TRANSPORTES E FORMAÇÃO REGIONAL

Contribuições à história dos transportes no Brasil

ALCIDES GOULARTI FILHO
PAULO ROBERTO CIMÓ QUEIROZ
(Organizadores)

editora

2011

Universidade Federal da Grande Dourados
COED:
Editora UFGD
Coordenador Editorial : Edvaldo Cesar Moretti
Técnico de apoio: Givaldo Ramos da Silva Filho
Redatora: Raquel Correia de Oliveira
Programadora Visual: Marise Massen Frainer
e-mail: editora@ufgd.edu.br

Conselho Editorial - 2009/2010
Edvaldo Cesar Moretti | Presidente
Wedson Desidério Fernandes | Vice-Reitor
Paulo Roberto Cimó Queiroz
Guilherme Augusto Biscaro
Rita de Cássia Aparecida Pacheco Limberti
Rozanna Marques Muzzi
Fábio Edir dos Santos Costa

Impressão: Gráfica e Editora De Liz | Várzea Grande | MT

Ficha catalográfica elaborada pela Biblioteca Central - UFGD

380.50981 Transportes e formação regional : contribuições à história dos transportes no
T772 Brasil / Alcides Goularti Filho, Paulo Roberto Cimó Queiroz (organizadores). – Dourados : Ed. UFGD, 2011.
462p.

ISBN - 978-85-61228-90-3
Possui referências.
Textos de vários autores.

1. Transportes terrestres – Brasil. 2. Transportes terrestres – Desenvolvimento econômico. I. Goularti Filho, Alcides. II. Queiroz, Paulo Roberto Cimó.

SUMÁRIO

Nota dos organizadores 5

Apresentação
Flávio Saes 7

Acumulação de capitais
e sistemas de transportes terrestres no Brasil 11
Ivanil Nunes

A rota Araguaia-Tocantins de comunicação mercantil
entre Goiás e Belém do Pará – 1846/1967 41
Dulce Portilho Maciel

Goianos e paulistas na integração econômica de Goiás
Paulo Roberto Oliveira 79

"Caminhos e fronteiras":
vias de transporte no extremo oeste do Brasil 99
Paulo Roberto Cimó Queiroz

As ferrovias do Nordeste entre os limites econômicos
e a política de controle e ocupação do interior do país
José Vieira Camelo Filho-Zuza 139

Uma estrada de ferro da Bahia ao Rio São Francisco:
controle político, integração e economia regional (séculos XIX-XX) 181
Robério Santos Souza

A reconcentração dos fluxos e as mudanças da rede urbana
do Recôncavo da Bahia nos séculos XIX e XX 219
Francisco Antônio Zorzo e Rafael Rodas Veras Filho

Transportes e finanças públicas: 237
contribuição para o estudo do lugar do dispêndio em infra-estrutura viária nos orçamentos provinciais e municipais de Minas Gerais, 1835-1889
Lidiany Silva Barbosa, Marcelo Magalhães Godoy
e Philipe Scherrer Mendes

Considerações sobre o transporte pré-ferroviário em São Paulo 269
Guilherme Grandi

Domínios do café: ferrovias, exportação e mercado interno 299
em São Paulo (1888-1917)
Pedro Geraldo Tosi e Rogério Naques Faleiros

Navegação do rio Mogi-guaçu: a dinâmica do mercado interno regional 335
na órbita da economia cafeeira (1883-1903)
Hilário Domingues Neto

Os meios de transporte e o desenvolvimento da economia paranaense 363
até meados do século XX
Armando Dalla Costa e Felipe Athia

Padrão de crescimento e sistema de transportes 383
em Santa Catarina 1880-1945
Alcides Goularti Filho

O movimento de integração espacial e econômica 415
da região do Rio Grande do Sul, durante a Primeira República (1889-1930)
Ronaldo Herrlein Júnior e Gabriel Langie Pereira

Sobre os autores 457

NOTA DOS ORGANIZADORES

A bibliografia sobre a história dos transportes no Brasil é, sabidamente, ainda muito rarefeita. Existem, por certo, muitos novos trabalhos – os quais, entretanto, quando não permanecem inéditos, encontram-se dispersos em anais de congressos e periódicos especializados.

Trata-se aqui, contudo, de um tema relevante em termos não apenas acadêmicos como também políticos. Vivemos hoje, de fato, um momento em que se discute no Brasil a implantação ou ampliação de diversas rotas e eixos viários – caso, por exemplo, das ferrovias Transnordestina, Norte-Sul e Ferroeste, das hidrovias Tietê-Paraná e Paraná-Paraguai e outras. Tal momento parece-nos, portanto, especialmente oportuno para a divulgação de análises de experiências históricas que possam, talvez, auxiliar na discussão e implementação das políticas públicas na área dos transportes.

Os autores aqui reunidos – pesquisadores universitários ligados às mais diversas instituições brasileiras e com larga experiência no campo abordado – pertencem, em sua maioria, ao grupo de pesquisas intitulado precisamente *Formações econômicas regionais, integração de mercados e sistemas de transportes*, cadastrado no CNPq e por nós liderado. Nesse sentido, sua contribuição insere-se fortemente no âmbito da problemática, extremamente atual, da integração de mercados regionais. Tal problemática, por sua vez, é aqui encarada não apenas pela óptica da História Econômica, mas levando em conta também, entre outros aspectos, os importantes contornos políticos das diversas experiências e tentativas de integração – contornos esses associados, por exemplo, às idéias de "ocupação" e controle dos ditos "sertões interiores" do país.

No trabalho de organização, esforçamo-nos por dar a esta coletânea um caráter o mais abrangente possível, e acreditamos havê-lo conseguido.

As contribuições enfeixadas neste volume versam, efetivamente, experiências de variadas regiões brasileiras, do norte-nordeste ao centro-sul.

Os diferentes estudos apresentam, por sua vez, distintos graus de abrangência. Temos, assim, textos que lançam uma mirada mais ampla, seja em termos espaciais ou cronológicos (caso, por exemplo, dos capítulos 1 e 5). Os demais, por seu turno, procuram focar regiões, períodos ou mesmo processos históricos mais específicos – renunciando, portanto, à amplitude em favor da profundidade da análise.

Convém assinalar que não buscamos, para a composição da coletânea, uma estrita uniformidade de enfoques teórico-metodológicos entre os diversos capítulos. Consideramos suficiente o fato de que todos eles se fundamentam em sólidas evidências empíricas, visto que, resguardado esse princípio básico, a diversidade de enfoques nos parece extremamente salutar.

