uma “nacionalização”, por assim dizer, dos fluxos comerciais que envolviam, nessa época, a porção sul de Mato Grosso. Conforme já observei, não deixavam de ser plausíveis os planos delineados a esse respeito pelo controlador da CML, ou seja, o Banco Rio e Mato Grosso: criar um novo centro comercial, capaz de atrair os fluxos mercantis até então centrados em Concepción.

A prática, contudo, encarregava-se de mostrar os poderosos obstáculos que tais planos deviam enfrentar. Um primeiro grande obstáculo era representado pela própria geografia da região, que introduzia uma contradição no coração mesmo dos negócios controlados pelo BRMT: como fica evidente, os ervais arrendados pela CML situavam-se em latitudes tais que seu acesso ao rio Paraguai era muito mais facilitado mediante o uso de vias de transporte situadas em território da república homônima. Em outras palavras, o próprio Porto Murtinho situava-se – embora menos que Corumbá – em posição excêntrica e desfavorável em relação aos ervais, mesmo os da chamada zona norte.

Mas a questão não era apenas geográfica – ou, pelo menos, não era geográfica em um sentido exclusivamente “físico”. Do ponto de vista dos habitantes do SMT, que vantagens haveria em trocar Concepción pelo Porto Murtinho? O processo histórico parece haver indicado que não havia nenhuma vantagem, antes pelo contrário: além do fato de o primeiro porto ser mais facilmente acessível que o segundo, o comércio com o Porto Murtinho implicaria no pagamento de impostos de que, embora por meio de práticas ilícitas, os referidos habitantes até então logravam isentar-se. Assim, não é de estranhar que esse comércio ilícito haja persistido até pelo menos as vésperas da Primeira Grande Guerra, visto que o próprio presidente do estado de Mato Grosso, J. A. da Costa Marques, a ele se refere ao relatar a visita que havia efetuado ao sul do estado em fins de 1912:

A erva contrabandeada segue em carretas para a vila Concepción do Paraguai, que dista de Ponta Porã umas 70 léguas. Viram ali, na povoação paraguaia [atual Pedro Juan Caballero], alguns dos membros da minha comitiva grande depósito de erva contrabandeada que estava sendo despachada para vila Concepción. Essa erva é quase toda negociada por mercadorias procedentes da República vizinha, as quais também entram para o Brasil pelos mesmos processos [i.é, por contrabando]⁸⁸.

A erva-mate mencionada por Marques não seria, necessariamente, pertencente à CML, pois é sabido que muitos outros habitantes da região atuavam também nesse ramo, em pequena escala (e, ainda uma vez, de modo ilícito, isto é, violando os direitos monopolistas concedidos pelo próprio estado à empresa).

De todo modo, tudo indica que as vantagens do intercâmbio ilegal não deixavam de aplicar-se também à própria CML. De fato, as evidências disponíveis sugerem que, mesmo após 1898, a CML continuou, tanto na exportação como na importação, a utilizar largamente o território paraguaio – o que nos leva a concluir que, no balanço dos prós e contras, a empresa devia considerar mais conveniente submeter-se às novas normas

⁸⁸ Marques (1914), p. 398.

paraguaias, ao invés de sujeitar-se ao pagamento dos impostos devidos ao Brasil pelos gêneros que introduzia ou exportava⁸⁹.

Acusações e evidências nesse sentido vieram a público, no Brasil, na esteira de um violento rompimento, ocorrido em 1899, entre os principais líderes políticos do estado de Mato Grosso – do que resultou a perda, por parte da CML, de alguns de seus antigos apoiadores, como o então senador Generoso Ponce⁹⁰.

Assim, em diversos discursos pronunciados no Senado Federal no ano de 1902, as críticas efetuadas por Ponce a seus adversários em Mato Grosso envolviam frequentemente a CML. Em 10 de maio de 1902, por exemplo, criticando medidas governamentais supostamente destinadas a combater o contrabando nas fronteiras de Mato Grosso com o Paraguai, o senador declarou que aquela empresa era “a principal, senão a única contrabandista da fronteira”; em seguida, leu trechos de uma carta que teria recebido de amigos no Paraguai, segundo a qual a CML “introduz anualmente do Paraguai grande quantidade de mercadorias”. A mesma carta acrescentava, segundo o senador:

Calcula-se em mais de 200:000\$ a importância que anualmente ela [CML] deixa de pagar à fazenda pública, pois ela introduz não só para consumo e fornecimento do seu pessoal, que é de 3.000 homens aproximadamente, como para o fornecimento dos demais habitantes daquela zona, sal, roupa feita, ferragens e todos os artigos de comércio⁹¹.

