

JOSÉ LUÍS MUNHOZ BATISTA

**A IMPORTÂNCIA ECONÔMICA DA ERVA-MATE NO PARANÁ E A SUA
RELAÇÃO COM A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO CURITIBA-
PARANAGUÁ**

Monografia apresentada como requisito para a
conclusão de curso e obtenção do diploma de
Bacharel em Economia.

Orientador: Professor Dr. Mariano de Matos
Macedo.

CURITIBA

2012

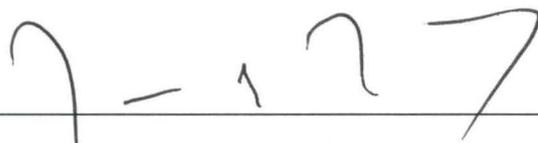
TERMO DE APROVAÇÃO

JOSE LUIS MUNHOZ BATISTA

A IMPORTÂNCIA ECONÔMICA DA ERVA-MATE NO PARANÁ E A SUA RELAÇÃO COM A CONSTRUÇÃO DA ESTRADA DE FERRO CURITIBA-PARANAGUÁ

Trabalho de conclusão de curso aprovado como requisito parcial para obtenção do grau de Bacharel em Ciências Econômicas pela Universidade Federal do Paraná.

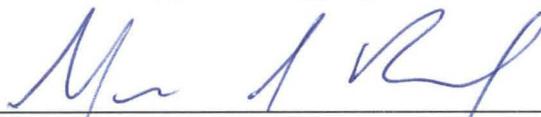
BANCA EXAMINADORA



Prof. Dr. Mariano de Matos Macedo

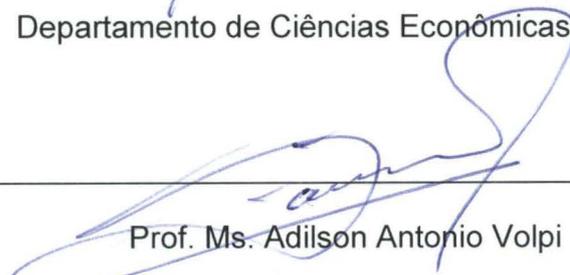
Departamento de Ciências Econômicas, UFPR

Presidente da Banca



Prof. Dr. Marco Antonio Ribas Cavaliere

Departamento de Ciências Econômicas, UFPR



Prof. Ms. Adilson Antonio Volpi

Departamento de Ciências Econômicas, UFPR

CURITIBA

2012

LISTA DE FIGURAS

Figura 1 –Cultivo da Erva Mate.....	17
Figura 2 – Transporte de Erva-Mate de Curitiba a Paranaguá em 1880.....	25
Figura 3 – Túnel aberto na rocha, para a passagem da via férrea Curitiba-Paranaguá	28
Figura 4 – Pontes de aço transpondo as profundezas dos vales.....	29
Figura 5 – Foto de satélite mostrando a estrada de ferro e estrada da Graciosa	30
Figura 6 – Estação ferroviária de Paranaguá, no tempo da construção da estrada de ferro.....	31
Figura 7 – Estação ferroviária de Curitiba	32

LISTA DE TABELAS

Tabela 1 – Exportação do Paraná.....	19
Tabela 2 – Comparativo das exportações do império e do Paraná.....	20
Tabela 3 – Exportação de Erva-Mate pelo Paraná.	21
Tabela 4 – Produção nacional de Erva Mate no período de 1994 a 2011.	22
Tabela 5 – Participação de cada região produtora do Paraná	23

SUMÁRIO

1 INTRODUÇÃO	6
2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA	9
2.1 O CONTEXTO ECONÔMICO E SOCIAL DO BRASIL NO SÉCULO XIX	9
2.2 O ESTADO DO PARANÁ	11
2.3 CULTURA DA ERVA-MATE NO PARANÁ	15
2.3.1 A Erva-Mate nos países sul americanos	17
2.4 ESTRADA DE FERRO CURITIBA-PARANAGUÁ	23
6 CONCLUSÃO	34
REFERÊNCIAS	36

1 INTRODUÇÃO

O estado do Paraná, no decorrer da sua história, desde quando ainda fazia parte da Província de São Vicente, atualmente o estado de São Paulo, tem sido visto como potencial fonte econômica. Nos primórdios da história do Brasil, ainda Império, a região que hoje compreende o atual estado do Paraná, era fonte de garimpo, pela riqueza mineral então existente neste solo. No mesmo período, com a política escravagista, a qual movia a economia do império, basicamente agrícola, acorriam à região em questão os caçadores de escravos, no intuito de buscar, na força de trabalho do índio habitante, destas terras, mão de obra de baixo custo, para os fazendeiros que moviam a economia pelas grandes plantações.

Assim, passou-se da exploração mineral à exploração da mão de obra escrava. Estes dois móveis da economia da época fez com que os primeiros colonizadores se instalassem na região, principalmente no litoral e no planalto, dando origem às primeiras povoações do estado.

Estes pequenos núcleos exploravam a agricultura, pecuária e a madeira, nativa, o que deu origem ao ciclo madeireiro, chegando-se, em certo tempo, à exportação deste produto natural.

Com o crescimento do setor pecuário no interior do estado de São Paulo e no Rio Grande do Sul, o Paraná se tornou caminho para a movimentação do gado, que, no sul, então, era a maior fonte econômica, produzindo, principalmente o charque, cuja carne era oriunda de Sorocaba e ia para Pelotas, cidade na qual era industrializada a carne e transformada em charque. Por conta disto, abriu-se, de forma natural, um caminho que conduzia de Sorocaba, em São Paulo, até Pelotas, no Rio Grande do Sul, atravessando, de norte a sul, os estados do Paraná e Santa Catarina. Possivelmente o predecessor das grandes estradas que, atualmente, cortam o país.

Entretanto, quando no Paraná chegaram os primeiros colonizadores, os índios habitantes faziam uso de uma infusão à base de uma erva específica a qual chamou a atenção dos recém chegados. Era a Erva-Mate. Os novos habitantes aderiram ao uso da infusão, à qual os índios chamavam Caá-i.

A Erva-Mate, nativa, ocorria desde a Argentina até a região do atual sul do Mato-Grosso, incluindo Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Paraná e Paraguai.

Entretanto, nestes dois últimos, era mais profusa, o que fez, em determinado tempo, com que alguns dos novos habitantes vislumbrassem, nesta erva, uma oportunidade econômica, iniciando-se o beneficiamento da erva nativa. Contudo, no decorrer do tempo, iniciou-se, também, o seu cultivo, ensejando maior produção e exportação, para outras regiões do país e para outros países, também.

Assim, se iniciou o ciclo da Erva-Mate, que, pela importância que atingiu, não só na economia do estado, mas na própria economia do país, proporcionou um desenvolvimento sem precedentes, considerando-se os ciclos econômicos anteriores.

Pela influência da economia ervateira, o desenvolvimento do Paraná foi aquecido, abrindo-se estradas e, construindo-se, na época a Estrada de Ferro para ligar Curitiba à Paranaguá, com vistas ao escoamento da produção ervateira.

O processo econômico surgido em decorrência da erva-mate mostrou a conjugação entre exploração de um recurso natural (os ervais eram sua maioria nativos), preservação do meio ambiente para que essa erva se mantivesse produtiva, envolveu a melhoria dos meios de transporte e implantação da indústria. Pelo que se constatou a produção foi do artesanal e rústico ao industrial e elaborado em termos de atividade econômica. Sua análise poderia servir para o estabelecimento de modelos produtivos integrados que poderiam ser implantados em outros setores.(BONDARIK; KOVALESKI; PILATTI, 2006)

Portanto, o tema escolhido para este estudo foi a importância econômica da Erva-Mate para o Paraná e a sua relação com a construção da estrada de ferro Curitiba-Paranaguá.