Manifestamos nossos agradecimentos a todos/as os/as autores, pelo entusiasmo com que atenderam ao nosso convite e se dispuseram a efetuar eventuais ajustes e correções em seus textos; à Editora da UFGD, pela oportunidade dessa publicação, e a seus pareceristas anônimos, pelas sugestões e recomendações; e, de modo especial, ao Prof. Flávio Saes, que sempre nos incentivou neste empreendimento.

Esperamos, enfim, que este livro possa despertar a atenção dos interessados não apenas no conhecimento de nossa rica e multifacetada história econômica como no delineamento de políticas capazes de compreender o complexo sistema brasileiro de transportes e de nele intervir do modo mais adequado.

Alcides Goularti Filho e Paulo Roberto Cimó Queiroz

Maio 2010

APRESENTAÇÃO

Até recentemente, nossa historiografia econômica tinha dado pouca atenção aos meios de transporte, privilegiando as atividades produtivas, em especial as voltadas ao mercado externo; açúcar, ouro, café, borracha e algodão foram alguns dos produtos mais extensamente estudados em vários de seus aspectos. É certo que alguns historiadores produziram obras notáveis sobre os transportes no Brasil: correndo o risco de omitir estudos importantes, podemos citar Capistrano de Abreu (*Caminhos antigos e povoamento do Brasil*), Sérgio Buarque de Holanda (*Monções*), José Alípio Goulart (*Tropas e tropeiros na formação do Brasil*) e Ademar Benévolo (*Introdução à História Ferroviária do Brasil*). Porém, o conhecimento mais amplo da história dos transportes no Brasil era bastante restrito.

A partir dos anos setenta do século XX, com a instalação dos cursos de pós-graduação, houve um aumento significativo do número de pesquisas sobre nossa história econômica. Embora os temas preferenciais – agricultura de exportação, mineração e também indústria – absorvessem grande parte do esforço de pesquisa dos pós-graduandos, novos objetos passaram a receber atenção. E os meios de transporte foram um desses novos temas de pesquisas que geraram dissertações e teses.

As estradas de ferro, mais do que os outros meios de transporte, atraíram a atenção dos pesquisadores. Em parte, porque sua documentação era de mais fácil acesso uma vez que as ferrovias haviam se constituído como empresas obrigadas a publicar relatórios, balanços etc. Mas também porque a maior parte das ferrovias havia se constituído em função de uma produção exportável. Nesse quadro, o sistema de transportes, em particular ferrovias e portos, aparecia como um complemento daquela economia exportadora que, de certo modo, era o foco central dos estudos de nossa história econômica.

Mas os pesquisadores também começaram a explorar outras realidades, em especial uma produção voltada ao mercado interno e fluxos comerciais e financeiros que escapavam ao circuito típico da economia exportadora. E a essas realidades corresponderiam necessidades de transportes que não eram supridas pelos meios disponíveis para a economia exportadora, induzindo os pesquisadores a investigar a peculiaridade desse transporte. Ou então, como o meio de transporte a serviço da exportação podia também atender às necessidades do mercado interno. Em suma, foi possível identificar situações em que um meio de transporte podia não só servir a uma produção já existente, mas também fazer germinar novas atividades.

Além disso, a continuidade da pesquisa permitiu explorar outros aspectos dos meios de transporte além daquele que lhe é inerente: o deslocamento de mercadorias das áreas produtoras para os locais de consumo, seja ele consumo produtivo (por exemplo, de matérias-primas) ou consumo final (por exemplo, de alimentos). Um pequeno trecho da obra de Fernando de Azevedo sobre a Estrada de Ferro Noroeste do Brasil citado no artigo de Paulo Roberto Cimó Queiroz sintetiza as múltiplas perspectivas sob as quais podemos observar os meios de transporte (ou de comunicação):

> pelas vias de comunicação, de qualquer tipo ou natureza, não somente se realizam as trocas comerciais e econômicas, se provêm de recursos e gêneros alimentícios as populações urbanas, se estabelece a ligação entre os centros de consumo e os de produção, se atende às comunicações dos exércitos, ao transporte e ao abastecimento de tropas, como ao tráfico internacional de viajantes, mas também se produz e se intensifica a propagação de idéias e de culturas diferentes, se fecundam as civilizações, umas pelas outras [...]. Não são, pois, somente as mercadorias, os artigos de comércio, os produtos, mas a língua, a cultura, as idéias e os costumes que circulam ao longo dos caminhos.

A história dos meios de transporte no Brasil passou a ser vista sob várias óticas que, sem ignorar seu fundamento econômico, permitem entender a complexidade da constituição de um sistema de transportes.

Os textos reunidos nesta coletânea – *Transportes e Formação Regional (Contribuições à história dos transportes no Brasil)* – organizada por Alcides Goularti Filho e Paulo Roberto Cimó Queiroz, têm a virtude de trazer ao leitor algumas dessas múltiplas perspectivas. Há textos que nos remetem aos meios de transportes para as economias exportadoras; outros procuram mostrar como esses meios atenderam às necessidades do mercado interno. Há aqueles que apontam elementos políticos presentes na definição de certos meios de transportes, seja na perspectiva da consolidação do território nacional, seja sob a ótica do poder local. Há também textos que identificam a forma pela qual os meios de transporte induziram mudanças significativas na organização da economia de uma determinada região; e outros que mostram como esse objetivo acabou sendo frustrado pela ausência de condições produtivas mínimas para a dinamização da região. O leitor identificará facilmente essas diferentes perspectivas nos catorze artigos reunidos na coletânea.

Mas tomo a liberdade de sugerir ao leitor uma questão adicional que acredito estar situada como um pano de fundo para os textos aqui reunidos e que diz respeito à própria história dos transportes no Brasil. Recorro a Caio Prado Júnior quando identifica, primeiro, uma tendência à formação de um sistema de comunicações internas no começo do século XIX:

> [...] o estabelecimento de um sistema geral de comunicações internas, que englobasse o país todo, aparece em princípios do século XIX como uma tendência muito nítida. Verificamo-lo em particular, neste índice que é o da orientação seguida no estabelecimento das linhas do correio, que começa a se organizar desde os últimos anos do século XVIII. É interessante notar como, à via marítima, se prefere a interior. [...] Mais interessante em nosso caso, e bem indicativo do ponto que ora nos ocupa, é o dos correios entre o Rio de Janeiro e o Pará. Organizados em 1808, em vez de seguirem a via marítima, que se considerou muito demorada, escolhem o trajeto pelo centro da colônia, passando por Goiás e aproveitando a via fluvial do Tocantins. Seriam mais ou menos 280 léguas por terra e 250 pelo rio.

