

Ferrovia do Contestado: um traçado de desenvolvimento e disputas

Contestado Railway: one tracing of development and dispute

Grasiéle Aparecida da Costa Ferreira Peters¹

Ilanil Coelho²

Resumo: O presente artigo tem como objetivo interpretar a formação da região do Contestado, a partir de uma análise que envolve a historiografia e documentos oficiais, buscando apresentar as disputas territoriais entre Paraná e Santa Catarina. A implantação da ferrovia denominada Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG), nesse contexto, ocupa um papel importante, pois não apenas impulsionou transformações econômicas e sociais, mas também, foi um fator crucial para o acirramento dos conflitos que culminaram na Guerra do Contestado (1912-1916). A escolha do traçado da ferrovia, assim como as negociações políticas e econômicas envolvidas, revelam os interesses de diversos grupos, tanto nacionais quanto estrangeiros, que visavam explorar as potencialidades capitalistas da região, especialmente em termos de recursos naturais que incidiram na exploração de erva-mate e, posteriormente, na extração da madeira.

Palavras-chave: Ferrovia do Contestado; Patrimônio Ferroviário; Guerra do Contestado.

Abstract: The present article has as objective to interpret the formation of the region of Contestado, from an analysis that involves the historiography and official documents, searching to present the territorial disputes between Paraná and Santa Catarina. The implementation of the railway denominated Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (EFSPRG), in this context, occupies an important role, because not only impulsioned social and economics transformations, but also, was a crucial factor to the intensifying the conflicts that culminated in the War of Contestado (1912 - 1916). The choice of the layout of the railway, as well as the political and economic negotiations involved, reveal the interest of several groups, both nationals and foreigners, that aimed to explore the capitalist potential in the region, especially in terms of natural resources that broke in the exploration of the yerba mate and, later in the extraction of wood.

Keywords: Contestado Railway; Railway Heritage; Contestado War.

¹ Doutoranda no Programa de Pós-Graduação em Patrimônio Cultural e Sociedade (PPGPCS), na Universidade da Região de Joinville (Univille), Joinville, Santa Catarina, Brasil. Pesquisadora membro dos grupos de pesquisa: Cidade, Cultura e Diferença (Univille) e Cidade, Memória e Patrimônio cultural (Univille). Bolsista Fundação de Amparo à Pesquisa e Inovação de Santa Catarina (Fapesc). E-mail: grasihistoria@gmail.com.

² Doutora em História Cultural pela Universidade Federal de Santa Catarina. Professora efetiva no Programa de Pós-Graduação em Patrimônio Cultural e Sociedade (PPGPCS), na Universidade da Região de Joinville (Univille), Joinville, Santa Catarina, Brasil. Líder do grupo de pesquisa Cidade, Cultura e Diferença (Univille). E-mail: ilanilcoelho@gmail.com.

Introdução¹

A construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG)² trouxe à Santa Catarina um contingente significativo de trabalhadores migrantes que, de diferentes maneiras, foram impactados, assim como as populações tradicionais – indígenas, caboclos e quilombolas – (Machado, 2023), pelas novas dinâmicas de trabalho e deslocamento. A partir da instalação da linha férrea, observaram-se mudanças importantes nas formas de ocupação e circulação de pessoas e mercadorias, com consequências diretas nos modos de viver no território. Esse processo gerou exclusão e conflitos, especialmente entre as populações locais, que viram suas terras invadidas e seu cotidiano ameaçado (e até mesmo alterado) pela chegada do progresso representado pela ferrovia. A atuação de grandes empresas estrangeiras, como Brazil Railway Company e Southern Brazil Lumber and Colonization Company, ampliou as tensões sociais.

Os professores Valentini e Radin (2012) discutem essa problemática, considerando que a Brazil Railway Company, além de construir a ferrovia, também atuou na exploração da madeira e nos processos de colonização.

São visíveis as marcas das transformações da ferrovia instalada na Região do Contestado. Do Rio Iguaçu até o Uruguai, a cada duas ou três dezenas de quilômetros, aproximadamente, existiu uma pequena estação ferroviária que, logo após a sua inauguração, ao seu redor, principiou um pequeno povoado que cresceu com a derrubada da floresta e com o processo de colonização [ocupação] protagonizado pelos trabalhadores da ferrovia recrutados principalmente nas colônias de imigração do Paraná e, mais tarde, pelos colonos oriundos das colônias do Campesinato Independente do Rio Grande do Sul (Valentini, 2009, p. 60).

A Guerra do Contestado (1912-1916) emerge como um dos marcos desse processo de opressão e resistência³. Iniciada dois anos após a inauguração da ferrovia, em 1910, o conflito foi motivado, em grande parte, pela insatisfação das populações locais, que se sentiram marginalizadas pelas novas políticas de ocupação e exploração da terra. A ferrovia, nesse sentido, não foi apenas uma via de transporte, mas também um símbolo das mudanças econômicas e sociais que transformaram radicalmente a região. A resistência dos caboclos, amplamente apoiada por segmentos populares que se viam excluídos das promessas de progresso, reflete a complexa teia de interesses que permeava a disputa territorial entre Paraná e Santa Catarina.

Ao longo deste texto, os temas abordados são explorados com base em fontes historiográficas, permitindo uma compreensão das disputas territoriais entre os dois estados e das repercussões socioeconômicas da ferrovia no Contestado.

Estrada de ferro São Paulo-Rio Grande: construção e trabalho

Mediante o decreto nº 10.432, de 09 de novembro de 1889 (Brasil, 1889)⁴, o engenheiro Teixeira Soares⁵ assumiu a concessão para a construção, utilização e usufruto de uma estrada de ferro com início nas margens do rio Itararé, na Província de São Paulo, e término em Santa Maria da Boca do Monte, situada na Província do Rio Grande do Sul.

Entre as cláusulas, destacam-se os privilégios relativos ao longo período de contrato, a referida legislação aponta 90 anos entre construção e uso, além do direito de exploração de terras⁶ num raio de 30 quilômetros ao longo de cada lado da ferrovia, por um período de 50 anos, independentemente de serem terrenos devolutos ou não.

O documento de 1889 (Brasil, 1889) incluía o direito de desapropriar terrenos particulares para a construção de estações, armazéns e outras instalações necessárias para a operação da linha férrea assim como preferência, em igualdade de circunstância, para lavra de minas na zona privilegiada.