O objetivo geral deste estudo foi analisar a economia ervateira no estado do Paraná no século XIX e primeira metade do século XX, buscando compreender como esta economia, basicamente escravocrata, foi determinante ou não para a construção da estrada de ferro de Curitiba à Paranaguá.

Teve-se, ainda, como objetivos específicos do estudo, os seguintes:

- Identificar a importância da economia ervateira, com relação a outros setores econômicos, no recorte temporal proposto;

- Analisar o desenvolvimento e ascensão da economia do mate e identificar a possível contribuição desta economia com a construção da ferrovia que liga Curitiba à Paranaguá.

Justifica-se o tema escolhido pelo fato de buscar os fundamentos da relação entre a economia baseada na Erva-Mate e a construção de uma estrada de ferro, buscando-se as razões para obra de custo tão elevado, apoiando-se na premissa de que a referida economia viabilizava, economicamente, tal construção.

Justifica-se, ainda, pela contribuição que o estudo pode dar ao meio acadêmico, resgatando parte da história econômica do Paraná, e servindo de subsídio a outros pesquisadores que queiram aprofundar-se no tema.

A metodologia aplicada ao desenvolvimento do estudo proposto foi fundamentada na bibliografia relativa à época que se menciona, buscando subsídios em autores diversos por meio de obras literárias, periódicos e internet. Será, portanto, um estudo teórico, buscando relatar os fatos que formaram um vínculo entre a expansão da economia da Erva-Mate e a construção da ferrovia já mencionada.

2 FUNDAMENTAÇÃO TEÓRICA

O estudo proposto se fundamentará em obras literárias, periódicos e artigos obtidos na Internet, buscando levantar-se dados históricos do estado do Paraná no período do século XIX até meados do século XX, período este em que a principal economia da região era baseada na Erva-mate.

Também se apoiará o estudo em fundamentos históricos sobre a construção de estradas de ferro, em especial a estrada de ferro que liga a Capital, Curitiba, ao porto de Paranaguá, que teria sido construída no intuito de fomentar a economia ervateira, possibilitando aos produtores, um transporte mais efetivo, rápido e de maior volume para o porto de Paranaguá, de onde seguia para outros portos pelo modal marítimo.

2.1 O CONTEXTO ECONÔMICO E SOCIAL DO BRASIL NO SÉCULO XIX

No período compreendido nos anos médios do século XIX, iniciaram-se importantes transformações no Brasil, que o levariam em direção à modernização, pois, até então, a dependência de Portugal mantinha a colônia em certo suspense no que tange às inovações que já ocorriam na Europa. A dependência tinha como contrapartida a captação, por parte do reino, dos recursos disponíveis na colônia, como as riquezas minerais, que compreendiam metais preciosos, em especial o ouro; pedras preciosas e madeira, riquezas estas que eram coletadas e enviadas para Portugal, provendo, assim, o reino de mais e mais riquezas, enquanto desprovia, destas riquezas, a colônia. Em suma, a exploração das terras brasileiras, em detrimento de seu povo. Com a independência vieram também responsabilidades antes não pensadas, pois, já independente, o país teria que sustentar-se às suas custas, tendo, no entanto, condições de fazê-lo, apesar do longo período de espoliação a que havia sido submetido pela corte portuguesa. Porém, carecia de recursos mais modernos para prover seu desenvolvimento, então como nação livre e soberana.

Quando o Brasil se tornou independente de Portugal, não tinha condições de ser um país industrializado, dependia apenas das exportações, e do setor agrícola. O país começou a enfrentar uma grave crise econômica, os produtos agrícolas tiveram seus preços reduzidos, e conseqüentemente foram reduzidas as exportações. O açúcar estava sofrendo algumas limitações, até mesmo o algodão estava tendo suas exportações reduzidas para a Inglaterra. A crise do setor agrícola foi a principal causa da situação econômico-financeira do Brasil, destaque da primeira metade do século XIX, período em que se realizava o fortalecimento da independência política. (COLÉGIOWEB, 2012)

Enquanto se fortalecia politicamente o jovem país, a dependência econômica da Inglaterra, país que adquiria os produtos exportados pelo Brasil, o qual exportava produtos agrícolas, pois carecia de recursos industriais para o desenvolvimento de outros setores, a então frágil economia de exportação sofria o risco de desvanecer-se repentinamente, o que ocorreu, com a redução dos preços de produtos como algodão e açúcar, que, sofreram limitações, o que gerou uma crise econômica, na primeira metade daquele século. Esta crise levou o país a buscar a solução em empréstimos na Inglaterra e, na época, a guerra da Cisplatina contribuiu sobremaneira para o agravamento da situação econômica brasileira. Na década de 1840, o café, chegado ao Brasil no século anterior, ganha impulso em sua produção e se torna um produto de exportação, sendo um dos revitalizadores da economia. São Paulo, do qual fazia parte o que atualmente é o estado do Paraná, fazia parte daquela província. Inicia-se, então, uma nova fase, com a construção de ferrovias e portos, dinamizando, assim, o comércio e as exportações. O Brasil iniciava um período de modernização e vislumbrava a saída da crise econômica. (COLÉGIOWEB, 2012)

Das pequenas plantações nas vizinhanças da corte, entre 1810 e 1820, os cafeeiros espalham-se por todo o vale do rio Paraíba, primeiro na porção fluminense, depois na paulista e no sul de Minas. Em meados do século XIX ocupam parte das terras das antigas lavouras de cana-de-açúcar e algodão e invadem o chamado Oeste Paulista, inicialmente a região de Campinas e Sorocaba e, em seguida, Ribeirão Preto e Araraquara. No início do século XX, os cafezais cobrem extensa faixa paralela ao litoral das regiões Sul e Sudeste, que vai do Paraná ao Espírito Santo. A cafeicultura ganha a primazia entre as monoculturas exportadoras, desbancando a tradicional agricultura canavieira. (PORTAL SÃO FRANCISCO, s/d)

Uma combinação de fatores favoráveis levou a economia brasileira, então baseada na cultura cafeeira, que se expandia no sudeste, à recuperação. Com o aumento mundial do café, produziu-se um reaquecimento das exportações deste produto. Ao lado do aumento do consumo mundial, principalmente na Europa e Estados Unidos, crises que afetaram países que competiam com o Brasil na produção de café, colocou o país em vantagem na produção e exportação deste produto e com preços em franca alta no mercado internacional, puxado pelas referidas crises. Enquanto isso, o Brasil buscava aproveitar terras antes não exploradas e aplicava a mão de obra escrava que ainda permanecia nas antigas culturas como a cana-de-açúcar e algodão, no café, em alta, aproveitando o momento favorável. Entretanto, neste mesmo período a mão de obra entrava em crise, pois o comércio de escravos estava sendo proibido. Assim, o país buscou alternativa no fomento à imigração. Imigrantes de vários países da Europa e da Ásia vieram para o Brasil, substituindo a mão de obra escrava, trabalhando sob o regime de parceria ou assalariados, desenvolvendo, ainda mais, a nova cultura. Desta forma, o Brasil se recuperou da grave crise pós independência em que mergulhou, recuperando fôlego e reassumindo a produtividade. (PORTAL SÃO FRANCISCO, s/d)

2.2 O ESTADO DO PARANÁ

Até o ano de 1853 o que hoje é o estado do Paraná era parte integrante da província de São Paulo. No referido ano, o Conselheiro Zacarias chegava à Curitiba que havia sido elevada, da condição de Comarca à Província, sendo, então, estabelecida toda a região como província do Paraná, tornando-se mais uma célula da Federação.