Mas esta tendência foi superada no século XIX por uma inovação nos meios de transporte:

> No correr do século XIX esta tendência para a formação de um sistema de comunicações internas será decididamente desbancada pela introdução do vapor na navegação. A via de cabotagem voltará a ser articulação geral única do território brasileiro, e retorna-se ao primitivo sistema do início da colonização: uma via marítima, espinha dorsal das comunicações do país, em que se vêm articular as vias de penetração perpendiculares ao litoral, desligadas inteiramente umas das outras. Fragmenta-se assim novamente a estrutura territorial brasileira, embora com menos gravidade que no passado, pois a navegação a vapor já viera substituir as precárias comunicações marítimas de então[1].

Creio que a história dos transportes no Brasil, em especial nos séculos XIX e XX (e talvez até hoje), organize-se em torno dessa dicotomia: a permanência secular das "vias de penetração perpendiculares ao litoral" e o esforço pela constituição de um sistema de comunicações "interior" que possa articular as diferentes regiões do país. Uma dicotomia que vai muito além dos aspectos estritamente econômicos pelas implicações políticas, sociais e até mesmo culturais que lhe são inerentes. O leitor poderá avaliar em que medida essa dicotomia se situa como um pano de fundo dos textos incluídos nesta coletânea e também o quanto ela ainda está presente nos desafios que o desigual e precário sistema de transportes brasileiro apresenta até hoje.

São Paulo, maio 2010
Flávio Saes
Professor do Departamento de Economia da FEA/USP

---

1 PRADO JÚNIOR, Caio. *Formação do Brasil contemporâneo (colônia).* 9. ed. São Paulo: Brasiliense, 1969, p. 264-265.

ACUMULAÇÃO DE CAPITAIS E SISTEMAS DE TRANSPORTES TERRESTRES NO BRASIL

Ivanil Nunes

Introdução

O desenvolvimento da infraestrutura implantada em toda a história dos transportes no Brasil esteve e está relacionado às estratégias dos grupos sociais e políticos hegemônicos localizados nos principais espaços econômicos do país, que a implantam e dela se utilizam. Logo, a infraestrutura bem pouco atende ao propósito de integração dos diversos espaços nacionais, pois, ao se criar uma linha de comércio, o grupo dominante busca adaptar "seu" espaço econômico à lógica de circulação de suas mercadorias. Como a criação e o uso do espaço econômico não são estáticos, estes estarão sujeitos a contínuas transformações, segundo cada estágio de acumulação e da reprodução de capitais.

O objetivo neste capítulo é analisar como os sistemas de transportes terrestres, ferroviário e rodoviário, dos principais estados brasileiros inseridos no comércio exterior foram readequados a partir da década de 1950 para atenderem às novas demandas de circulação de mercadorias.

A hipótese é que tanto as ferrovias quanto as rodovias foram readaptadas pela ação estatal, que nelas investiram vultosos recursos públicos, para tornarem-nas cada vez mais aptas para atenderem de modo complementar ao processo de acumulação em cada uma dessas localidades. Uma marcante característica que se observa na construção da infraestrutura logística brasileira é que ela tem se ajustado, historicamente, às exigências de reprodução do capital em âmbito internacional. Em função da maneira

como foram montadas as estruturas econômicas e de poder em âmbito nacional se instituíram verdadeiros "arquipélagos" de progresso, em detrimento de outras áreas; ferrovias, portos, estradas de rodagem e outras infraestruturas passaram a atender à demanda de circulação de mercadorias e beneficiar, sobretudo, aos seletos grupos que conseguiram implantar esse ou aquele modal de seu interesse como se fossem sempre relevantes para o conjunto do país. Essas diversas localidades produtivas, às vezes isoladas umas das outras, apresentam distinções entre si pelas diferentes maneiras como foram integrando-se tanto ao espaço econômico nacional quanto ao internacional. O que há em comum entre esses diferentes espaços econômicos é que sua afirmação econômica foi, por vários aspectos, similar ao formato de exploração implantado desde o período colonial, que vinculava essas localidades à dinâmica econômica externa. Em algumas delas a produção era agrícola e em outras a ocupação produtiva estava embasada na extração de minerais. O funcionamento desses pólos dinâmicos, desde o período colonial, dependia por sua vez de outros setores produtivos internos que, apesar de economicamente marginais em relação ao mercado externo, eram de fundamental importância para o sistema exportador ao assegurar tanto o abastecimento de alimentos quanto a circulação dessas mercadorias através de tropas de mulas.

Dessa relação entre os diversos grupos da classe dominante formada por exportadores (fazendeiros que atuam no mercado externo, mineradores, banqueiros) é que se consolida o aparato estatal, bastante ambíguo, liderado tanto por grupos dominantes de cunho modernizador quanto por grupos tradicionais. Se por um lado é correto afirmar que a dinâmica econômica externa efetivamente conectou regiões produtoras ao mercado externo (primeiramente através do lombo de mulas e posteriormente utilizando-se de ferrovias), por outro não há como se viabilizar a grande produção ou a extração mineira em grandes escalas sem o suporte logístico proveniente dos setores econômicos internos. Assim, os setores dinâ-

micos das economias nacionais estariam centrados, até a década de 1930, em dois setores econômicos básicos: o agro-exportador e o da produção interna.

No plano externo a viabilidade de se consolidar as linhas de exportação, que envolviam a construção de portos e ferrovias, estava condicionada pelo setor financeiro e comercial das economias centrais e seus agentes locais. Daí não se constituir em surpresa a fortíssima presença de capitais ingleses aplicados nas ferrovias sul-americanas, durante o século XIX. Segundo Luxemburgo (1985), a implantação e expansão das ferrovias são esclarecedoras para se entender o processo pelo qual a penetração do capital vai estendendo seu raio de ação do centro para a periferia. Os empréstimos para a República Argentina, por exemplo, que em 1874 representavam dez milhões de libras, atingiram em 1890 o montante de 59,1 milhões. Não é por acaso, portanto, que a rede ferroviária daquele país, que possuía uma extensão de 3.123 quilômetros, em 1883, tivesse sido ampliada para 13.691 quilômetros dez anos depois. Particularmente, em relação à Argentina, a exportação total inglesa atingia, em 1885, o valor de 4,7 milhões de libras; quatro anos depois subiria para 10,7 milhões. E o fenômeno da expansão dos trilhos neste período não se limitava à América do Sul. A rede ferroviária, que atingira seu auge em expansão na Europa por volta de 1840, passou a ser implantada na América na década seguinte, na Ásia uma década depois, seguida pela Austrália durante as décadas de 1870 e 80, e na África durante a década de 1890. A própria rede ferroviária nos EUA se expandiu ao mesmo tempo em que este crescimento beneficiava diretamente a Inglaterra, de onde materiais procediam para aquele país, sendo esta uma das principais razões do desenvolvimento das indústrias carvoeira e siderúrgica inglesas: as linhas férreas estadunidenses foram ampliadas de uma extensão de 14.151 quilômetros, em 1850, a 49.292 quilômetros em 1860; atingiram 85.139 quilômetros, em 1870, e se ampliaram ainda mais, chegando a 150.717 quilômetros em 1880 e

atingindo a extensão de 268.409 quilômetros em 1890 (LUXEMBURGO, 1985, p. 291-292).