No mesmo sentido seguia o relato do já citado Antonio Cusmanich, inserido em uma carta enviada a Ponce e igualmente lida em discurso no Senado em 1902, segundo refere Corrêa Filho⁹². A carta de Cusmanich, de fato, além das informações aqui já transcritas, indica também que, mesmo após a ativação do Porto Murtinho, a empresa continuava exportando erva e importando gêneros de consumo pelo porto de Concepción:

continua la misma introducción de mercaderías, siendo una parte introducida por las embarcaciones que siguen de esto puerto [Assunção] hasta el Igatimy; y la otra sigue de Villa Concepción en las embarcaciones de la misma compañía, que suben el río Ipané hasta cierta altura y después son descargadas en carretas y siguen hasta el depósito que la compañía tiene en la frontera, *por donde también baja la hierba hasta el puerto de Villa Concepción*⁹³.

Em conclusão, portanto, podemos dizer que tais referências apenas confirmam aquilo que desde sempre se sabe, isto é: o fluxo dos transportes e do comércio tende, tanto quanto possível, a ignorar fronteiras formais para buscar, em primeiro lugar, as linhas capazes de maximizar os resultados econômicos pretendidos. Os Estados, por certo, seja

⁸⁹ Deduz-se também que, neste caso, o comércio por ela efetivamente realizado via Porto Murtinho seria apenas uma pequena fração daquele que deveria ser, e destinava-se sobretudo a “manter as aparências”.

⁹⁰ Para mais detalhes acerca desse assunto, v. Queiroz (2010a).

⁹¹ Apud discurso de Generoso Ponce em 10 maio 1902. A íntegra dos discursos senatoriais encontra-se na coleção digital dos Anais do Senado, disponível em www.senado.gov.br.

⁹² Corrêa Filho (1925), p. 39, nota 42.

⁹³ Apud Corrêa Filho (1925), p. 40, nota 42; destaques meus.

por razões políticas ou meramente fiscais, buscam orientar e enquadrar tais fluxos, como parece ter ocorrido com a exigência de que o comércio fosse efetuado por um porto brasileiro. Contudo, como o caso aqui estudado parece demonstrar, uma simples imposição política, divorciada de uma maior racionalidade econômica, não tem grandes possibilidades de êxito.

Bibliografia

- ALVARENGA CABALLERO, Pedro A. (1984): “Historia de los orígenes de la ciudad de Pedro Juan Caballero”, en QUEVEDO DE ROIG, Catalina Moreira (dir.), *Estampas–Pedro Juan Caballero*, La Negra, Asunción, pp. 16-106.
- ARRUDA, Gilmar (1986): “Heródoto”, en *Ciclo da erva-mate em Mato Grosso do Sul: 1883-1947*, Instituto Euvaldo Lodi, Campo Grande, pp. 195-310.
- ARRUDA, Gilmar (1997): *Frutos da terra: os trabalhadores da Matte-Larangeira*. Ed. da UEL, Londrina.
- BARRETT, Rafael (1988): “Lo que son los yerbaes”, en *Obras completas [de] Rafael Barrett*, RP Ediciones, Instituto de Cooperación Iberoamericana, Asunción, pp. 5-22.
- BIANCHINI, Odaléa C. Deniz (2000): *A Companhia Matte Larangeira e a ocupação da terra do sul de Mato Grosso (1880-1940)*. Ed. UFMS, Campo Grande.
- CERUTTI, Mario (1993): “Estudio introductorio”, en CERUTTI, Mario, GONZÁLEZ QUIROGA, Miguel (dir.), *Frontera e historia económica*, Instituto Mora, Universidad Autónoma Metropolitana, México, pp. 7-27.
- CORRÊA FILHO, Virgílio (1925): *À sombra dos herbaes mato-grossenses*. Ed. S. Paulo, São Paulo.
- CORRÊA FILHO, Virgílio (1957): *Ervais do Brasil e ervateiros*. Ministério da Agricultura, Serviço de Informação Agrícola, Rio de Janeiro.
- COSTA, Samuel Guimarães da (1995): *A erva mate*. Prefeitura Municipal, Curitiba.
- GARAVAGLIA, Juan Carlos (1983): *Mercado interno y economía colonial*. Grijalbo, México.
- GUILLEN, Isabel C. Martins (2007): “O trabalho de Sísifo: ‘escravidão por dívida’ na indústria extrativa da erva-mate (Mato Grosso, 1890-1945)”, *Varia Historia*, v. 23, nº 38, p. 615-636.
- IBGE (1979): *Mato Grosso do Sul*. Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, Rio de Janeiro.
- JARA GOIRIS, Fabio A. (1999): *Descubriendo la frontera: historia, sociedad y política en Pedro Juan Caballero*. INPAG, Ponta Grossa.
- LINHARES, Temístocles (1969): *História econômica do mate*. Ed. J. Olympio, Rio de Janeiro.