O processo de concessão no império era cauteloso, estabelecendo a necessidade de apresentação de estudos e projeto de execução de trechos não inferiores a 100 quilômetros (Brasil, 1889). Dentre as especificidades do projeto estavam incluídos: (1) Planta geral da linha, que deveria, além do traçado, conter a descrição do terreno, matos, campos, divisas com propriedades particulares, indicação dos pontos de passagem obrigatórios de passagem, terras devolutas e minas, se fosse o caso; (2) Projetos e relação das obras de arte necessárias (pontes, viadutos), estações, postos de abastecimento de água para as locomotivas; (3) Plantas de todos os terrenos a serem adquiridos por meio de desapropriação ao longo do trajeto para a construção da ferrovia; (4) Tabela descritiva com as escavações e alinhamentos necessários; (5) Orçamento das despesas, com tabelas de valores que fundamentassem o orçamento (Brasil, 1889).

Nota-se a necessidade do império de resguardar uma monumentalidade, na medida em que previa o conhecimento prévio de todos os projetos de obras de arte⁷ previstas para o trajeto em questão. Além de informações de características estruturais, o império também previa no referido decreto a inclusão de um relatório descritivo sobre a estatística populacional.

Neste relatório e memória descritiva serão expostos com a possível exactidão a estatística da população e da produção, o tráfego provável da estrada, o estado e a fertilidade dos terrenos, sua aptidão para as diversas culturas, as riquezas minerais e florestais, os terrenos devolutos, a possibilidade e conveniência do estabelecimento de núcleos coloniais, os caminhos convergentes à estrada de ferro, ou os que convier construir e os pontos mais convenientes para estações (Brasil, 1889, n.p.).

Observa-se um contraste entre o interesse pelo controle populacional e a negligência das relações sociais com os moradores locais afetados pela construção da ferrovia. A análise concentra-se na viabilidade econômica, considerando a capacidade de investimento na agricultura local, caso os terrenos fossem férteis para investir no posterior transporte dessa futura produção agrícola, além das madeiras extraídas no local. Qualquer interesse demonstrado, ainda que discreto, concentrava-se nos (i) migrantes que poderiam vir à região, incentivando a formação de núcleos coloniais com o intuito de “branquear” a região, território até então majoritariamente caboclo.

O referido decreto (Brasil, 1889) também determinava que a estrada de ferro fosse singela, porém com desvios e linhas auxiliares necessárias para o movimento dos trens. Ficava claro, ainda, que a bitola⁸ dos trilhos seria de 1 metro.

Considerando que a construção das obras de arte também era de responsabilidade da empresa concessionária, esta deveria tomar as devidas precauções para que o traçado da ferrovia não prejudicasse o escoamento de águas e as vias públicas já existentes (ruas e caminhos públicos).

Os cruzamentos com as ruas ou caminhos públicos poderão ser superiores, inferiores, ou quando absolutamente se não possa fazer por outro modo, de nível, construindo, porém, a companhia, a expensas suas, as obras que os mesmos cruzamentos tornarem necessárias, ficando também a seu cargo as despesas com os sinais e guardas que forem preciso para as cancellas durante o dia e a noite. Terá nesse caso a companhia o direito de alterar a direção das ruas ou caminhos públicos, com o fim de melhorar os cruzamentos ou diminuir o seu número, precedendo consentimento do Governo, e quando for de direito, da Câmara Municipal, e sem que possa perceber qualquer taxa pela passagem nos pontos de intersecção. [...] Nos cruzamentos de nível os trilhos serão colocados sem saliência nem depressão sobre o nível da via de comunicação que cortar a estrada de ferro, de modo a não embarcação a circulação de carros ou carroças (Brasil, 1889, n.p.).

Além do controle sobre as obras de artes a serem construídas, nota-se o controle em relação às exigências que as estações deveriam atender:

As estações conterão salas de espera, bilheteria, accommodações para o agente, armazens para mercadorias, caixas d'água, latrinas, mictorios, rampas de carregamento e embarques de animais, balanças, relógios, lampeões, desvios, cruzamentos, chaves, signaes e cercas. As estações e paradas terão mobilia apropriada. Os edificios das estações e paradas terão do lado da linha uma plataforma coberta para embarque e desembarque dos passageiros. As estações e paradas terão dimensões de accordo com a sua importancia. O Governo poderá exigir que a companhia faça nas estações e paradas os aumentos reclamados pelas necessidades da lavoura, commercio e industria (Brasil, 1889, n.p.).

Percebe-se que, além das exigências relativas às instalações e aos mobiliários necessários nas estações, o documento em questão destaca que, caso houvesse demanda econômica por parte de representantes da agricultura, do comércio ou da indústria, o império interviria na construção de outros pontos de parada ao longo do trecho (Brasil, 1889).

Considerando que a empresa concessionária seria responsável pela construção, utilização e usufruto da estrada de ferro, determinou-se que a corporação seria responsável por fornecer o trem rodante, composto por locomotivas (incluindo alimentador-tender), carros para transporte de passageiros em 1ª e 2ª classes, carro para serviço de correios, vagões de mercadoria (incluindo animais, madeira, ferro...).

A companhia deverá fornecer o trem rodante proporcionalmente à extensão de cada uma das secções em que se dividir a estrada, e que, a juízo do Governo deva ser aberto ao transito público, e si nesta secção o trafego exigir, a juízo do fiscal por parte do Governo, maior número de locomotivas, carros de passageiros e vagões proporcionalmente a ellas cabiam, a companhia será obrigada, dentro de seis mezes, depois de reconhecida aquella necessidade por parte do Governo e dela sciente, a aumentar o número de locomotivas, carros de passageiros, vagões e mais material exigido pelo fiscal por parte do Governo, comtanto que tal augmento fique dentro dos limites estabelecidos no primeiro período desta clausula (Brasil, 1889, n.p.).

Quanto à obrigatoriedade de transporte, destacam-se as gratuidades para: (1) colonos brasileiros e imigrantes, incluindo suas bagagens, ferramentas e equipamentos necessários, como forma de incentivo à imigração na região; (2) sementes e plantas para favorecer a formação de núcleos coloniais. Com desconto de 50%, a concessão transportaria: (1) autoridades e escoltas policiais, além de munição de guerra, exército, guarda nacional, polícia e gêneros de qualquer natureza, destinados a atender casos de guerra ou calamidade pública (Brasil, 1889).

Enquanto colonos e imigrantes transitariam gratuitamente, estabeleceu-se que os demais passageiros, incluindo os caboclos e todos os outros habitantes da região do Contestado e arredores, teriam um desconto de 15% nas passagens.