No plano interno, a expansão da infraestrutura de transportes passava pela concessão pública através do Estado, que era, efetivamente, a autoridade que permitia a construção dessas empresas férreas. Estado, cuja sustentação política era garantida por alianças existentes entre os grupos exportadores e as oligarquias não inseridas no setor exportador que, entre meados do século XIX e até por volta da década de 1930, detinham a hegemonia política em relação a outras classes sociais. Como o sistema de transportes está vinculado à estrutura econômica, ele não é, portanto, autônomo em relação à circulação de pessoas e mercadorias.

Logo, o formato da rede ferroviária ou de qualquer outro modal será resultado da decisão tomada a partir de relativo consenso existente no interior da classe social que possui hegemonia política. Desse modo, a decisão sobre onde, como e para quem se constroem as primeiras ferrovias brasileiras não chega a constituir-se em uma resposta aos interesses de uma classe social específica ou muito menos aos propósitos dos "interesses da nação", mas aos intentos de parcelas da classe dominante, principalmente a agrário-exportadora, o que confirma a argumentação de Fernandes (1975, p. 42) de que as classes sociais dominantes latino-americanas "operam unilateralmente, no sentido de preservar e intensificar os privilégios de poucos e de excluir os demais", na maior parte das vezes buscando viabilizar seus interesses de classe que são, eventualmente, até impeditivos à integração e estabilidade da ordem social capitalista. Da combinação de fatores externos e internos, como os ocorridos no século XIX (com a expansão capitalista após a Revolução Industrial) ou início do século XX (guerras mundiais e crise capitalista, em 1929), é que se podem encontrar explicações para os surgimentos de conjunturas favoráveis tanto para a expansão da agroindústria quanto para a produção industrializada que modificou os mercados internos [do Brasil e de seus vizinhos], que

implicaram em constantes transformações na infraestrutura de transportes brasileiros.

Ferrovias brasileiras no sistema logístico nacional

As diversas instalações ferroviárias foram instituídas para atender aos interesses específicos de frações da elite dominante ou a estratégias estatais, tais como o de segurança e ocupação do território nacional. Ao se analisar a finalidade da malha ferroviária há que se fazê-lo levando em conta a sua diversidade. Várias empresas ferroviárias dos mais variados tipos foram instaladas no Brasil desde as primeiras implantações até o presente. Algumas eram formadas por milhares de quilômetros de linhas e outras possuíam menos de vinte quilômetros. Umas foram lucrativas já nos primeiros anos enquanto outras não sobreviveram ao ato formal de sua criação. Algumas delas eram consideradas de primeira categoria, outras de terceira (BRASIL. MVOP, 1943, p.10).

Desde as primeiras construções ferroviárias no Brasil, durante o século XIX, a iniciativa foi marcada pelo estímulo do Estado em sua tentativa de atender à homogeneização do território nacional, marcado ainda por imensos espaços econômicos "vazios". Se por um lado o ato de construir ferrovias parece contemplar os interesses do Estado, que passa a emitir concessões que contribuam para a defesa e ocupação do espaço nacional, por outro não é menos verdadeiro que fazendeiros ou acionistas destas companhias e fornecedores sejam parceiros de primeira hora nestes empreendimentos. Com a ferrovia em operação, tanto os fazendeiros quanto aqueles inseridos no comércio exterior e também os vinculados ao comércio interno passaram a dispor de um meio de transporte bem mais eficiente e seguro do que aquele realizado anteriormente pela tração animal.

É, portanto, deste rol de interesses que surgiram as primeiras tentativas, em 1835, de se construir uma estrada de ferro que ligasse a capital

do império às importantes províncias da Bahia, Minas Gerais, São Paulo e Rio Grande do Sul (ADOLPHO PINTO, 1977, p. 28), localidades importantíssimas, não apenas pela presença no cenário político nacional, mas também pela importância econômica, em função de, nestas províncias, localizarem-se as produções das principais mercadorias da pauta de exportação brasileira no período, tais como o açúcar e o café, dentre outras.

Desde a década de 1830 o café já despontava como a principal mercadoria da pauta de exportações brasileiras. Na década de 1870 a participação deste produto já atingia mais de 60% dos valores obtidos, em libras, de todo o comércio externo brasileiro (EISENBERG, 1974, p. 35). No entanto outras mercadorias, bem como outros serviços oferecidos, eram importantíssimos para a composição da receita das empresas férreas brasileiras, conforme se observa na Tabela 1, a seguir.

Tabela 1.
Ferrovias brasileiras:
mercadorias transportadas e fonte das receitas, 1906

Produtos	Toneladas	% total	Fontes das receitas	Mil réis	% total
Diversos	2.971.079,6	56,1	Mercadorias	34.843.414,7	62,6
Café	1.215.767,7	23,0	Passageiros	13.476.055,5	24,2
Cereais	302.171,7	5,7	Bagagens e encomendas	3.127.913,3	5,6
Açúcar	298.957,9	5,6	Animais	2.149.554,0	3,9
Sal	165.668,8	3,1	Diversos	1.249.207,9	2,2
Xarque	88.800,2	1,7	Acessórias	398.588,6	0,7
Mate	63.068,8	1,2	Telégrafo/telefone	246.299,2	0,4
Algodão	60.245,8	1,1	Armazenagem	134.961,5	0,2
Tecidos	42.281,2	0,8			
Aguardente	34.271,9	0,6			
Fumo	26.280,2	0,5			
Couros	25.911,4	0,5			
Total	5.294.505,2	100,0		55.625.994,7	100,0

Fonte: Brasil, 1908, p. XX e XXII.

Pelo menos até meados do século XX, as ferrovias atendiam a propósitos que não se limitavam apenas aos transportes de mercadorias da grande propriedade rural, muito menos eram "exclusivas" transportadoras de café. O transporte de passageiros, por exemplo, chegava a representar quase um quarto da receita total das ferrovias brasileiras. Do total de produtos transportados, pelo menos 56% eram formados por mercadorias diversas, o que atesta a diversidade da pauta de produtos transportados. Além de atender ao transporte de passageiros, o conjunto das ferrovias brasileiras transportava outros produtos agrícolas e industriais, bem como "bagagens e encomendas" e animais, o que as tornava efetivo instrumento público utilizado por diversas camadas sociais da população.