A região denominada Paraná, cujo significado é de rio parecido com um mar, dando-se a idéia de grande rio, que pode-se delimitar ao norte e nordeste pelo rio Paranapanema; oeste com a República do Paraguai e estado do Mato-grosso; e ao sul com o estado de Santa Catarina, teve a pronúncia original alterada em 1853, quando da criação do estado do Paraná que antes era jurisdição da Província de

São Paulo. Assim, então, a Comarca de Curitiba era elevada à estado.(GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ, s/d)

Até então, a região era fonte de captação de mão de obra escrava, pela captura de índios, o que, na época, era vista como única fonte rentável que a região poderia proporcionar. Entretanto, a descoberta de metais preciosos, como ouro, nestas terras, trouxe um novo ciclo econômico, baseado no garimpo. Este ciclo, iniciado nos meados do século XVII, ocasionou a fundação das primeiras vilas do estado, sendo fundada a vila de Paranaguá, em 1649 e a vila de Curitiba em 1693, pontos geográficos estes que centram o estudo que se propõe.(CAVALIERI, 2004).

Entretanto é possível que a mais forte e duradoura economia do estado, tenha sido a da Erva-Mate.

O mate foi o grande argumento de ordem econômica e o principal responsável pela Emancipação Política do Paraná, concretizada a 19 de dezembro de 1853. No bojo da atividade ervateira, que chegou a representar 85 por cento da economia da nova província, instalaram-se indústrias: em 1853 existiam 90 engenhos de beneficiamento de mate; floresceram cidades como Guaira, desbravada e colonizada pela Companhia Matte Laranjeira S. A., Rio Negro que abrigava uma burguesia ervateira abastada e influente e tantos outros centros urbanos que evoluíram de portos fluviais como União da Vitória, Porto Amazonas e São Mateus do Sul.

O estado do Paraná, já como tal, também passou por outras monoeconomias, como a do café e, depois da economia ervateira, outras vieram, até o presente, diversificando-se, entretanto, neste presente.(BRASIL CULT, p. 21, s/d)

Note-se que a Erva-mate chegou, segundo a citação, a representar mais de 80% da economia do estado, tendo sido, tal fator, preponderante no processo de emancipação política da região, sendo reconhecida como estado.

De acordo com Padis (1981, p. 13), a localização do estado do Paraná proporciona, climaticamente, boas condições para diversas culturas e, dentre elas, a Erva-Mate.

Entretanto, não apenas a Erva-Mate teve seu apogeu econômico no Paraná. Outras atividades, antes desta cultura, foram base da economia do estado, desde quando ainda ligada à província de São Vicente. Inicialmente, a riqueza explorada nesta região era o ouro, na segunda metade do século XVI. Este período demarca o desbravamento da chamada região do Sertão de Paranaguá, onde os

desbravadores encontraram o metal precioso, dando início à exploração. No decorrer do Ribeira, que era batido pelos garimpeiros, chegaram ao Assungui, onde se depararam com os Campos de Curitiba, sendo que alguns aí se estabeleceram, iniciando, assim, o povoamento da região. Outros, no entanto, que subiam a Serra do Mar, vindos da região litorânea, se fixaram no planalto. Data de 1661 as primeiras informações sobre a presença de bandeirantes nos campos mencionados. Assim, com a concessão de sesmarias nestas regiões, os proprietários destas tomaram posse e foram, aos poucos, aí se estabelecendo e povoando a região. Consta que Gabriel Lara, no ano de 1668, ao tomar posse de terras concedidas no planalto, encontrou, já estabelecidos, dezessete residências, nos Campos de Curitiba.(IBGE, s/d)

Em face da constante entrada de aventureiros e de pessoas egressas de outros centros, o povo fez a Mateus Leme uma petição no sentido de ser organizada a vila, e ele assim despachou: "Junte-se o povo. Deferirei o que pedem. Pinhais, 24 de março de 1693. (a) Leme". A 29 de março de 1693 reuniram-se os povoadores na igreja da freguesia e aclamaram "seis homens de sã consciência" para que eles nomeassem as autoridades da Administração e Justiça, o que foi feito no mesmo dia. Com a eleição, juramento e posse das primeiras autoridades, ficaram constituídos e organizados o Governo da Vila de Nossa Senhora da Luz e Bom Jesus dos Pinhais.(IBGE, s/d)

Assim, têm-se as primeiras notícias da fundação de Curitiba, ainda no ciclo econômico do ouro.

No entanto, já se tinha notícias, com anterioridade, da fundação de Paranaguá, o que ocorreu em 29 de junho de 1648.

Porém, não só ouro era buscado nestas terras, mas mão de obra escrava, que se dava pela caça e captura aos silvícolas que vivam na região.

A região era habitada por tupi-guaranis os quais já chamavam a região de Paraná

Ao ciclo do ouro, seguiu-se o tropeirismo, o qual nasceu pelo comércio de gado entre São Paulo, cujo centro deste comércio era Sorocaba, e Viamão, no Rio Grande do Sul. Necessariamente, os tropeiros que vinham do sul ou que para lá iam, tinham que passar pelo Paraná, o que fez surgir, no caminho destes tropeiros, cidades diversas, no Paraná.(PARANÁ, s/d)

Já construídas a Estrada da Graciosa e a Ferrovia Curitiba/Paranaguá, após o apogeu do Ciclo da Erva-Mate, a madeira foi um recurso extensamente explorado, também.

A exemplo do que ocorreu em todo o Brasil, a madeira exportada era primeiramente retirada do litoral. Com a ligação rodoviária e ferroviária entre o planalto e o litoral, foi que a extensa floresta de Araucária angustifolia, existente nos planaltos paranaenses, permitiu a exploração da madeira, como uma atividade econômica, que ultrapassou a própria erva-mate em arrecadação, notadamente durante a II Guerra Mundial, influenciando a história, cultura, literatura, artes, hábitos e gastronomia paranaenses, bem como nomeou a própria capital: Curitiba, que em tupi significa "muito pinhão" além de constar do nome de tantos outros municípios: Araucária (angustifolia), Pinhão, Pinhais, Pinhalão, São José dos Pinhais e localidades: Pinhalzinho, Pinheiral, Três Pinheiros, etc.(PARANÁ, s/d)

No ciclo da madeira, acorreram ao Paraná imigrantes de muitas partes do mundo, os quais ocupavam as regiões desmatadas, se estabelecendo no país e cuja mão de obra era aproveitada nas derrubadas e beneficiamento da madeira. (PARANÁ, s/d)

Porém, a Erva-Mate, apesar de ter tido seu apogeu em período anterior, até hoje ainda é parte da economia do Paraná, sendo, este estado, o maior produtor do Brasil, sendo o responsável por 70% da Erva-Mate produzida no país, de acordo com informação do IBGE.(AGROSOFT, 2008)

O Paraná é o maior produtor de erva-mate do País, responsável por 70% da produção nacional. A informação é da Pesquisa da Produção da Extração Vegetal e da Silvicultura – 2007, realizada pelo Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística (IBGE), que revelou ainda que dos 20 principais municípios produtores, 15 deles são paranaenses. O município de São Mateus do Sul se destaca como o maior produtor de erva-mate do País e responde por 14% da produção nacional.(AGROSOFT, 2008)

Portanto, é de se perceber que a Erva-Mate, que outrora foi o esteio da economia paranaense e chegou a ser responsável por mais de 50% da exportação do país, como se pode ver adiante, na tabela 2, onde se compara a exportação total do império e a exportação de Erva-Mate do Paraná, ainda é parte forte da economia paranaense.

2.3 CULTURA DA ERVA-MATE NO PARANÁ

A Erva-Mate (*Ilex Paraguariensis*), mesmo antes da chegada dos europeus ao continente americano, já fazia parte da alimentação diária dos Guaranis, sendo absorvido o hábito pelos colonizadores e seus descendentes até se tornar uma forte economia em diversas regiões sul americanas.