Com base no decreto nº 2.450, de 24 de setembro de 1873 (Brasil, 1873), que estabelece subvenção financeira por quilometragem ou garantia de juros às empresas que construísssem estradas de ferro, o decreto de 1889 (Brasil, 1889) seguiu concedendo subvenção por meio da garantia de juros à empresa concessionária responsável pela construção da Ferrovia São Paulo-Rio Grande (Ferrovia do Contestado). Assim, estabeleceu-se o pagamento de 6% de juros ao ano (em moeda nacional, livre de impostos) sobre o capital necessário para a construção, conforme o plano de trabalho, orçamento e demais documentos.

Visando garantir a preservação da linha férrea durante o período de concessão, o decreto de 1889 (Brasil, 1889) estabelecia que, ao término do contrato, a estrada de ferro e suas dependências deveriam estar em bom estado de preservação. Se, nos últimos cinco anos de concessão, a ferrovia estivesse em abandono, o governo poderia confiscar a receita prevista para o período e utilizá-la para manutenção.

Considerando o contexto histórico brasileiro, com o recente fim da escravidão, era conveniente para o império incentivar a imigração, contribuindo para a formação de mão de obra branca, em um processo de apagamento das atividades realizadas por escravizados e de construção do mito da superioridade do trabalho do homem branco. Assim, o império utilizou a concessão da Ferrovia do Contestado para incentivar a formação de núcleos coloniais.

A partir do inciso XLI, estabeleceu-se que a companhia responsável pela construção da ferrovia teria 15 anos para assentar, nas proximidades da ferrovia, 10 mil famílias de agricultores, nacionais ou estrangeiros (Brasil, 1889). Essas famílias teriam direito a um lote de no mínimo 10 hectares, com casa e equipamentos para lavoura e criação de animais, nos primeiros seis meses. Contudo, caso fosse de interesse da empresa concessionária, essas famílias poderiam trabalhar para a ferrovia, conforme previsto no referido decreto (Brasil, 1889).

Durante 15 dias em cada mez, deverão as familias estabelecidas occupar-se com os trabalhos dos seus lotes; nos outros poderá a companhia, mediante salario ajustado, occupal-os em serviços estranhos, enquanto tiver a obrigação de assegurar-lhes os meios de subsistencia; os quaes nesta hypothese serão deduzidos do mesmo salario (Brasil, 1889, n.p.).

No estabelecimento desse núcleo colonial na região do Contestado, previa-se que até 15% das famílias estabelecidas poderiam ser brasileiras; as demais seriam

imigrantes europeias, vindas por conta própria ou incentivadas pelo império. A cada 30 famílias instaladas, a companhia seria responsável pela construção de uma escola e uma capela, atendendo à demanda social e religiosa da comunidade recém-formada (Brasil, 1889).

O preço dos lotes ficava sob responsabilidade da empresa concessionária, considerando as plantações existentes, as despesas com demarcação, entre outros fatores. A dívida contraída pelas famílias poderia ser paga semestralmente ou anualmente e, após o pagamento integral, o chefe da família teria o título de posse provisório substituído pelo definitivo.

Entretanto, a empresa também se beneficiava da formação desse núcleo colonial, pois, a cada 10 famílias estabelecidas, estava prevista uma subvenção de 250\$ (duzentos e cinquenta réis) por família de imigrantes estrangeiros, e, no caso de famílias de origem nacional, esse valor seria menor, de 200\$ (duzentos réis).

Outro benefício previsto no decreto de 1889 (Brasil, 1889) era o custeio do transporte para os trabalhadores empregados na construção da ferrovia, limitado a 3.000 pessoas, conforme contrato celebrado com Ângelo Fiorita.

Ângelo Fiorita, na verdade, ficou conhecido em São Paulo, Santos e Rio de Janeiro, como proprietário da principal agência de recrutamento de Italianos, e o maior beneficiário dos grandes contratos para introdução de imigrantes com a Sociedade Promotora de Imigração (Gonçalves, 2008, p. 418).

O império já previa a utilização do contrato firmado com Ângelo Fiorita⁹ para introduzir a mão de obra necessária para a construção da ferrovia. Os autores Maria Carlos de Santana e Ricardo Augusto dos Santos (2016) reforçam a intenção de políticas de branqueamento no território brasileiro, já a região do Contestado deveria ser colonizada por estrangeiros brancos para promover o progresso da civilização, esquecendo posseiros, caboclos ou “não desejáveis” (Ferronato, 2023).

O decreto imperial apresentava um desafio a ser cumprido pelo engenheiro Teixeira Soares, conforme descrito pela professora Márcia Janete Espig (2012) em seu artigo *A construção da linha Sul da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (1908 – 1910) mão de obra e migrações*, conforme escreve:

Por um lado, Teixeira Soares arcava com uma grande responsabilidade, visto que teria que empreender esforços além da própria construção da ferrovia, ao comprometer-se com a colonização de tão vasta região; por outro, assegurava a mão-de-obra cuja carência já havia constatado ao fazer estudos e explorações na região (Espig, 2012, p. 854).

Esse decreto, assinado no período imperial, foi revisado no governo provisório republicano de Marechal Deodoro da Fonseca, que alterou, de forma autoritária, o decreto pelo nº 305, em 7 de abril de 1890 (Brasil, 1890).

A principal modificação foi a redução da área de exploração nas margens da linha férrea, de 30 para 15 quilômetros, e a exclusão de todas as cláusulas (39ª a 46ª) que tratavam do estabelecimento de famílias de agricultores nacionais e imigrantes na região. Sobre essa modificação, a professora Márcia Janete Espig (2012), destaca:

Por que o governo fez tal modificação? Talvez o Governo Provisório quisesse enfatizar o papel da EFSPRG como estrada estratégica, que possibilitaria rápido deslocamento de tropas ao sul do continente. Também podemos supor que a subvenção aos colonos, conforme prometida pelo Império, tenha soado como um gasto excessivo ao novo regime (Espig, 2012, p. 854).

Tal alteração, como salientado por Espig (2012), revela-se uma manobra autoritária, embora legalmente legitimada, que excluiu o compromisso de estabelecer famílias ao longo da linha e abriu espaço para a exploração de madeira na região.

A construção da ferrovia ficou sob responsabilidade de Teixeira Soares até a inauguração do primeiro trecho em 23 de setembro de 1906, entre Itararé (São Paulo) e Porto União (Santa Catarina). No ano seguinte, em 1907, a construção do restante da linha passou a ser responsabilidade da Brazil Railway Company, empresa norte-americana liderada por Percival Farquhar. De acordo com Valentini (2009, p. 59),

[...] para garantir o objetivo rapidamente, o número de trabalhadores multiplicou-se de 1.000 para 5.000, de tal sorte que, trabalhando num ritmo acelerado, ao contratar trabalhadores para determinados trechos.