No entanto, essas ferrovias, como quaisquer outros modais, surgiam vinculadas a produtos ou objetivos estratégicos que justificassem sua viabilidade. Em São Paulo, por exemplo, a maior parte delas surgiu motivada pelo transporte de café, produto que foi sendo deslocado do Vale do Paraíba em direção ao "Oeste" e ao norte do Estado do Paraná. Esse processo foi se estabelecendo como principal estimulador da expansão da população e da extensão das linhas férreas no Estado de São Paulo. Vale observar também que, apesar da inegável importância das ferrovias paulistas para o funcionamento da economia nacional, o modal ferroviário não era menos importante para a expansão dos transportes de diversas outras partes do Brasil. Fora de São Paulo, a malha férrea continuou a ser expandida durante a primeira metade do século XX, numa proporção um pouco maior do que a ocorrida naquele Estado fortemente cafeeiro. Em São Paulo, a extensão das linhas foi aumentada de 3.471 km, em 1901, para 7.440 km em 1940 (114,3%); nos demais Estados brasileiros, a soma da malha férrea foi ampliada de 12.035 km para 26.811 km, o que representou aumento de 120,3% no mesmo período (BRASIL, 1943, p. 44).

Essa expansão de mercados apoiados pelas ferrovias começou a declinar por volta da década de 1940. A partir da década seguinte observa-

-se que se ampliaram os déficits operacionais das estradas, o que levou a União e o Estado de São Paulo a expandirem sua participação nos controles das ferrovias federais e estaduais, respectivamente, e a iniciarem ampla readequação da estrutura do modal ferroviário nacional, que passou a direcionar essas ferrovias ao atendimento de parcelas cada vez mais específicas do mercado de transportes brasileiro: particularmente o de cargas, em detrimento dos transportes de passageiros, de pequenas expedições e de animais. Pode-se afirmar, então, que a industrialização nacional, impulsionada pelo Estado brasileiro na década de 1950, e a intervenção no sistema ferroviário nacional são partes da mesma ação estatal.

Entre 1935 e 1971, as ferrovias brasileiras passaram por uma profunda reestruturação econômica e operacional. Em âmbito federal foi criada a Rede Ferroviária Federal S. A. (RFFSA), que agregou sob sua administração aquelas ferrovias que pertenciam à União, antes de 1930, e outras dez empresas férreas encampadas entre 1935-68.[1] Em seu conjunto essas ferrovias pertencentes à União apresentavam altíssimos déficits operacionais, embora tenha ocorrido pequena redução nos déficits das ferrovias pertencentes à União entre 1917 e 1940, de 47,5% para 22,6%. Em 1953, nas ferrovias da União chegaram a ocorrer altíssimos déficits que, na média, atingiram a marca de 117,6% em relação às suas receitas. Os déficits, embora menores, persistiram também entre as ferrovias cujas propriedades eram da União, mas arrendadas a terceiros – nestas, apesar de apresentarem déficit de 130,1% em 1917, apresentaram superávit de 4,2% em 1940, mas incorreram novamente em déficit, de 34,5% em 1953. Entre as empresas particulares a tendência dos saldos se mostrou decrescente: de uma média de superávits de 50,4% em 1917 e 18,9% em 1940,

1 E. F. Ilhéus (132 km); Santos a Jundiaí (139 km); E. F. Santa Catarina (163 km); E. F. D Tereza Cristina (264 km); E. F Nazaré (325 km); V. F. F. Leste Brasileiro (2.545 km); Rede F. Nordeste (2.655 km); R. V. Paraná-S. Catarina (2.666 km); E. F. Leopoldina (3.057 km) e Viação F. R. G. do Sul (3.735 km) [cf. Revista Ferroviária, jan. 1990, p. 15).

essas empresas passaram a apresentar déficits de 9,3% em 1953 (BRASIL. MVOP. Estatísticas das Estradas de Ferro da União, 1955).

Na instância estadual foi formada a Ferrovia Paulista S. A. (FEPASA), em 1971, que, ao unificar sob um só controle as principais ferrovias estatizadas do Estado de São Paulo – E. F. Sorocabana, E. F. Araraquara, Companhia Mogiana, Companhia Paulista e E. F. São Paulo-Minas – passou a administrar uma malha de aproximadamente cinco mil quilômetros, que, semelhantemente ao que ocorria no restante do país, demonstrava sérias dificuldades financeiras. Em 1940, das cinco empresas que formaram a FEPASA, apenas uma apresentava déficit considerável. Das que haviam apresentado superávit em 1953, duas delas, Mogiana e Araraquara, superavitárias em 1940, mostraram-se deficitárias em 1953. A Sorocabana e a Paulista, ainda que apresentassem superávits em 1953, apresentavam saldo positivo bem inferior ao obtido em 1940 (BRASIL, 1922 e 1957; FEPASA, 1973).

No início da década de 1970, aquele conjunto de empresas, sob administração da recém-fundada FEPASA, apresentou déficit operacional de 72,3% em relação à receita. Mesmo empresas localizadas no Estado de São Paulo, como a Companhia Paulista, que era, desde a sua fundação, umas das mais rentáveis do Brasil, passaram a fazer parte do conjunto das deficitárias ferrovias brasileiras a partir de 1961 (20%), 1962 (77%), 1963 (122%), 1964 (139%) e continuou deficitária até a sua incorporação à FEPASA, em 1971 (Companhia Paulista, 1970, p. 18).

De fato, parecia tratar-se do "fim da era ferroviária". Daí o fato desse fenômeno (encampação) aparentar para alguns autores a consolidação de uma situação em que passa a ocorrer o "fim da era ferroviária" quando, na realidade, tratava-se de um daqueles momentos em que o setor ferroviário deixou de ser economicamente interessante aos investidores privados. Naquela ocasião o Estado interveio para garantir o funcionamento do sistema em benefício de determinadas classes ou até, contraditoriamente, contra essas classes. O Estado chegou até mesmo a assumir o papel de empresário ferroviário por décadas, período em que as ferrovias brasilei-

ras, sob administrações estatais, passaram pela reformulação de seus modelos de negócios até o momento em que, na década de 1990, os interesses econômicos privados voltaram-se, novamente, para as ferrovias brasileiras.

As ferrovias brasileiras, portanto, embora tenham padecido profundo desequilíbrio estrutural, não chegaram ao fim. E as principais malhas ferroviárias brasileiras que "sobreviveram" à erradicação foram aquelas localizadas nas principais regiões exportadoras, motivo pelo qual continuaram a participar ativamente do comércio exterior através de suas conexões com os portos, sejam eles marítimos ou fluviais. E essas linhas que resistiram à erradicação atestam a importância, desde o período imperial, da combinação ferrovia-porto para o funcionamento da economia brasileira. Tal qual ocorria desde o século XIX, as ferrovias continuaram a operar como mecanismo de atendimento aos propósitos de uma estrutura econômica exportadora em pleno século XXI.