A erva-mate era elemento básico da alimentação dos guaranis, cuja tribo se espalhava pelo vasto território banhado sobretudo pelos Rios Paraná, Uruguai e Paraguai. Outras tribos, em cujas terras a planta não medrava, realizavam ativo comércio de troca com a bebida. O transporte era feito por milhares de quilômetros, através de difíceis caminhos, que atravessavam muitas vezes os Andes para chegar à Bolívia, ao Peru e ao Chile. O uso do mate durante muito tempo tão inserido nos costumes de índios e europeus, desde o Peru ao Rio da Prata, que nem as proibições do governo paraguaio, nem as malsinações dos jesuítas (que chamavam o mate de “erva do diabo”, aludindo às suas supostas propriedades afrodisíacas) conseguiram por fim a um vício que cada vez mais contagiava os lares sul-americanos. Atualmente no Brasil a erva-mate é apreciada e consumida em várias regiões, principalmente nos estados sulinos. (AMBIENTE BRASIL, s/d)

Em 1908, a construção da estrada de ferro ligando São Paulo ao Rio Grande do Sul, encerrou o ciclo que se havia iniciado com a redução do garimpo, que deu lugar ao tropeirismo. Esta atividade perdurou, então até a instalação do modal ferroviário, o que tornou o transporte do gado mais ágil. Assim, com o fim do tropeirismo, a região apoiou-se, economicamente, nas culturas que eram economias periféricas durante o tropeirismo. Neste período, então, os senhores mais abastados, os quais obtinham seu lucro da criação de gado, buscaram alternativa na cultura da erva-mate, dando início a este ciclo econômico que seria crescente por quase um século. (CAVALIERI, 2004).

A erva-mate, responsável por um dos mais longos e produtivos ciclos econômicos da história paranaense, teve seu apogeu, no século XIX. O Paraná era a quinta Comarca da Província de São Paulo, da qual dependia e sofria influência nos negócios internos. Com o advento do ciclo do mate, surgiu uma atividade com técnicas que os paulistas desconheciam, fugindo-lhes das mãos o controle da florescente indústria. (BRASIL CULT, p. 21, s/d)

A Erva-Mate, cuja abundância natural proporcionava riqueza, começou a ser explorado e vários moinhos de beneficiamento desta erva foram instalados no Paraná. O primeiro destes beneficiadores da Erva-Mate foi Francisco Alzagarray, espanhol que se instalou em Paranaguá no ano de 1820, construindo, então, o moinho de beneficiamento. Já em 1878, Francisco Camargo Pinto elaborava uma mecanização no beneficiamento da Erva-Mate, tendo sido ele o fundador técnico do ENGENHO TIBAGY, cuja propriedade era de Idelfonso Pereira Correia, o Barão do Cerro Azul, sendo, este engenho, uma indústria em todos os sentidos, aplicando os novos conceitos da revolução industrial.(BONDARIK; KOVALESKI; PILLATI, 2006)

Entretanto, no Planalto de Curitiba se instalava a maior parte do beneficiamento da Erva-Mate e era necessário, para escoar a produção, então vinda do interior e em Curitiba beneficiada, um caminho que fosse mais rápido e comportasse maior volume. Inicialmente o transporte era feito entre Curitiba e Paranaguá, para daí ser conduzida aos países do Prata, em lombo de burro, o que tornava o escoamento ainda demorado e de pouco volume, limitando, então a produção. O Porto de Paranaguá era a alternativa mais viável, visto que, para outros países, mesmo os mais próximos, era inviável o transporte terrestre.

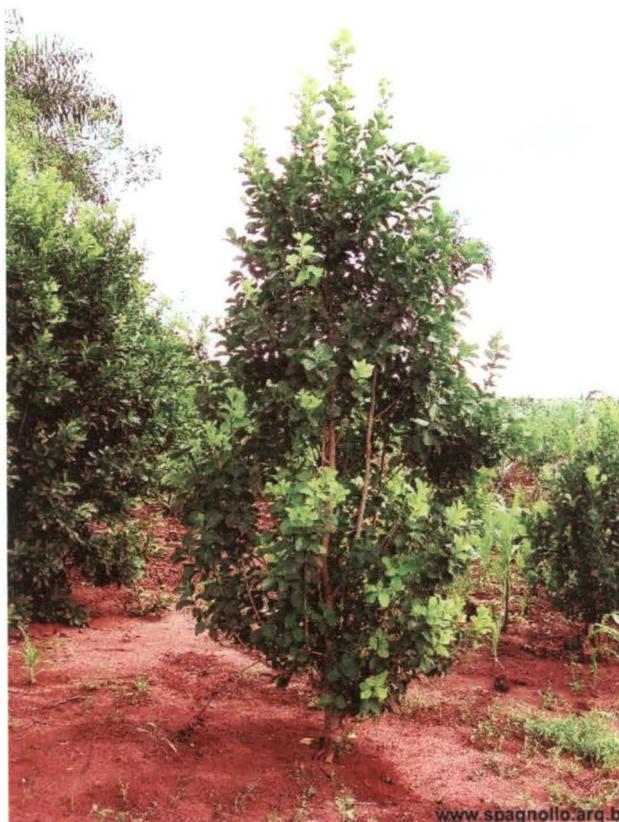
A indústria ervateira era, também, geradora de emprego, o que para Paranaguá foi positivo, pois “O censo populacional em 1778 em Paranaguá revela 7.678 habitantes, sendo 2.936 homens e 2.979 mulheres com 1.712 escravos o que representava 22,30% da população total.” (FRANCO NETTO; MARTINS, s/d)

A Erva-Mate assumia grande importância na economia do Paraná, visto que, além do comércio do próprio produto, já era uma fonte geradora de emprego, pois, além de aplicar a mão de obra escrava, a qual não dava conta da produção que se pretendia, era aplicada, também, mão de obra assalariada de pessoas livres. Isto, naturalmente, gerava renda de forma direta e indireta, contribuindo, então, fortemente, para a economia do estado. É de se notar que, não apenas sob o aspecto histórico o Engenho Tibagy foi de importância, mas, a sua modernização começou a exigir funcionários de mais conhecimento e capacidade, o que fez com se desenvolvesse, na região, o sistema de ensino e, aos poucos, se fosse substituindo a mão de obra escrava por mão de obra assalariada.(BONDARIK; KOVALESKI; PILLATI, 2006)

2.3.1 A Erva-Mate nos países sul americanos

Sendo conhecida já, antes da chegada dos europeus à América, a erva-mate era difundida por entre as comunidades indígenas de toda a região sul a América, em especial nas regiões onde hoje se delimitam Chile, Paraguai, Argentina, Uruguai, os estados do Mato grosso, Paraná, Santa Catarina e Rio Grande do Sul, no Brasil, região na qual os habitantes consumiam muita Erva-Mate, em forma de infusão, quente ou fria, dando origem, a primeira, ao chimarrão e a segunda ao tererê, ambos até os dias atuais consumidos, ainda, nestas regiões, com variações em cada região.(BONDARIK; KOVALESKI; PILLATI, 2006)

Figura 1 –Cultivo da Erva Mate



Fonte: (ARTEVIDAECULTURA , s/d)

Com a passagem das economias do garimpo e do tropeirismo, o estado voltou-se para a cultura da Erva-Mate, no início do século XIX, inicialmente aproveitando-se a erva nativa e, após, introduzindo-se o cultivo desta erva em

lavouras que ocupavam grandes áreas, dando início à comercialização em larga escala e à economia do mate.

No século XVIII inicia-se, a partir da Inglaterra, a industrialização, substituindo muito da mão de obra humana por máquinas, o que avolumava sobremaneira a produção. Com o advento da mecanização, nesta época, houve uma revolução na indústria, reduzindo-se o tempo de produção de produtos, o que redundava em maior volume desta produção. Assim, necessariamente, esta revolução chegou ao Brasil e atingiu a já estabelecida indústria da Erva-Mate, então totalmente manual.