Porém, essa multiplicação de trabalhadores não foi imediata, devido à escassez de mão de obra, decorrente do “[...] preconceito contra habitantes locais, e, à ampla oferta de ferrovias que se encontravam em construção” (Espig, 2008, p. 297).

Um dos responsáveis pela aceleração da construção da linha sul foi o engenheiro italiano Achilles Stenghel¹⁰ que:

Para vencer as inúmeras dificuldades da construção, [...] realizou um planejamento detalhado. No trecho entre São João e Marcelino Ramos, que possuía cerca de 315 km de extensão, organizou uma divisão minuciosa a fim de atacar concomitantemente diferentes partes da ferrovia (Espig, 2012, p. 857).

Parte da estrutura de construção incluía um engenheiro-chefe, responsável pelo planejamento geral, e engenheiros residentes que atuavam nos trechos como líderes imediatos. Os mestres de linha coordenavam as tarefas de conservação da via permanente¹¹, enquanto os feitores supervisionavam as obras já construídas e os empreiteiros prestavam serviços por empreitada. Os “taifeiros” chefiavam suas equipes e recebiam por tarefa, e os “turmeiros”, de acordo com Espig (2012, p. 857), eram responsáveis pelas atividades pesadas e desqualificadas. Sobre os turmeiros, a autora diz:

Considerado um trabalhador desqualificado, era responsável pelas tarefas mais duras e pesadas, tais como a abertura de caminhos, deslocamento ou retirada de terra e pedras, assentamento de dormentes e trilhos etc. Frequentemente esta mão-de-obra era composta, nas ferrovias em geral, de trabalhadores itinerantes que se deslocavam pelo território nacional em busca de oportunidades. No mais das vezes movimentando-se de ferrovia para ferrovia, comumente não possuíam família a acompanhá-los (Espig, 2012, p. 857-858).

Conforme descrito acima, houve várias atividades laborais fundamentais para a construção da ferrovia, em sua maioria compostas por estrangeiros (como os engenheiros). No entanto, a que mais concentrou desafios foi a dos turmeiros. E, considerando a relevância historiográfica de anos dedicados à temática do Contestado, permito-me adentrar um pouco a tese da professora Márcia Janete Espig (2008) para abordar os turmeiros da região.

Na pesquisa da professora Márcia Espig (2008, 2012), destaca-se a presença marcante da violência no cotidiano dos turmeiros, manifestada de forma institucionalizada por meio da repressão exercida pelo Corpo de Segurança. Esse corpo foi criado pelo engenheiro Aquiles Stenghel, com o objetivo de controlar os trabalhadores e garantir a manutenção da “ordem” no local. Tal medida evidencia o uso da força e da coerção como instrumentos de dominação, refletindo uma estrutura de poder que perpetuava a opressão dos trabalhadores em um ambiente já caracterizado por condições adversas. Essa repressão institucional não apenas assegurava a obediência, mas também silenciava qualquer forma de resistência, reforçando a desigualdade e a exploração inerentes ao sistema de trabalho da época (Espig, 2012).

Além da violência de origem institucional, Espig (2012) também ressalta a violência entre os próprios turmeiros, manifestada em episódios de assaltos e assassinatos, especialmente durante os períodos de pagamento, quando a vulnerabilidade dos trabalhadores era mais evidente. Márcia Espig (2012) aponta

essa situação como uma falha crítica do Corpo de Segurança, que, embora criado para manter a ordem e controlar os trabalhadores, era ineficaz em protegê-los de ameaças internas. Essa dualidade na experiência da violência – tanto de cima para baixo, pelo controle institucional, quanto lateralmente, entre os próprios colegas – revela as complexas dinâmicas de poder e vulnerabilidade que permeavam o ambiente de trabalho ferroviário.

Havia também a violência moral, uma vez que alguns crimes de roubo e agressão eram atribuídos a esses trabalhadores. Algumas dessas infrações eram verídicas e fundamentadas em processos judiciais, enquanto outras eram infundadas, com poucas informações que deixavam pouco claro a real participação dos trabalhadores da ferrovia, servindo para desmoralizar os turmeiros (Espig, 2012).

Exploração de erva mate e madeira

A ocupação¹² do Contestado foi impulsionada por diversos fatores, entre os quais se destaca o processo rudimentar de extração de erva-mate no planalto norte catarinense, executado pelos ervateiros¹³. Essa atividade desempenhou um papel crucial na economia da região, pois, além de ser uma importante fonte de renda para os caboclos¹⁴ e colonos¹⁵, também exercia uma função significativa na cultura e na tradição local, sendo consumida tanto internamente quanto exportada para outras regiões.

Outro destaque para a economia catarinense, no início do século XX, é a exploração da madeira¹⁶. Entre as pesquisas sobre essa temática, as teses dos professores Delmir Valentini (2009) e Alexandre Assis Tomporoski (2013) destacam-se por abordar detalhadamente a instalação e atuação da Southern Brazil Lumber and Colonization Company¹⁷, na região do Contestado. Com a chegada da ferrovia e a autonomia concedida à Brazil Railway Company para a exploração de terras ao longo da linha férrea, houve uma intensificação expressiva na derrubada de madeira, tanto para a construção da ferrovia quanto para a formação de colônias.

Entre as colônias fundadas por imigrantes, as localizadas no Vale do Rio do Peixe e Planalto Norte, dada a abundância de recursos florestais para fomentar a acumulação capitalista, foram as que continuaram dedicando-se as atividades madeireiras (Goularti Filho, 2016, p. 82).

Para facilitar essa empreitada, o grupo de Farquhar liderou o pioneirismo da indústria madeireira na região do Contestado, instalando sua subsidiária Southern Brazil Lumber and Colonization Company.

Entre 1909 e 1913, a Southern Brazil Lumber & Conization Co. adquiriu um total de 3.248 km². De terras cobertas pela Floresta da Araucária da Região do Contestado. Em Três Barras adquiriu 180 mil hectares, para sediar a empresa, que viria a ser o maior complexo industrial madeireiro da América do Sul, com equipamento norte-americano e tecnologia canadense. Nos campos de São Roque foram adquiridos 21.797 alqueires, para exploração por quatro serrarias menores, a mais importante localizada junto à estação ferroviária de Calmon (Thomé, 1995, p. 54).

Nota-se a ressignificação econômica da região, considerando a exploração da madeira como mote e os interesses envolvidos na implantação da Lumber. O professor Nilson Thomé (1995), em sua obra *Ciclo da Madeira*, estima que durante o período de funcionamento da Lumber, na região de Três Barras, aproximadamente 15 milhões de pinheiros foram cortados na região do Contestado.