Porém, as ferrovias pouco participam dos fluxos de transportes que circulam entre os estados brasileiros ou entre estes e os países vizinhos sul-americanos, ainda que os principais portos exportadores e importadores brasileiros sejam servidos pelas principais ferrovias brasileiras, tais como: o Porto de Santos [SP] (pelas ferrovias MRS Logística e Ferroban); Porto de Vitória [ES] (pela Estrada de Ferro Vitória a Minas e Ferrovia Centro Atlântica); Porto de Paranaguá [PR] (pela América Latina Logística); Porto de Angra dos Reis [RJ] (pela MRS Logística); Porto do Rio de Janeiro [RJ] (pela MRS Logística); Porto de Rio Grande (pela América Latina Logística); Porto de São Francisco do Sul [SC] (pela América Latina Logística); Porto de Pelotas [RS] (pela América Latina Logística); Porto de Itaqui [MA] (pela Companhia Ferroviária do Nordeste e Estrada de Ferro Carajás); Porto de Imbituba [SC] (pela Estrada de Ferro Tereza Cristina); Porto de Maceió [AL] (pela Companhia Ferroviária do Nordeste); Porto de Recife [PE] (pela Companhia Ferroviária do Nordeste) e Porto de Salvador [BA] (pela Ferrovia Centro Atlântica) [BRASIL. Ministério dos Transportes. ANTT, 21 fev. 2008].

A utilização destes portos com acesso ferroviário tem sido crucial para a realização das exportações brasileiras. Em 2005, por exemplo, ano em que mais de 80% das saídas de mercadorias do país ocorreram pela via marítima, o total de mercadorias que partiu do Porto de Santos representou mais de um terço de toda a arrecadação gerada pelas exportações brasileiras. Juntamente com os portos de Vitória e Paranaguá, esse percentual chegou a significar o equivalente a 54% das exportações pela via marítima.

> Em 2005, o porto de Santos respondeu por US$ 32 bilhões das exportações brasileiras devido, principalmente, ao embarque de café não torrado (US$ 1,785 bilhão), soja em grão (1,754 bilhão) e açúcar de cana (US$ 1,5 bilhão). Além de produtos básicos, também foram embarcados por Santos automóveis (US$ 1,042 bilhão) e tratores (US$ 461 bilhões), de onde mais foram embarcadas mercadorias. Depois de Santos, os portos de Vitória (ES) e Paranaguá (PR) foram os que mais embarcaram produtos brasileiros para o exterior. No ano passado, essas duas vias venderam para o mercado internacional US$ 11,3 bilhões e 8,5 bilhões, respectivamente. No caso de Vitória, minérios de ferro aglomerados (US$ 2,5 bilhões) e celulose (US$ 1,4 bilhão) se destacaram na pauta de exportação. Já em Paranaguá, soja em grão (US$ 1,2 bilhão) e bagaços da extração do óleo de soja (US$ 1,130 bilhão) foram os principais produtos (BRASIL. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio, 2008).

Não é, portanto, acaso o fato de as cinco principais empresas férreas brasileiras, EFC, EFVM, MRS, ALL e FCA, que juntas realizaram quase 95% de toda a TKU[2] ferroviária, em 2007, operarem nos maiores estados exportadores, nos quais também se localizam os maiores portos por onde se realizam as exportações nacionais.

Da totalidade das exportações de mercadorias brasileiras aos demais países externos à América do Sul, 64% foram exportadas por apenas

2 Tonelada-quilômetro útil. A produção em TKU é obtida multiplicando-se a tonelagem transportada pela distância percorrida na própria malha (BRASIL. ANTT, 2009).

três Estados: Minas Gerais, Pará e Espírito Santo. Para a América do Sul, em 2007, mais de 53% das mercadorias exportadas, em toneladas, partiram apenas de São Paulo, Rio de Janeiro e Espírito Santo, conforme se pode constatar na Tabela 2, a seguir.

Tabela 2
Brasil: exportações e importações (mundiais e América do Sul), 2007

Exportações (US$ FOB em bilhões)								
	Mundiais (exceto América do Sul)				América do Sul			
	US$ FOB	% mundo	toneladas	% mundo	US$ FOB	% Am Sul	toneladas	% Am Sul
SP	51.734	32,2	40.850.644	8,8	14.543	45,6	5.390.276	20,6
MG	18.355	11,4	155.625.350	33,7	2.331	7,3	1.658.384	6,3
RS	15.018	9,3	16.434.853	3,6	3.402	10,7	2.341.847	8,9
RJ	14.316	8,9	26.363.244	5,7	2.57	9,3	4.570.837	17,5
PR	12.353	7,7	20.794.790	4,5	2.581	8,1	1.929.508	7,4
PA	7.925	4,9	90.380.803	19,6	0.333	1,0	1.095.214	4,2
BA	7.409	4,6	9.141.360	2,0	1.446	4,5	911.604	3,5
SC	7.382	4,6	5.719.996	1,2	1.267	4,0	916.762	3,5
ES	6.872	4,3	50.367.429	10,9	0.671	2,1	4.021.639	15,4
MT	5.131	3,2	14.930.769	3,2	0.121	0,4	1.873.740	7,2
Outros	14.155	8,8	31.045.710	6,7	2.252	7,1	1.475.631	5,6
Brasil	160.649	100,0	461.654.948	100,0	31.905	100,0	26.185.443	100,0
Importações (US$ FOB em bilhões)								
	Totais (exceto América do Sul)				América do Sul			
	US$ FOB	% mundo	toneladas	% mundo	US$ FOB	% Am Sul	toneladas	% Am Sul
SP	48.406	40,1	28.561.693	24,0	3.506	18,9	4.999.822	16,9
RS	10.169	8,4	14.339.560	12,1	3.460	18,7	4.006.465	13,5
RJ	9.567	7,9	11.001.112	9,3	0.956	5,2	1.195.456	4,0
PR	9.017	7,5	10.640.248	8,9	1.509	8,1	2.772.638	9,4
AM	6.841	5,7	1.099.908	0,9	0.244	1,3	197.627	0,7
ES	6.639	5,5	8.248.753	6,9	1.421	7,7	1.334.366	4,5
MG	6.504	5,4	10.648.099	9,0	1.077	5,8	941.839	3,2
BA	5.431	4,5	4.612.313	3,9	1.808	9,8	1.405.649	4,7

SC	5.002	4,1	3.797.274	3,2	1.746	9,4	1.942.946	6,6
MA	2.353	2,0	4.281.755	3,6	0.051	0,3	277.977	0,9
Outros	10.694	8,9	21.686.457	18,2	2.756	14,9	10.558.803	35,6
Brasil	120.624	100,0	118.917.171	100,0	18.534	100,0	29.633.586	100,0

Fonte: Brasil. Ministério da Indústria, Desenvolvimento e Comércio Exterior.