Ao passar-se do produto manipulado a mão, para os mecanismos de produção da Erva-Mate, a produção cresceu em muito, sendo, então, necessário buscar outros mercados e, assim, o Paraná iniciou a exportação da Erva-Mate sob diversas formas, incluindo-se o chá mate, que difere do mate tradicional de origem indígena por ser tostado. (BONDARIK; KOVALESKI; PILLATI, 2006)

O mercado platino tinha grande aceitação de Erva-Mate e, em meados do século XVIII, o Paraguai era o grande concorrente, com uma Erva-Mate de alta qualidade. Entretanto, dois fatos históricos contribuíram sobremaneira para que a produção paranaense de mate se posicionasse melhor no mercado nacional e internacional. O primeiro foi a emancipação do Paraná, já não mais dependente, portanto, de São Paulo; e o segundo, a guerra do Paraguai, fato este que facilitou ao Paraná, a colocação do produto no mercado platino. No período compreendido entre as décadas de 1840 e 1850, ocorreu um saldo bastante positivo, como se pode ver pela tabela 1, o qual demonstra a exportação, em arrobas, nos referidos anos.

Tabela 1 – Exportação do Paraná

ANO	ARROBAS	VALOR (em contos de réis)
42-43	155.224	318:905
43-44	141.577	285:116
44-45	176.275	318:301
45-46	150.359	344:582
46-47	183.523	361:151
47-48	283.647	542:082
48-49	372.775	706:772
49-50	351.805	598:472
50-51	335.682	558:770
51-52	473.982	845:234
52-53	307.896	527:620
53-54	466.022	839:414

Fonte: (Adaptado de OLIVEIRA, 1974, p. 7)

Conforme relata Oliveira (1974), a euforia destes resultados foi fator contribuinte para que se aprovasse, em 29 de agosto de 1853, a Lei 704, a qual emancipava o Paraná, desmembrando-o da Província de São Vicente, atual São Paulo, do qual era a 5ª Comarca.

Por outro lado, neste mesmo período, numa comparação com a exportação do Paraná, cujo produto de ponta era a Erva-Mate, com a exportação realizada no mesmo período pelo império, tem-se a tabela 2, que bem demonstra a produtividade desta região, que se aproximava, muito, em números, das exportações totais do império.

Tabela 2 – Comparativo das exportações do império e do Paraná.

Exportação total do Império			Exportação paranaense p/fora do Império	
ANO	ARROBAS	VALOR	ARROBAS	VALOR(em contos de réis)
42-43	168.651	346:409\$000	152.768	313:852\$000
43-44	161.404	317:581\$000	140.343	282:632\$000
44-45	202.022	381:448\$000	169.521	331:312\$000
45-46	173.885	362:283\$000	148.277	310:335\$000
46-47	204.009	397:629\$000	180.774	350:635\$000
47-48	311.238	590:223\$000	281.539	534:921\$000
48-49	381,251	719:376\$000	366.713	696:713\$000
49-50	380.808	651:071\$000	344.837	584:913\$000
50-51	347.099	570:740\$000	330.000	549:351\$000
51-52	497.929	890:930\$000	446.524	830:666\$000
52-53	322.582	554:34\$000	300.523	514:348\$000
53-54	472.320	851:292\$000	458.127	825:195\$000

Fonte: (Adaptado de OLIVEIRA, 1974, p. 8)

Note-se que, o Paraná, exportava mais que qualquer outra região, se isoladamente, pois os números demonstram que se aproximam muito, com referência os números da exportação de todo o império.

Já a tabela 3 demonstra a exportação da Erva-Mate no período compreendido entre 1865 e 1869, quando, então, o Paraná já havia sido desmembrado de São Paulo.

Tabela 3 – Exportação de Erva-Mate pelo Paraná.

ANO	ARROBAS	VALOR(em contos de réis)
1865	602.451	1.250:008\$408
1866	710.692	1.631:924\$824
1867	211.565	763:070\$078
1868	267.224	1.043:592\$450
1869	843.756	3.171:793\$540

Fonte: (Adaptado de OLIVEIRA, 1974, p. 8)

Com a Guerra do Paraguai, na década de 1860, o maior concorrente do Paraná havia se enfraquecido, tendo, então, o produto paranaense assumido a liderança no fornecimento de Erva-Mate.

Atualmente o Paraná é o maior produtor e exportador de Erva-Mate do mundo, podendo-se ver na respectiva tabela 4, o números nacionais atuais, no período compreendido entre 1994 e 2011, onde se apresenta a produção nacional, especificando a quantidade anual, em toneladas(T) e o respectivo valor comercializado, em milhares de Reais.

Tabela 4 – Produção nacional de Erva Mate no período de 1994 a 2011.

PERÍODO	1000 R\$	T
1994	89.922,00	207.980
1995	100.000,00	204.065
1996	100.000,00	169.031
1997	86.128,00	189.469
1998	84.279,00	183.504
1999	86.015,00	176.922
2000	92.509,00	174.481
2001	100.000,00	182.177
2002	100.000,00	229.701
2003	63.547,00	220.189
2004	76.362,00	246.837
2005	76.712,00	238.869
2006	86.934,00	233.360
2007	87.667,00	225.957
2008	102.635,00	219.773
2009	86.587,00	218.102
2010	100.526,00	227.462
2011	118.049,00	229.681

Fonte: (SI-FLORESTA, 2011)

Tabela 5 – Participação de cada região produtora do Paraná

NÚCLEO REGIONAL	ERVAL NATIVO OU SOMBREADO (%)	ERVAL CULTIVADO OU DE PLENO SOL (%)
Cascavel	42,5	57,5
Curitiba	62,0	38,0
Francisco Beltrão	34,0	66,0
Guarapuava	75,0	25,0
Irati	78,5	21,5
Ivaiporã	41,2	58,8
Laranjeiras do Sul	33,6	66,4
Pato Branco	77,5	22,5
Ponta Grossa	72,0	28,0
União da Vitória	84,0	16,0
Média	60,0	40,0
Estado do Paraná*	70,1	29,9

Fonte: (MACCARI JR. *Et al.*, 2006, p. 68)

Na tabela 5 pode-se ver a participação de cada região produtora no estado do Paraná tanto do erval nativo, que é aquele formado pela natureza, quanto o erval cultivado que é formado pelo homem, e a sua contribuição percentual na produção total do estado, cuja produção total representa mais de 70% da produção Nacional de Erva-Mate.

2.4 ESTRADA DE FERRO CURITIBA-PARANAGUÁ

No Paraná, no final do século XVII e início do século XX, a economia sentia falta de mais agilidade no transporte, o que ocasionou o início da exploração do transporte pluvial que, por sua vez, propiciou a população de diversos locais,

principalmente às margens dos rios Iguaçu e Negro. Entretanto, esse transporte devia ter seus custos resgatados e, possivelmente, produzir algum lucro. Esta sustentação econômica ao transporte pluvial foi obtida pelo transporte da Erva-Mate.(LINHARES, 1969, p. 204)

De acordo com Cavalieri (2004, p. 22), quase que a totalidade do solo paranaense era propício à cultura da Erva-Mate e, ocorria, naturalmente, em todo o território do estado, excluindo-se apenas a faixa litorânea.

Com o início da exploração comercial desta planta, as grandes áreas onde a planta nascia naturalmente foram exploradas e reaproveitadas para a cultura, ocupando grande área do estado, em seu interior. Entretanto os investimentos na industrialização da matéria prima dirigiam-se para as cidades de maiores recursos, como Curitiba, por exemplo. Era, portanto, necessário seguir daí para outras regiões, em um processo de exportação do excedente que se dava pelos portos e principalmente com destino aos países do Prata. O transporte até estes portos era feito sobre lombo de burros. Porém, considerando-se a relativa pouca carga transportada por cada burro, a demanda de tempo e outros fatores eram contrários à lucratividade. Todas estas questões suscitaram a busca de outras soluções mais adequadas à essa economia já estabelecida.(SILVEIRA FILHO, 1997).