Posteriormente, outras madeireiras foram sendo construídas por fazendeiros ou imigrantes com capital, que viam na exploração da madeira um vantajoso potencial econômico na região do Contestado. E a ferrovia era a única alternativa para escoar essa produção.

Desse modo, pode-se compreender como a construção da estrada de ferro impulsionou transformações profundas no âmbito econômico, as quais implicaram nas perdas e péssimas condições de vida dos trabalhadores e populações sertanejas da região.

Colonização estrangeira

Apesar da presença histórica de caboclos e indígenas, como os Xokleng e Kaingang, na região do Contestado, foi a construção da ferrovia que desempenhou um papel central na intensificação do processo de ocupação territorial. A linha férrea não apenas facilitou o escoamento de produtos e a comunicação entre diferentes áreas, mas também impulsionou políticas governamentais voltadas à colonização europeia, promovendo a migração de imigrantes – principalmente de grupos étnicos germânicos¹⁸ e eslavos (Tokarski, 2023) – para a região. Esse incentivo à imigração alterou significativamente a composição demográfica local e as dinâmicas territoriais, muitas vezes em detrimento das populações nativas, que foram progressivamente marginalizadas em meio à expansão econômica e à disputa por terras férteis e recursos naturais. Assim, a ferrovia serviu como um vetor de transformação territorial e de desigualdade socioeconômica, intensificando o processo de ocupação e redefinindo a configuração regional.

Como já dito, conforme estabelecido pelo decreto nº 10.432, de 9 de novembro de 1889 (Brasil, 1889), a concessionária tinha a obrigação de demarcar lotes nas áreas percorridas pela linha férrea, destinados à fixação de famílias de agricultores, tanto nacionais quanto estrangeiros. Cada família teria direito a um lote de dez hectares, contendo uma residência, ferramentas necessárias para o cultivo agrícola, alguns animais e auxílio até a primeira colheita. As famílias deveriam trabalhar por 15 dias na administração/cultura de seus lotes e, nos outros dias, trabalhar para a ferrovia (se houvesse demanda), com salário previamente ajustado.

Determinava-se que, no mínimo, 15% das famílias a serem estabelecidas na região deveriam ser brasileiras, enquanto o restante seria composto por imigrantes europeus. Além disso, a empresa ficaria obrigada a construir uma escola para atender às necessidades dos novos moradores a cada grupo de 30 famílias.

É importante ressaltar que, conforme estabelecido no mencionado decreto, a empresa concessionária receberia dos colonos o pagamento pela venda dos lotes, enquanto o governo concederia uma subvenção à empresa por família de imigrante estrangeiro que se estabelecesse na região.

Já, com a efetivação da concessão por meio do decreto nº 305 de 07 de abril de 1890 (Brasil, 1890), todas as cláusulas relativas ao estabelecimento de famílias de agricultores nas zonas percorridas pela estrada de ferro foram canceladas. Isso quer dizer que o progresso, sob a égide do regime republicano, consistia em maximizar os meios para a modernização econômica e minimizar os “custos” sociais que se apresentavam em relação ao trabalho e ao acesso e ocupação da terra por nacionais.

A concessão concedia à Brazil Railway Company autonomia para explorar terras. Após a limpeza da área onde a madeira era retirada e encaminhada para beneficiamento, o terreno poderia ser transformado em colônia. Valentini e Radin (2012) destacam que, próximos à ferrovia, se instalaram imigrantes poloneses e ucranianos, enquanto, no vale do Rio do Peixe, se estabeleceram italianos, alemães e outros grupos de imigrantes.

Na Região do Contestado, além das vastas áreas de terras, havia também o interesse do Governo brasileiro na ocupação efetiva do território. A concessão, por parte do Governo, de grande faixa de terra ao longo das margens dos trilhos, facilitaria os interesses mútuos (Valentini, 2009, p. 116).

Quando a Brazil Railway Company assumiu o controle, o governo assinou o decreto nº 6.533, de 20 de junho de 1907 (Brasil, 1907), que definia o prazo máximo de três anos para conclusão da linha União da Vitória – PR (atual Porto União-SC)

ao Rio Uruguay. Assim como incluía, a partir da cláusula VIII, a responsabilidade de colonizar a região, retomando uma parte do decreto imperial de 1889.

O povoamento effectuar-se-ha mediante a localização definitiva de famílias de imigrantes, habituadas a trabalhos de agricultura ou de indústria, agro-pecuária, como proprietários de lotes regularmente medidos e demarcados, situados a margem ou dentro da zona de 20 kilometros para cada lado do eixo da estrada, formando núcleos ou linhas coloniais (Brasil, 1907, n.p.).

O referido documento também sinaliza que as terras necessárias para a formação de núcleos coloniais seriam de responsabilidade da empresa concessionária, seja por compra, concessão, acordos entre estados, ou desapropriação. Tais núcleos deveriam ser organizados num total de cinco a cada 100 quilômetros de estrada férrea, tendo cada um no mínimo 100 lotes.

Com a chegada das companhias colonizadoras, ocorrendo uma ruptura no modo de vida das famílias caboclas, os colonos passaram a ocupar as terras que até então pertenciam aos caboclos. Para as companhias e para os colonos, a população nativa era considerada 'intrusa' e violenta e deveriam ser feita uma 'limpeza do terreno', com intuito de expulsá-la, já que eram incompatíveis os dois modos de vida (Goularti Filho, 2016, p. 108).

O fortalecimento da formação de núcleos coloniais na região com imigrantes é um movimento importante, de acordo com o documento da então recente república, sob a presidência de Afonso Pena¹⁹, haja vista a atenção dada para que o imigrante, sinta-se acolhido com bons terrenos prontos para o cultivo agrícola, concedendo passagem desde seu país de origem, oportunizando também hospedagem e transporte. Havia também uma generosa contrapartida do governo para incentivar a empresa concessionária a formar os núcleos colônias exclusivamente com imigrantes, como nota-se no excerto a seguir:

O Governo Federal concederá, a título de auxílio, os seguintes prêmios a companhia, si effectuar, com regularidade, a localização de imigrantes, como proprietários, nos termos deste contracto:

- 1º, até 200\$ por casa construída em lote rural, uma vez que seja de typo oficialmente aprovado e pertença a família de imigrantes;
- 2º, por família de imigrantes, introduzida do estrangeiro, a custa da companhia, e não já residente no paiz, localizada em lote rural;
 - a) Até 100\$, quando a família contar seis meszes de localizada;
 - b) Até 200\$, quando a família estiver a um anno localizada e houver desenvolvimento a cultura ou criação com animo de continuar;
- 3º até 5.000\$000, por grupo de 50 lotes rurais, ocupados por famílias de imigrantes, que, no mesmo núcleo, e dentro de dous anos após

effectiva localização, houverem recebido os títulos definitivos de propriedade dos respectivos lotes (Brasil, 1907, n.p.).