No sentido da importação essa concentração também fica bastante evidente: apenas São Paulo, Rio Grande do Sul e Rio de Janeiro concentraram 45% do total de toneladas de mercadorias que chegaram de regiões externas à América do Sul. De toda a importação proveniente da América Sul, chegaram a São Paulo, Rio Grande do Sul e Paraná aproximadamente 40% do total (em toneladas), no mesmo ano.

Conforme se pode notar na tabela 3, abaixo, é visível que as ferrovias atendem a contento as demandas por exportações de produtos básicos como a soja e o minério no sentido interior-porto; no entanto, também é observável que essas ferrovias são pouco utilizadas para o transporte de mercadorias provenientes dos maiores estados exportadores para os demais países sul-americanos ou destes para o Brasil, por este modal. Ainda que em oito estados tenham-se utilizado as ferrovias para realizar exportações para a América do Sul, verifica-se que 90% das exportações realizadas pelo modal ferroviário tiveram como procedência apenas quatro estados brasileiros: Rio Grande do Sul, São Paulo, Minas Gerais e Paraná. Dessas unidades da federação em que as ferrovias mais foram utilizadas para executar suas exportações, em apenas um, o Rio Grande do Sul, essa quantidade chegou a representar mais de 10% do total de mercadorias direcionadas, deste Estado, para os demais países sul-americanos. Ainda assim, mesmo neste Estado o uso do modal ferroviário ocorreu praticamente no sentido de exportação, pois no sentido de importação foi transportado apenas 0,4% do total importado pela economia gaúcha.

Tabela 3
Brasil
América do Sul: participação dos estados
na circulação de mercadorias (% por modais, em 2007)

Estados	Estados: todos os modais	% Estados em relação à Am. Sul	Marítimo % em relação ao Estado	Rodoviário % em relação ao Estado	Ferroviário % em relação ao Estado	Outros % em relação ao Estado
Exportações (mil toneladas)						
SP	5.390,3	20,6	60,9	33,6	4,1	1,4
MG	1.658,4	6,3	82,0	13,5	4,2	0,4
RJ	4.570,8	17,5	96,7	2,8	0,5	0,0
RS	2.341,8	8,9	47,0	42,0	10,5	0,5
PR	1.929,5	7,4	38,3	58,7	1,4	1,7
SC	916,8	3,5	30,3	66,9	1,8	1,0
PA	1.095,2	4,2	99,4	0,6	0,0	0,0
BA	911,6	3,5	93,7	6,1	0,1	0,1
ES	4.021,6	15,4	99,3	0,6	0,1	0,0
MT	1.873,7	7,2	0,6	11,8	0,0	87,6
Outros	1.475,6	5,6	66,7	18,4	1,9	13,0
Brasil	26.185,4	100,0	69,2	20,9	2,4	7,5
Importações (mil toneladas)						
SP	4.999,8	16,9	67,8	26,2	3,4	2,6
RS	4.006,5	13,5	66,4	30,5	0,4	2,7
RJ	1.195,5	4,0	86,1	13,8	0,0	0,1
PR	2.772,6	9,4	34,4	65,5	0,1	0,1
AM	197,6	0,7	99,6	0,2	0,0	0,3
ES	1.334,4	4,5	98,8	1,0	0,0	0,2
MG	941,8	3,2	76,8	22,4	0,8	0,0
BA	1.405,6	4,7	99,7	0,3	0,0	0,0
SC	1.942,9	6,6	42,1	51,4	5,9	0,6
MA	278,0	0,9	99,8	0,2	0,0	0,0
Outros	10.558,8	35,6	24,3	3,6	0,0	72,0
Brasil	29.633,6	100,0	51,8	20,7	1,1	26,5

Fonte: Brasil. Ministério da Indústria, Desenvolvimento e Comércio Exterior.

No sentido de importação, pelo menos em cinco estados se optou também pelo modal ferroviário. Porém, para apenas dois deles, São Paulo e Santa Catarina, foi transportada 90% da totalidade das cargas que entraram no Brasil por este modal.

As ferrovias brasileiras atendem, portanto, basicamente aos transportes que circulam no sentido interior-porto. Desse modo, ainda que a quantidade transportada por ferrovias no Brasil possa ser equiparada à realizada em países onde mais se utiliza o modal ferroviário, verifica-se que o volume de carga não ocorre substancialmente nem no interior do Brasil nem entre este e os demais países da América do Sul. Primeiro, porque a maior parte das mercadorias que circulam nesse mercado regional é transportada pela via marítima e, da parcela dessa circulação que segue pela via terrestre, bem pouco se realiza pela via ferroviária.

Industrialização e a era rodoviária

A implantação de efetivas políticas públicas visando à ampliação do modal rodoviário no Brasil na década de 1950 está diretamente relacionada ao processo de industrialização que efetivamente acelerou a unificação do mercado nacional e a maior integração econômica com o mercado internacional. E o processo de industrialização que se implanta após a Segunda Guerra Mundial não está destituído de implicações sociais e políticas, pois se insere dentro de um contexto, denominado por Ianni como desenvolvimentista, que teria atingido seu ponto alto à época do Programa de Metas (1956-1960). Segundo este autor:

> O desenvolvimentismo é a ideologia da ruptura burguesa. Como tal, ele assume funções particulares, próprio do capitalismo que se constitui num país gerado no processo de acumulação primitiva e inserido dinamicamente no capitalismo mundial. Às vezes, implica numa luta pela apropriação do excedente econômico que é canalizado para o exterior através das vinculações [existentes na economia brasileira] com o capitalismo internacional. Neste caso,

> se apresenta como nacionalista. Noutras, envolve a rearticulação da economia nacional, particularmente o setor industrial, com o capital externo. Neste caso, está associado ou conjugado com este, inserindo-se intrinsecamente na estrutura econômica internacional. Mas é sempre o mesmo. É sempre ideologia da burguesia industrial na fase de conquista de sua hegemonia (IANNI, 1965, p. 108).

Portanto, a industrialização não surge como uma ação acima das classes sociais e de suas frações de classe ou como estratégia racional e imparcial do Estado brasileiro, mas se configura justamente a partir dos embates entre os vários projetos de sociedade presentes naquele momento, cujas implicações vão além do processo de produção fabril em grande escala. Assim, conforme sustenta Schvarzer:

> A sociedade industrial não é um conjunto de fábricas, senão um sistema econômico. É um sistema porque a indústria não pode crescer em um vazio; [pois] necessita de instituições, empresas, tecnologias e políticas específicas que assegurem implantação e seu florescimento depois. É social porque a indústria reorganiza todas as relações humanas, cria o trabalho fabril assalariado [...], desloca gente do campo para a cidade e reconstitui as classes médias; sua presença implica em mudanças de atitudes e condutas globais que não se limitam ao espaço da fábrica. É uma forma de organização econômica porque modifica o método de criação de bens e multiplica a riqueza produzida. Seu êxito gera novos problemas que reclamam novas respostas... (SCHVARZER, 1996, p. 8).