Dois outros ciclos econômicos foram praticamente paralelos na história de Curitiba: o da erva-mate e o da madeira. Sua expansão, no final do século XIX, motivou a construção da Estrada de Ferro Paranaguá-Curitiba, primeira ligação da capital da então Província do Paraná com o Litoral. Feita em cinco anos (1880-85), a ferrovia é uma das maiores obras da engenharia nacional, graças aos irmãos engenheiros Antonio e André Rebouças. Utilizou grandemente a força de trabalho dos imigrantes, chegados em massa desde meados dos anos 1800.

Curitiba se beneficiou, no início do século XX, com a riqueza oriunda dos engenhos de erva-mate. Seus proprietários, os "barões da erva-mate", construíram mansões para moradia na capital, em boa parte preservadas em dois conjuntos significativos, nos bairros Batel e Alto da Glória. (PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA, s/d)

Mesmo quando a nascente indústria tinha seu pólo no litoral, o transporte em lombo de burro era precário, visto a pouca quantidade transportada e o deslocamento lento dos muare. Paula (1997) relata que por dois séculos utilizou-se, no transporte, e neste caso, não apenas da Erva-Mate, o surrão, que eram sacas

feitas de couro bovino que se utilizavam para o transporte de mercadorias em lombo de mulas. O surrão, por ser de couro natural, era, na época, um transporte seguro para a Erva-Mate, pois não alteravam as características de cor, sabor e aroma do produto. Entretanto, com a abertura da Estrada da Graciosa, o centro industrial ervateiro deslocou-se para a capital, tendo aumentado, em muito a distância a ser percorrida no transporte da Erva-Mate. O couro que antes era abundante foi-se reduzindo em quantidade e, por consequência, tendo seu preço aumentado, o que contribuía fortemente para a redução do lucro. O transporte iniciou uma nova fase então, na qual aplicavam barricas de madeira para transportar o produto, o que fez com que prosperasse uma nova atividade: os barriqueiros, pois a demanda por este produto aumentou consideravelmente.

Figura 2 – Transporte de Erva-Mate de Curitiba a Paranaguá em 1880



Fonte: (AHISTORIA, s/d)

Assim, havendo a necessidade de escoar a produção paranaense que à época era madeira e, de maior vulto, a Erva-Mate, o governo busca a alternativa de construir uma estrada de ferro ligando Curitiba ao Litoral, de acordo com o que relata Kroetz.

No Paraná, nesta época, não havia ainda a grande lavoura (...) as ações governamentais estavam centradas em dois produtos de natureza extrativa: madeira e principalmente erva-mate. Ambos os produtos, que ativam a economia paranaense, encontravam-se no Paraná Tradicional. Prevendo a falta de capitais nacionais para efetivação da Estrada de Ferro do Paraná, a cláusula XXXI permite que a companhia possa ter sede no Brasil ou no exterior. (...) Sua estrutura operacional e administrativa seria para utilização prioritária à ativação do mercado.(KROETZ, 1985, p. 56).

O projeto inicial previa o início da estrada de ferro em Antonina, passando por Morretes, o que não angariou simpatia da população de Paranaguá que almejava o início da estrada de ferro neste município. Entretanto, após muitas divergências o governo decidiu a favor dos paranaguaras. Inicialmente foi construído o trecho Paranaguá-Morretes e um ano após, construída a ligação à Curitiba.

Entretanto, três anos antes já havia, por Decreto Imperial, sido conferida a concessão para a construção da estrada de ferro cuja intenção inicial, como antes dito, ligar Curitiba a Antonina. Tal concessão permitia aos engenheiros Antônio Pereira Rebouças Filho, Maurício Schwartz e Francisco Antonio Monteiro Tourinho construísse já tão almejada obra. Entretanto, algumas condições eram impostas à concessão, cuja duração da exploração seria de 50 anos e se proibia que fosse, por tal período, construída qualquer outra ferrovia, que levasse à mesma direção, numa faixa compreendida por 20 quilômetros em ambos os lados desta, salvo acordo entre pretensos futuros construtores e os que haveriam de construir e explorar o trecho ferroviário em questão. Ficava estabelecido o prazo de cinco anos para a construção da estrada de ferro, condição esta que, se não observada, faria caducar a concessão, salvo casos de impossibilidade por força maior, que deveria ser levada à apreciação e julgamento do governo. O Objetivo declarado da construção da estrada de ferro era o transporte de cargas de todas as espécies e passageiros, em composições de vagões próprios tracionados por locomotiva que, na época tinha funcionamento a vapor e era denominada, popularmente, Maria-Fumaça, denominação que permanece até os dias atuais, designando estas antigas locomotivas.(KROETZ, 1985)

Era exigido, também, que fossem estendidas linhas telegráficas, ao longo da estrada de ferro, para a comunicação, entre Curitiba e o Final do trecho, sendo que,

em cada estação construída neste intervalo, contasse com um aparelho telegráfico e ficaria reservado ao governo, o direito de utilizar-se do posteamento para uso de outros tipos de linhas, se necessário fosse. Porém, a concessão previa que qualquer terra, no caminho de passagem da ferrovia, que tivesse dono, seria desapropriada para a estrada de ferro e construções necessárias e as terras devolutas, neste caminho, poderiam ser exploradas e utilizadas pela concessionária, incluindo-se a exploração mineral. Para que as regiões fossem povoadas na região compreendida pelo trecho da estrada de ferro, o governo concedia até 20 léguas quadradas¹ de terra devoluta, para quem pretendesse delas fazerem uso. (KROETZ, 1985)

Assim, a economia da Erva-Mate pode se expandir, crescendo em volume e reduzindo-se em tempo de exportação do produto e gerando efeitos econômicos paralelos que beneficiariam outras regiões do estado e o estado como um todo.

Portanto, é de se observar que, no lastro da modernização da indústria, antes manual, exigiu a evolução de outros setores, como a escola e transporte, por exemplo, pois, para o escoamento da produção foi aberta a Estrada da Graciosa, existente ainda nos dias atuais e caminho alternativo e turístico para o mar.

Como já dito, com a abertura desta estrada, o transporte era feito sobre lombo de muares, entretanto, o crescimento da produção industrializada exigia, cada vez mais, um maior e mais rápido volume de escoamento. Propôs-se, então, a abertura de uma estrada de ferro que ligasse Curitiba, já o centro produtivo da região, ao Porto de Paranaguá, dando, suscitando, então, a estrada de ferro ainda existente e que, na época, deu o grande impulso faltante à produção de Erva-Mate, tornando-se, o trem, o grande transporte da produção, pois que, das poucas sacas que comportavam os lombos de burros, passou-se a transportar, em uma só vez, milhares destas sacas contendo o produto que movia, então, a economia do Paraná, possibilitando, assim, o escoamento para os diversos países consumidores do produto paranaense.

A ferrovia, utilizando tecnologia brasileira, foi obra dos engenheiros negros e irmãos Rebouças, em uma época na qual o negro ainda era escravo. Estes dois expoentes da engenharia brasileira, nos anos de 1861 e 1862, se especializaram, em estudos na Europa, em construção de pontes e portos e, retornando ao Brasil, dentre as obras das quais foram encarregados, está a ferrovia Curitiba-Paranaguá,

¹ Uma légua brasileira corresponde a 6.600m. 20 léguas quadradas, portanto, correspondem a 132Km² ou cerca de 13 hctares.(SULCOM, s/d)

por eles idealizada e executada. É importante salientar que tal obra foi erguida com mão de obra totalmente livre e assalariada, condição imposta pelos Rebouças, principalmente, Andre Rebouças, que figurava entre os abolicionistas do Brasil imperial. Antes da ferrovia, entretanto, realizaram a obra hoje conhecida como Estrada da Graciosa, a qual se pode considerar embrião da ideia da estrada de ferro e que tanto contribuíram, tanto uma como outra, para o desenvolvimento da economia paranaense.(GELEDÉS, 2011)

Na figura 1 pode-se ver um dos tantos túneis que teve que ser aberto na rocha para transpor os obstáculos da serra, a fim de estender o leito da estrada de ferro.