Dessa iniciativa relaciona-se a formação de alguns núcleos em torno da ferrovia, como em Nova Galicia, Presidente Pena, Rio das Antas e Piratuba, embora esses núcleos estivessem em constante conflito com os caboclos da região, que se sentiam ameaçados pela chegada dos imigrantes.

O professor Alcides Goularti Filho (2016), em seu livro *Formação Econômica de Santa Catarina*, ressalva que, após a Guerra do Contestado, a colonização na região se intensificou com a chegada de colonos gaúchos, que migraram do Rio Grande do Sul em busca de novas terras, devido à escassez de áreas disponíveis para colonização em seu estado de origem. Esse movimento migratório foi impulsionado por um cenário de transformações econômicas, particularmente entre as décadas de 1940 e 1950, marcado pela expansão da economia fumageira.

A discussão sobre o esquecimento da população cabocla/sertaneja emerge como uma questão de longa duração na história da região, refletindo as desigualdades e invisibilidades que atravessam a memória coletiva e o patrimônio cultural local. Esse silenciamento, de acordo com Fraga, Gonçalves e Cavatorta (2017), está relacionado a processos históricos de marginalização, em que as narrativas oficiais muitas vezes ignoram as contribuições e experiências dessas populações na construção do território.

A ferrovia na Guerra do Contestado

A construção da EFSPRG envolveu um complexo jogo de poder entre diferentes atores sociais. Entre eles, destacam-se os coronéis da região do Contestado, que, em alguns locais, assumiram a posição de empreiteiros para continuar no controle da região. Esses líderes políticos locais (Espig, 2012), cuja autoridade contribuía para delegar e acompanhar as atividades dos turmeiros, precisavam ter recursos financeiros disponíveis de, no mínimo, 10% do valor total do serviço, para arcar com possíveis despesas envolvendo o pagamento dos turmeiros, em caso de atraso por parte da companhia.

Outra forma de controle local ocorria por meio do Corpo de Segurança, responsável por garantir a segurança durante a construção da ferrovia e assegurar a disciplina e a obediência dos turmeiros, funcionando como um braço paramilitar. Contudo, como aponta Márcia Janete Espig (2008, p. 262), “[...] este agrupamento paramilitar intervinha, portanto, não apenas na disciplina de trabalhadores e taifeiros, mas também no controle da população”. Ao expandir sua atuação para além dos limites da ferrovia, o Corpo de Segurança passou a representar uma ameaça aos

coronéis, que até então eram os principais controladores da região. A presença desse corpo paramilitar, nesse contexto, intensificava as tensões locais, pois os coronéis começavam a perceber a linha férrea não apenas como um empreendimento econômico, mas também como um instrumento de controle social que poderia minar sua autoridade tradicional sobre a população local.

Segundo Thomé (1995), com o tempo, a ação do Corpo de Segurança sofreu uma mudança significativa, passando a atuar na expulsão de posseiros das terras ao longo das ferrovias, na região do Contestado. Essa ação foi necessária para garantir a expansão da extração de madeira pela Madeireira Lumber²⁰. Essa transição marcou um período em que o Corpo de Segurança deixou de ser apenas uma ferramenta de controle dos trabalhadores ferroviários, passando a ser um mecanismo de controle social mais amplo e contribuindo para o desconforto dos posseiros em relação à ferrovia.

Considerações

A construção da ferrovia contribuiu para mudanças significativas na ocupação territorial e na circulação de pessoas e mercadorias, alterando a mobilidade social e econômica da região. Contudo, esse progresso trouxe consigo exclusão e conflitos, principalmente para as populações nativas, como os caboclos e os indígenas, que viram suas terras invadidas e seus modos de vida ameaçados. A chegada de grandes empresas estrangeiras, como a Brazil Railway Company, exacerbou essas tensões, ao promover um modelo de ocupação caracterizado por profundas desigualdades e pela desapropriação de territórios tradicionais, ampliando o cenário de exclusão social e territorial. O professor Paulo Pinheiro Machado (2004), em sua obra, *Lideranças do Contestado: a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916)*, reflete sobre o desemprego que atinge a região após o fim da construção da ferrovia. A reflexão realizada contribui para problematizar a historicidade do patrimônio ferroviário e os elementos que o constituem, à luz da legislação e dos instrumentos de gestão atualmente em vigor.

Referências

BRASIL. **Decreto nº 2.450, de 24 de setembro de 1873.** Concede subvenção quilométrica ou garantia de juros às Companhias que construírem estradas de ferro, na conformidade da lei n. 611 de 26 de junho de 1852. Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro, v. 1, parte 1, p. 386, 1874. Disponível em: [BRASIL. **Decreto nº 6.995, de 10 de agosto de 1878.** Estabelece bases geraes para a concessão das estradas de ferro com fiança ou garantia de juros do Estado. Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro, v. 1, p. 477, 1878. Disponível em: \[BRASIL. **Decreto nº 10.432, de 9 de novembro de 1889.** Concede privilegio, garantia de juros e terras devolutas, mediante autorização legislativa, para\]\(https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-6995-10-agosto-1878-547889-publicacaooriginal-62781-pe.html#:~:text=Estabelece%20bases%20geraes%20para%20a,garantia%20de%20juros%20do%20Estado. Acesso em: 20 maio 2024.</p></div><div data-bbox=\)](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-2450-24-setembro-1873-551003-publicacaooriginal-67086-pl.html#:~:text=Decreto%20n%C2%BA%202.450%2C%20de%2024%20de%20Setembro,a%20seguinte%20Resolu%C3%A7%C3%A3o%20da%20Assembl%C3%A9a%20Geral:%20Art. Acesso em: 28 mar. 2024.</p></div><div data-bbox=)

a construção, uso e gozo de uma estrada de ferro, que partindo das margens do Itararé, na Provincia de S. Paulo, vá terminar em Santa Maria da Bocca do Monte, na Provincia do Rio Grande do Sul, com diversos ramaes. Coleção de Leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro, v. 2, pt II, p. 683, 1889. Disponível em: [BRASIL. **Decreto nº 305, de 07 de abril de 1890.** Declara effectiva a concessão feita pelo decreto n. 10.432 de 9 de novembro de 1889, na parte em que havia ficado dependente da aprovação do poder legislativo, para a construção da estrada de ferro de Itararé a Santa Maria da Bocca do Monte. Coleção das leis do Império do Brasil, Rio de Janeiro, 1890. Disponível: \[16\]\(https://www.planalto.gov.br/ccivil_03/decreto/1851-1899/D305.htm#:~:text=DECRETO%20N%C2%BA%20305%2C%20DE%207%20DE%20ABRIL%20DE%201890.&text=Declara%20effectiva%20a%20concess%C3%A3o%20feita,Maria%20da%20Bocca%20do%20Monte. Acesso em: 20 maio 2024.</p></div><div data-bbox=\)](https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1824-1899/decreto-10432-9-novembro-1889-542322-publicacaooriginal-52491-pe.html#:~:text=Concede%20privilegio%2C%20garantia%20de%20juros,Itarar%C3%A9%2C%20na%20Provincia%20de%20S. Acesso em: 20 maio 2024.</p></div><div data-bbox=)