- MARQUES, J. A. da Costa (1914): “O Sul do Estado [extrato da Mensagem enviada à Assembleia Legislativa em maio de 1913]”, em *ALBUM graphico do Estado de Matto-Grosso*, Corumbá, pp. 394-403.
- MARTINS, José de Souza (2009): “O tempo da fronteira: retorno à controvérsia sobre o tempo histórico da frente de expansão e da frente pioneira”, em MARTINS, *José de Souza, Fronteira: a degradação do Outro nos confins do humano*, 2ª ed. rev. y actualizada, Contexto, São Paulo, pp. 131-179.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó (2010 a): “Joaquim Murтинho, banqueiro: notas sobre a experiência do Banco Rio e Mato Grosso (1891-1902)”, *Estudos Históricas*, nº 45, pp. 125-146.
- QUEIROZ, Paulo R. Cimó (2010b): “A grande empresa conhecida como Mate Laranjeira e a economia ervateira na bacia platina (1882-1949): notas preliminares”, em DANTAS, Carolina, ABREU, Martha (dir.), *Anais do I e do II encontro de pós-doutores do PPGH/UFF*, Univ. Federal Fluminense, Niterói, p. 1-19.
- ROSA, Pedro Ângelo da (1962): *Resenha histórica de Mato Grosso: fronteira com o Paraguai*. Livraria Ruy Barbosa, Campo Grande.
- SEREJO, Hélio (2008): “Homens de aço: a luta nos ervais”, 2ª ed., em *Obras completas de Hélio Serejo*, vol. 1, Instituto Histórico e Geográfico de Mato Grosso do Sul, Campo Grande, pp. 223-278.
- WILCOX, Robert W. (1993): “Paraguayans and the making of the Brazilian far west, 1870-1935”, *The Americas*, v. 49, n. 4, p. 479-512.

Documentos da Companhia Mate Laranjeira:

- Escritura de constituição da sociedade anônima “Companhia Matte Laranjeira”* [5.9.1891] – Arquivo Nacional, Fundo Junta Comercial do RJ, livro 62, registro 1565.
- CONTRATO entre o governo do estado de Mato Grosso e a Companhia Mate Laranjeira, em 2 de agosto de 1894*. In: LIVRO de lançamento dos termos de contrato da Província – 1874-1907 – Arquivo Público de Mato Grosso, Cuiabá, Livro 292, estante 9, f. 111v.-113.
- Relatorio [...] à primeira assembléa geral [...] 27 de maio de 1893. *Jornal do Commercio*, RJ, 25 maio 1893, p. 6.
- Relatorio [...] à assembléa geral [...] de 1894. *Jornal do Commercio*, RJ, 30 maio 1894, p. 4.
- Relatorio [...] à 3ª assembléa geral [...] 31 maio de 1895. *Jornal do Commercio*, RJ, 29 maio 1895, p. 3.
- Relatorio [...] à assembléa geral [...] 30 [maio de 1896]. *Jornal do Commercio*, RJ, 29 maio 1896, p. 8-9.
- Relatorio [...] assembléa geral [...] 31 [maio de 1897]. *Jornal do Commercio*, RJ, 30 maio 1897, p. 7.
- Relatorio [...] assembléa geral [...] 31 [maio de 1898]. *Jornal do Commercio*, RJ, 30 maio 1898, p. 5.

Relatório [...] à assembléa geral [...] 31 [maio de 1899]. *Jornal do Commercio*, RJ, 30 maio 1899, p. 6.

Relatório [...] reunião ordinária [...] 31 [maio de 1900]. *Jornal do Commercio*, RJ, 30 maio 1900, p. 6.

Documentos do Banco Rio e Mato Grosso:

Relatório [...] à 2ª assembléa geral [...] 24 de maio de 1893. *Jornal do Commercio*, RJ, 21 maio 1893, p. 6.

Relatório [...] à 4ª assembléa geral [...] 28 de maio de 1895. *Jornal do Commercio*, RJ, 26 maio 1895, p. 4.

Relatório [...] à 7ª assembléa geral [...] 30 de maio de 1898. *Jornal do Commercio*, RJ, 28 maio 1898, p. 4-5.

Relatório [...] à assembléa geral [...] reunião ordinária de 1899. *Jornal do Commercio*, RJ, 29 maio 1899, p. 4.

Apendices

Tabela 1. Companhia Mate Laranjeira: produção de erva-mate cancheada (1891-1901)

Anos	Produção física (em kg*)			Variação da produção total (%)
	Zona Norte	Zona Sul	Total	
1891-92	---	---	2.066.400	---
1893	---	---	2.984.800	44,4**
1894	---	---	4.135.978	38.6
1895	---	---	4.295.263	3.9
1896	2.480.748	2.662.533	5.143.281	19.7
1897	1.916.536	2.226.861	4.143.397	-19.4
1898	2.278.155	2.430.000	4.708.155	13.6
1899	1.950.704	2.674.944	4.625.648	-1.8
1900	2.167.036	2.289.787	4.456.823	-3.6
1901	2.285.308	2.274.995	4.560.303	2.3

Fonte: relatórios anuais da diretoria da empresa.

* A produção dos anos de 1891-92 e 1893 é fornecida pelos relatórios apenas em arrobas (castelhanas); a produção dos anos 1894 e 1895 é fornecida em arrobas castelhanas e em kg, observando-se a seguinte relação: 1 arroba castelhana = 11,48 kg. Com base nessa relação foram convertidos para kg, nesta tabela, os dados da produção entre 1891 e 1893.

** Convém observar que os dados da linha anterior referem-se a um período superior a um ano.