Figura 3 – Túnel aberto na rocha, para a passagem da via férrea Curitiba-Paranaguá



Fonte: (VIDADMAQUINISTA, 2011)

Além da rocha que se punha no caminho da ferrovia, vales profundos teriam que ser transpostos pela ferrovia, o que foi feito pela construção de pontes de aço importado da Inglaterra, utilizando-se a mais alta e esmerada tecnologia da época, como se pode ver na figura 4.

Figura 4 – Pontes de aço transpondo as profundezas dos vales



Fonte: (GELEDÉS, 2011)

Na figura 5 pode-se ver o traçado da via férrea Curitiba/Paranaguá, em preto, encimada pelo traçado da Estrada da Graciosa, atual PR-410, ligando Curitiba à Antonina. Abaixo do traçado da estrada de ferro, pode-se ver o atual caminho mais utilizado, a BR-277.

Figura 5 – Foto de satélite mostrando a estrada de ferro e estrada da Graciosa



Fonte: (GOOGLE EARTH, 2012)

A figura 6 mostra uma antiga foto da estação ferroviária construída em Paranaguá, a qual atualmente já não existe, pois era localizada onde atualmente é o pátio do Porto de Paranaguá.

Figura 6 – Estação ferroviária de Paranaguá, no tempo da construção da estrada de ferro



Fonte: (KUCZKOWSKI, 2010)

Na figura 7 pode-se ver a estação de Curitiba, a qual ainda existe e foi transformada em um shopping, mantendo a mesma arquitetura e abriga, hoje, o Museu Ferroviário.

Figura 7 – Estação ferroviária de Curitiba



Fonte: (KUCZKOWSKI, 2010a)

Inegável, portanto, a importância que teve a abertura dos dois caminhos que ligaram Curitiba ao litoral: a Estrada da Graciosa e a via férrea Curitiba/Paranaguá, caminhos estes que possibilitaram a centralização do beneficiamento da Erva-Mate na região de Curitiba, que, por capital, contava com mais recursos e a ligação deste centro industrial com o mar, por onde era escoada a produção.

No bojo da atividade ervateira, que chegou a representar 85 por cento da economia da nova província, instalaram-se indústrias: em 1853 existiam 90 engenhos de beneficiamento de mate; floresceram cidades como Guaíra, desbravada e colonizada pela Companhia Matte Laranjeira S. A., Rio Negro que abrigava uma burguesia ervateira abastada e influente e tantos outros centros urbanos que evoluíram de portos fluviais como União da Vitória, Porto Amazonas e São Mateus do Sul. Foi na esteira deste ciclo, que os transportes tiveram grande impulso: desenvolveu-se a navegação fluvial no rio Iguaçu; construiu-se a Estrada da Graciosa e a Ferrovia Curitiba-Paranaguá, concluída em tempo recorde de apenas cinco anos.(DARGEL, 2009)

Tal foi a importância da Erva-Mate no Paraná e não só, mas em toda a economia nacional, como já visto, que, somente na província chegou a representar 85% da riqueza gerada, o que representava, também, benefício ao governo sob o aspecto tributário que, em vista da alta produção, chegou mesmo à uma considerável redução das taxas de impostos sobre o referido produto(CASSOL, 1974).

6 CONCLUSÃO

Durante o estudo pode-se observar que a Erva-Mate teve papel preponderante na economia do estado do Paraná e do Brasil, logo após o ciclo do ouro no estado do Paraná. Este ciclo que, naturalmente, não foi permanente, deu lugar à exploração da Erva-Mate nativa, que chegou a ser o produto de maior importância nas exportações brasileiras, chegando a se aproximar do equivalente à metade das exportações do país, no período de apogeu da exploração da Erva-Mate no estado.

Vários fatores contribuíram para que o Brasil se tornasse o maior exportador de Erva-Mate, ultrapassando o Paraguai, que, em determinado momento histórico foi, também, um grande exportador desta cultura.

Ao final do século XIX, pela importância da Erva-Mate na balança comercial brasileira, o governo resolveu investir em infraestrutura de transportes para que a Erva-Mate pudesse ser escoada em grande quantidade, construindo-se, então, a Estrada da Graciosa e a Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, pois o beneficiamento da Erva-Mate centralizou-se na região de Curitiba e o produto deveria ser transportado para o Porto de Paranaguá, de onde seguia, via marítima, para outros portos, brasileiros e internacionais, proporcionando, assim, uma larga exportação que redundava em benefícios para o país, tanto no setor econômico quanto social, pois, além do retorno financeiro, era uma fonte geradora de empregos, tanto diretos quanto indiretos.

Durante o ciclo econômico da Erva-Mate, a madeira se tornou, também, produto de exportação, atraindo estrangeiros que se estabeleciam na região, em função da indústria madeireira. Entretanto, a Erva-Mate, apesar de ter um tanto reduzida sua importância comercial, não se extinguiu, ao contrário, revigorou-se e a indústria ervateira passou da exploração apenas da erva nativa, à cultura da Erva-Mate, mantendo a importância deste produto na economia do Paraná.

Assim, o Paraná, se tornando a maior região exportadora de Erva-Mate do mundo, teve alavancada esta produção pela construção da Estrada de Ferro Curitiba-Paranaguá, a qual, atualmente, é explorada apenas pelo setor turístico, sendo, o transporte de Erva-Mate, feito por vias rodoviárias, mas sem perder sua importância como produto de exportação.

Portanto, conclui-se que a Erva-Mate foi o grande impulsionador da economia do estado do Paraná, pois, por ela, deu-se a emancipação da região e o desenvolvimento econômico em grande escala, propiciando a modernização constante da indústria paranaense, assim como os caminhos necessários para que se iniciasse este processo de desenvolvimento econômico.

Assim, julga-se atingido o principal objetivo deste estudo o qual foi analisar a economia ervateira no estado do Paraná no século XIX e primeira metade do século XX, buscando compreender como esta economia, basicamente escravocrata, foi determinante ou não para a construção da estrada de ferro de Curitiba à Paranaguá, do que se compreende que foi de máxima importância o chamado ciclo econômico da Erva-Mate e que isto determinou o caminho econômico que seguiria o estado do Paraná.

Infere-se, ainda, que a Erva-Mate, mesmo tendo seu ponto máximo no período estudado, não perdeu totalmente sua importância na economia do estado e do Brasil, visto que, ainda, é um produto de importante lugar nas exportações e que, pela diversificação econômica produtiva da região, decorrência natural do progresso, novas tecnologias e globalização das economias, se situa hoje, a Erva-Mate, apenas como mais um produto exportado, mas é de se notar que, este produto teve importância no século XIX e continua tendo importância no século XXI, pois, enquanto outros produtos perderam totalmente lugar, no mundo tecnológico, a Erva-Mate continua sendo produzida no estado que ainda é o maior produtor do mundo.

REFERÊNCIAS

AGROSOFT. **Paraná é o maior produtor de erva-mate do país, diz IBGE.** 09 set 2008. Disponível em <<http://www.agrosoft.org.br/agropag/103461.htm>> Acesso em 13 dez 2012.

AHISTORIA. História do porto de Paranaguá. Disponível em <<http://www.ahistoria.com.br/porto-de-paranagua/>> Acesso em 23 fev 2013.

AMBIENTE BRASIL. Silvicultura da Erva-Mate (*Ilex paraguariensis* ST.HILAIRE). Disponível em <http://ambientes.ambientebrasil.com.br/florestal/silvicultura/silvicultura_da_erva-mate_%28ilex_paraguariensis_st.hilaire%29.html> Acesso em 08 mai 2012.