BRASIL. **Decreto nº 6.533, de 20 de junho de 1907.** Fixa prazos para a conclusão dos trabalhos de construção das linhas de concessão da Companhia Estrada de Ferro S. Paulo ao Rio Grande e dá outras providências. Diário Oficial da União, seção 1, Rio de Janeiro, p. 6067, 11 ago. 1907. Disponível: <https://www2.camara.leg.br/legin/fed/decret/1900-1909/decreto-6533-20-junho-1907-527647-publicacaooriginal-1-pe.html>. Acesso em: 28 mar. 2024.

ESPIG, Márcia Janete. **Personagens do Contestado:** os turmeiros da Estrada de Ferro São Paulo - Rio Grande (1908-1915), 2008, 434f. Tese (Doutorado em História) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas. Programa de Pós-graduação em História, Universidade da Região do Rio Grande do Sul (UFRGS), Porto Alegre, RS, 2008. Disponível em: <https://lume.ufrgs.br/handle/10183/14747>. Acesso em: 20 maio 2024.

ESPIG, Márcia Janete. A construção da Linha Sul da Estrada de Ferro São Paulo – Rio Grande (1908-1910): mão de obra e migrações. **Varia História**, [Belo Horizonte, MG], v. 28, n. 48, p. 849-869, 2012. Disponível em: <https://www.scielo.br/j/vh/a/W8tmCT9rGP3dYmVbxVSQ9Fq/?lang=pt>. Acesso em: 15 set. 2024.

ESPIG, Márcia Janete. O trem do futuro e suas ciladas: a construção da ferrovia do Contestado. In: RODRIGUES, Rogério Rosa, *et al.* (org.). **A Guerra Santa do Contestado tintim por**

tintim. São Paulo, SP: Letra e Voz, 2023. p. 127-135.

EVARISTO, Lucas. Bitola. **Brasil Ferroviário**, [S. l.], [2024]. Disponível em: <https://www.brasilferroviario.com.br/bitola/>. Acesso em: 20 set. 2024.

FERRONATTO, Natalia. Populações negras no planalto catarinense. In: RODRIGUES, Rogério Rosa, *et al.* (org.). **A Guerra Santa do Contestado tintim por tintim.** São Paulo, SP: Letra e Voz, 2023. p. 277-283.

FRAGA, Nilson Cesar; GONÇALVES, Cleverson; CAVATORTA, Mateus Galvão. Contestado: o sagrado e o profano de uma guerra secular. **Geografia**, [Londrina], v. 26, n. 1, p. 143-157, 2017. DOI: <https://doi.org/10.5433/2447-1747.2017v26n1p143>. Disponível em: <https://ojs.uel.br/revistas/uel/index.php/geografia/article/view/30069>. Acesso em: 5 set. 2024.

GONÇALVES, Paulo Cesar. **Mercadores de braços:** riqueza e acumulação na Organização da Emigração Européia para o Novo Mundo. 2008. 519 p. Tese (Doutorado em História Econômica) – Universidade de São Paulo. São Paulo, SP, 2008. Disponível em: <http://www.teses.usp.br/teses/disponiveis/8/8137/tde-30092008-162725/>. Acesso em: 15 set. 2024.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina.** Florianópolis, SC: UFSC, 2016.

- GOULARTI FILHO, Alcides. **Complexo Ervateiro em Santa Catarina**. Criciúma, SC: Unesc, 2017.
- MACHADO, Paulo Pinheiro. A questão de terras no Contestado: diversidade de conflitos e motivações. **DRd – Desenvolvimento Regional em debate**, [S. l.], v. 13, p. 608–626, 2023. DOI: <https://doi.org/10.24302/drd.v13.5013>. Disponível em: <https://www.periodicos.unc.br/index.php/drd/article/view/5013>. Acesso em: 6 set. 2024.
- MACHADO, Paulo Pinheiro. **Lideranças do Contestado: a formação e a atuação das chefias caboclas (1912-1916)**. Campinas, SP: Unicamp, 2024.
- MAFRA, Antonio Dias. **100 anos da guerra do Contestado: desvendando a participação de São Bento do Sul**. Mafra, SC: Nitran Ltda, 2013.
- OBRAS de arte. **EngenhariaCivil.com**, [2024]. Disponível em: <https://www.engenhariacivil.com/tema/obras-de-arte>. Acesso em: 20 abr. 2024.
- SANTANA, Nara Maria Carlos de.; SANTOS, Ricardo Augusto dos. Projetos de modernidade: autoritarismo, eugenia e racismo no Brasil do século XX. **Revista de Estudos Sociais**, [S.l.]. n. 58, p. 28-38, 2016.
- TOKARSKI, Fernando. As gentes da Europa no planalto norte catarinense. In: RODRIGUES, Rogério Rosa *et al.* (org.). **A Guerra Santa do Contestado tintim por tintim**. São Paulo, SP: Letra e Voz, 2023. p. 174-181.
- TOMPOROSKI, Alexandre Assis. **O polvo e seus tentáculos: A Southern Brazil Lumber and Colonization Company e as transformações impingidas ao planalto contestado, 1910-1940**. 2013. 282 p. Tese (Doutorado em História) – Universidade Federal de Santa Catarina. Florianópolis, SC, 2013. Disponível em: <https://repositorio.ufsc.br/handle/123456789/107414>. Acesso em: 11 jun. 2024.
- TOMPOROSKI, Alexandre Assis. Da seiva ao sangue: a história da Lumber Company. In: RODRIGUES, Rogério Rosa *et al.* (org.). **A Guerra Santa do Contestado tintim por tintim**. São Paulo, SP: Letra e Voz, 2023. p. 220-226.
- THOMÉ, Nilson. **Ciclo da Madeira: história da devastação da Floresta da Araucária e do desenvolvimento da indústria madeireira em Caçador e na região do Contestado no século XX**. Caçador: Imprensa Universal, 1995.
- VALENTINI, Delmir José. **Atividades da Brazil Railway Company no sul do Brasil: a instalação da Lumber e a guerra na região do Contestado: 1906-1916**. 2009. 301 f. Tese (Doutorado em História) – Pontifícia Universidade Católica do Rio Grande do Sul. Porto Alegre, RS, 2009.
- VALENTINI, Delmir José; RADIN José Carlos. A guerra do Contestado e a expansão da colonização. **Esboços: histórias em contextos globais** [on-line], [S.l.], v. 19, n. 28, p. 127-150, 2012. DOI: <http://dx.doi.org/10.5007/2175->

7976.2012v19n28p127. Disponível em: <https://periodicos.ufsc.br/index.php/esbocos/article/view/2175-7976.2012v19n28p127>. Acesso em: 15 jul. 2024.