ARTEVIDAECULTURA. Ervamate.jpg. Disponível em <http://www.google.com.br/imgres?q=MAPA+DA+ERVAMATE+NO+PARANA&start=118&hl=ptBR&sa=X&biw=1188&bih=820&tbm=isch&tbnid=uTD63f7wUMns1M:&imgrefurl=http://artevidaeculturaportal.fm.blogspot.com/&docid=Isa80urBsidz8M&imgurl=http://2.bp.blogspot.com/_grb2_jHPVqE/TBGAOC3KA8I/AAAAAAAAAMk/wfeFqKvXkQc/s1600/ervamate.jpg&w=480&h=640&ei=wNwwUevRLKXp0QG2wIDICA&zoom=1&ved=1t:3588,r:36,s:100,i:112&iact=rc&dur=4562&sig=111442276394288169883&page=6&tbnh=189&tbnw=169&ndsp=26&tx=110&ty=73> Acesso em 23 fev 2013.

BRASIL CULT. Viajando pelo Brasil: Paraná – Mate. Disponível em <http://www.brasilcult.pro.br/brasil_antigo/viajandobr/viajandobr21.htm> Acesso em 18 abr 2012.

BONDARIK, Roberto; KOVALESKI, João Luiz; PILLATI, Luiz Alberto. A produção de Erva-Mate e a iniciação industrial no Paraná. 19º Congresso Internacional de Administração. Ponta Grossa, 19 a 22 set 2006. Disponível em <<http://pessoal.utfpr.edu.br/bondarik/arquivos/A%20Produ%E7%E3o%20de%20Erva%20Mate%20e%20a%20Inicia%E7%E3o%20Industrial%20do%20Paran%E1.pdf>> Acesso em 03 jan 2012.

CAVALIERI, Marco Antônio Ribas. Como o Paraná bebeu o mate: o desenvolvimento regional no Paraná sob a atividade ervateira. (Monografia). Curitiba: UFPR – Universidade Federal do Paraná, 2004.

CASSOL, Ernesto. **Política tributária do Paraná na Primeira República. 1890-1930.** 1974. Disponível em <http://dspace.c3sl.ufpr.br/dspace/bitstream/handle/1884/24650/D%20-%20CASSOL,%20ERNESTO.pdf?sequence=1> Acesso em 06 dez 2012.

COLÉGIOWEB. **As transformações econômicas e sociais do século XIX.** 01 jun 2012. Disponível em <http://www.colegioweb.com.br/historia/as-transformacoes-economicas-e-sociais-do-seculo-xix.html> Acesso em 13 dez 2012.

DARGEL, Péricles. Curiosidades sobre a Erva-Mate. Cultura Paranaense. 31 out 2009. Disponível em <http://culturaparanaense.blogspot.com.br/2009/10/curiosidades-sobre-erva-mate.html> Acesso em 13 dez 2012.

FRANCO NETTO, Fernando; MARTINS, David Nilton. Estrutura econômica e social no Paraná provincial. Disponível em http://www4.fe.uc.pt/aphes31/papers/sessao_4f/fernando_netto_david_nilton_paper.pdf > Acesso em 08 dez 2012.

GELEDÉS – Instituto da Mulher Negra. A saga dos engenheiros Rebouças. 17 jun 2011. Disponível em <http://www.geledes.org.br/14-sample-data-articles/9932-a-saga-dos-engenheiros-reboucas> Acesso em 09 jan 2013.

GOVERNO DO ESTADO DO PARANÁ. Origem do nome e criação da Província. SEEC – Secretaria de Estado da Cultura. Disponível em <http://www.cidadao.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=72> Acesso em 06 mai 2012.

IBGE – Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística. Curitiba – Paraná – PR – Histórico. Disponível em <<http://biblioteca.ibge.gov.br/visualizacao/dtbs/parana/curitiba.pdf>> Acesso em 11 dez 2012.

KROETZ, Lando Rogério. As estradas de ferro no Paraná 1880-1940. (Tese). São Paulo: Universidade de São Paulo, 1985.

KUCZKOWSKI, Fábio Rozalinski. 4 – 1880 -1885 –Estação Dom Pedro II. 09 ago 2010. Disponível em < <http://www.amantesdaferrovia.com.br/photo/5-1880-1885-ponte-sobre-o/prev?context=album&albumId=4981239%3AAlbum%3A26663> > Acesso em 15 dez 2012.

_____. 35 – 1880 -1885 –Estação de Curitiba. 09 ago 2010. Disponível em <<http://www.amantesdaferrovia.com.br/photo/34-1880-1885-estacao-de/next?context=album&albumId=4981239%3AAlbum%3A26663>> Acesso em 15 dez 2012.

LINHARES, Temístocles. História econômica do mate. Rio de Janeiro: José Olympio, 1969.

MACCARI JR., Agenor *et al.* Indústria ervateira no estado do Paraná II – fornecimento de matéria-prima. **Rev. Acad.**, Curitiba, v.4, n.1, p. 63-70, jan./mar. 2006. Disponível em

<http://www.google.com.br/url?sa=t&rct=j&q=numeros%20erva%20mate%20paran%C3%A1&source=web&cd=6&cad=rja&ved=0CFcQFjAF&url=http%3A%2F%2Fwww2.pucpr.br%2Ffreol%2Findex.php%2FACADEMICA%3Fdd1%3D843%26dd99%3Dview&ei=b-4wUZT-CJKy9gS6goF4&usg=AFQjCNG3NOQmRqlzRaBEUg_o3pQu2y9gdg&bvm=bv.43148975,d.eWU> Acesso em 22 fev 2013.

OLIVEIRA, Marisa Correia. Estudo da Erva-Mate no Paraná: 1939-1967. (Dissertação). Curitiba: UFPR, 1974. Disponível em <<http://dspace.c3sl.ufpr.br/dspace/bitstream/handle/1884/24600/D%20-%20OLIVEIRA,%20MARISA%20CORREIA%20DE.pdf?sequence=1>> Acesso em 12 dez 2012.

PADIS, Pedro Calil. Formação de uma economia periférica: o caso do Paraná. São Paulo: Hucitec, 1981.

PARANA – Secretaria de Turismo. História do Paraná. Disponível em <<http://www.turismo.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=87>> Acesso em 14 dez 2012.

PREFEITURA MUNICIPAL DE CURITIBA. História. Disponível em <<http://www.curitiba.pr.gov.br/idioma/portugues/historia>> Acesso em 10 dez 2012.

PORTAL SÃO FRANCISCO. Ciclo do Café. Disponível em <<http://www.portalsaofrancisco.com.br/alfa/ciclo-do-cafe/ciclo-do-cafe-3.php>> Acesso em 12 dez 2012.

SI-FLORESTA – Sistema de Informações Florestais. Produção Nacional – Produtos Não Madeireiros – Erva Mate. **Universidade Federal de Viçosa**. 2011. Disponível em <<http://www.ciflorestas.com.br/dado.php?id=97&qtd=s>> Acesso em 26 fev 2013.

SILVEIRA FILHO. José. A acumulação do capital: o caso da Erva-Mate no Paraná de 1820 a 1930. (Dissertação). Curitiba: UFPR – Universidade Federal do Paraná, 1997.

SULCOM – **Medidas** – unidades e grandezas principais. Disponível em <http://www.sulcom.com.br/m/medidas_unidades_e_grandezas_principais.shtml> Acesso em 14 dez 2012.

VIDADEMAQUINISTA. História da ferrovia Curitiba/Paranaguá. 21 abr 2011. Disponível em <<http://vidadmaquinista.blogspot.com.br/2011/04/historia-ferrovia-curitibaparanagua.html>> Acesso em 08 jan 2013.