- ¹ Este artigo apresenta parte da investigação de doutorado em desenvolvimento no Programa de Pós-graduação em Patrimônio Cultural e Sociedade (PPGPCS), na Universidade da Região de Joinville (Univille), em Joinville, Santa Catarina, Brasil. Pesquisa com apoio (bolsa) Fapesc.
- ² “Progresso. Essa é a palavra-chave para se compreender o impulso da construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG) desde seus primórdios” (Espig, 2023, p. 127).
- ³ “Ao longo da luta de resistência empreendida pelos sertanejos, seu manejo do território, sua capacidade de agregação de regiões próximas e sua arte de circular entre as regiões mais conhecidas aos sertões mais ermos, explicam o longo período cronológico do conflito e as dificuldades para o aparelho de Estado impor sua autoridade” (Machado, 2023, p. 624).
- ⁴ O referido decreto está fundamentado nos decretos nº 2.450, de 24 de setembro de 1873 (BRASIL, 1873), que concede subvenção quilométrica ou garantia de juros às companhias que construíssem estradas de ferro, e nº 6.995, de 10 de agosto de 1878 (Brasil, 1878), que estabelece bases gerais para a concessão de estradas de ferro com fiança ou garantia de juros pelo Estado.
- ⁵ “Engenheiro consagrado, Teixeira Soares foi contratado pelo Governo Imperial no final de 1888 e realizou uma viagem de reconhecimento e estudos para uma ferrovia que, partindo de Itararé, em São Paulo, chegasse a Santa Maria da Boca do Monte, no Rio Grande do Sul” (Espig, 2023, p. 127).
- ⁶ Baseando-se no decreto nº 816, de 10 de julho de 1855, que estabelecia o processo para a desapropriação dos prédios e terrenos que fossem necessários para a construção da ferrovia (Brasil, 1889).
- ⁷ “As obras de arte são estruturas de Engenharia Civil destinadas a garantir, geralmente como parte de redes viárias, a circulação de pessoas, veículos ou produtos. Exemplos de obras de arte incluem túneis, pontes e viadutos, que desempenham funções de circulação rodoviária, ferroviária, metroviária, aeroportuária, pedonal, cicloviária ou mista” (Engenharia Civil, [2024], n.p.).
- ⁸ “Bitola é a largura determinada pela distância medida entre as faces interiores das cabeças de dois trilhos em uma via férrea” (Bitola, [2024], n.p.).
- ⁹ Em sua tese intitulada *Mercadores de braços: riqueza e acumulação na organização da emigração europeia para o Novo Mundo*, o autor Paulo Cesar Gonçalves (2008) refere-se a Angelo Fiorita como um verdadeiro mercador de braços (Gonçalves, 2008).
- ¹⁰ Em Porto União, há uma estação e vila ferroviária denominada Achiles Stenghel, em homenagem ao engenheiro.
- ¹¹ Conservação da linha férrea e seus arredores.
- ¹² “A aniquilação de populações nativas, a ocupação do território e o avanço das fazendas de criação e das vias de comunicação em um amplo espaço territorial, onde havia reservas de araucária e erva-mate, criaram condições futuras para a valorização do capital agrário mercantil” (Goulart Filho, 2017, p. 30).
- ¹³ “Os ervateiros eram pequenos lavradores que, durante o inverno, suplementavam sua renda com a coleta e salpico da erva mate, que era vendida para comerciantes locais, ligados às casas exportadoras de São Francisco e Paranaguá. A partir da segunda década do século XX, antigas posturas municipais que garantiam uma exploração comunitária dos ervais nativos passam a ser suplantadas por uma nova legislação” (Machado, 2023, p. 613).
- ¹⁴ “A produção do mate era extremamente trabalhosa, envolvendo a mão-de-obra de toda a família cabocla, normalmente nos meses de inverno, quando a pecuária e a agricultura não demandavam muito serviço” (Machado, 2024, p. 133).
- ¹⁵ “A mão de obra referente à coleta, cancheamento e transporte, no Paraná, até o ano de 1888, era realizado em sua maioria escravos. Em Santa Catarina, o ciclo da erva-mate iniciou-se a partir de 1877, com mão de obra dos sertanejos nacionais e imigrantes alemães, poloneses e ucranianos” (Mafra, 2013, p. 148).
- ¹⁶ Predominantemente araucária e em menor escala imbuia, conforme Nilson Thomé (1995), em sua obra *Ciclo da Madeira*.
- ¹⁷ “A instalação e funcionamento da Lumber Company resultou em uma mudança abrupta no modo de vida da população local. O fechamento das pequenas serrarias, a ocupação de terras recebidas por meio da concessão para a construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande, além de outras extensões de terra adquiridas pela empresa junto a coronéis e políticos locais, supostamente desocupadas, mas que abrigavam significativo contingente populacional de caboclos” (Tompsonski, 2023, p. 220).
- ¹⁸ “É esclarecedor dizer que os germânicos, genericamente tidos por alemães, na verdade são representados pelos próprios alemães e ainda austríacos, tchecos, suecos, noruegueses, suíços, luxemburgueses, pomeranos e bucovinos” (Tokarski, 2023, p. 175).
- ¹⁹ O presidente Afonso Pena foi homenageado com uma estação ferroviária com seu nome, no território de Porto União.
- ²⁰ “Tanto a ferrovia quanto a Lumber Company figuravam entre os alvos dos rebeldes. Um levantamento dos ataques da ofensiva sertaneja rebelde demonstra que a Lumber Company constava entre seus principais objetivos estratégico. Havia insatisfação contra a empresa entre posseiros, sitiante e mesmo proprietários de maior vulto” (Tompsonski, 2023, p. 223).