Segundo Schiffer, a definição do modelo de desenvolvimento em questão a partir de 1955 centrava-se na proposta de aceleração da industrialização que era defendida tanto pela burguesia industrial voltada para o mercado interno quanto pela burguesia que defendia um "desenvolvimento dependente do sistema capitalista internacional". Ambas as frações buscavam no Estado uma atuação determinante, ao qual, segundo aquelas, deveria caber a função de "maestro do processo que implementaria a industrialização" e que seria "o empreendedor de obras e legislações necessárias a sua plena viabilização" (SCHIFFER, 1989, p. 30-32).

O contexto desse cenário está vinculado a um longo processo de transformação econômica e social brasileira sintetizado no Plano de Metas, no qual parecem redefinir-se os fatores de dinamismo e crescimento econômico interno e os da redefinição do Brasil na nova economia mundial após a Segunda Guerra Mundial, que consistia basicamente em atração de capitais que pudessem garantir o "desafogo no balanço de pagamentos de modo a não interromper a importação de bens essenciais, e manter a taxa de investimentos requeridos pela continuação do processo de substituição de importações" (ORENSTEIN e SOCHACZEWSKI, 1990, p. 172). Seria este então o momento em que se consolida a implantação da industrialização pesada entre 1955 e 1961, que, segundo Schiffer:

> Resultou na adoção de diretrizes políticas que o país tendeu a seguir durante a maior parte das três últimas décadas. Diretrizes estas que, por um lado, induziram o aceleramento do processo de unificação do mercado nacional com vistas a viabilizar a expansão da industrialização e, por outro, conduziram este processo de modo a restringi-lo, gerando uma 'acumulação entravada' (SCHIFFER, 1989, p. 29).

A industrialização se consolida, portanto, a partir de 1955, dentro de uma explícita estratégia estatal de privilégios aos investimentos estrangeiros que foram canalizados através da Instrução 113 da SUMOC, que isentava do pagamento de taxas de importação de produtos desenvolvidos com alta tecnologia a empresas estrangeiras – leiam-se máquinas e automóveis. Esta ação estatal teria propiciado as condições necessárias ao incremento da produção do setor privado, além de fazer com que o Estado arcasse com os investimentos relativos à expansão energética e de transportes (SCHIFFER, 1989, p. 40).

Dentre as diretrizes políticas que induziram a aceleração do processo de unificação do mercado interno destacam-se aquelas que geraram uma maior concentração de capital e de atividades produtivas nos estados: em que já vinha ocorrendo, há décadas, maior desenvolvimento industrial no Brasil; que já possuíam uma razoável rede de transportes (portos,

ferrovias e estradas); e que mais estavam inseridos no comércio exterior. Dois terços de todas as aplicações estrangeiras, realizadas com base na Instrução 113 da SUMOC, direcionadas ao Brasil entre 1955 e 1960, foram destinados a São Paulo. Aproximadamente 13% foram para o que é atualmente o Estado do Rio de Janeiro, menos de 6% a Minas Gerais e o restante distribuído entre os demais Estados (SCHIFFER, 1992, p. 60) – estados que já despontavam dentre os de maior concentração industrial, como se pode verificar no Quadro 1, abaixo.

Quadro 1.
Estados brasileiros e respectiva participação na produção industrial nacional

Estados	1907	1919	1939
RJ	37,8	28,2	22,0
SP	15,9	31,5	45,4
RS	13,5	11,1	9,8
PR	4,5	3,2	2,2
MG	4,4	5,6	6,5
SC	1,9	1,9	1,8
BA	3,4	2,8	1,4
ES	0,1	0,7	0,4
outros	18,5	15,0	10,5
Brasil	100,0	100,0	100,0

Fonte: Cano, 1990, p. 296.

Também se observa que mesmo antes da criação do Fundo Rodoviário Nacional, em 1945, já vinham ocorrendo nesses poucos estados, nos quais despontava considerável grau de industrialização, os maiores aumentos das frotas de automóveis, ônibus e caminhões. Conforme se pode verificar no Quadro 2, abaixo, essas frotas foram ampliadas ainda mais depois da entrada em vigor do Fundo que, por meio de imposto federal sobre combustíveis e lubrificantes, direcionava recursos para obras

rodoviárias: 40% se destinavam ao Departamento Nacional de Estradas de Rodagem (DNER) e os 60% restantes eram divididos entre estados e municípios, assegurando-se com essa vinculação os recursos destinados à modernização, construção e pavimentação de rodovias no País.

Quadro 2.
Brasil: evolução da frota de veículos automotores – 1949-1965

1) Total de automóveis e variação (%)						2) Total de ônibus e variação (%)				
Estados	Total (1949)	1949-1955	1955-1960	1960-1965	1949-1965	Total (1949)	1949-1955	1955-1960	1960-1965	1949-1965
SP	61.801	136,4	42,8	160,9	*781,1*	3.104	113,4	24,4	49,9	*297,8*
RJ*	55.729	59,9	27,1	119,3	*345,8*	2.237	53,6	38,2	80,2	*282,6*
RS	26.928	89,9	47,4	19,5	*234,5*	1.466	45,3	25,6	18,1	*115,5*
MG	17.461	64,5	88,0	76,7	*446,5*	1.186	100,1	41,0	33,5	*276,7*
PR	7.073	146,9	77,5	168,7	*1.078,0*	601	70,7	30,1	49,1	*231,3*
SC	3.275	138,6	44,7	208,5	*965,4*	436	28,2	38,5	26,1	*123,9*
BA	4.592	100,6	65,7	138,5	*692,6*	154	274,0	107,3	18,3	*817,5*
ES	1.112	118,3	39,4	151,3	*665,0*	119	138,7	45,8	50,0	*421,8*
MT	872	221,4	65,0	212,5	*1.557,7*	79	83,5	35,2	154,1	*530,4*
outros	15.972	65,2	101,6	176,8	*821,8*	1.789	58,9	66,2	86,9	*393,7*
Brasil	194.815	95,7	49,6	128,6	*569,0*	11.171	79,0	38,3	55,1	*283,7*
3) Total de caminhões e variação (em %)						Totais 1, 2, 3 e variação (em %)				
Estados	Total (1949)	1949-1955	1955-1960	1960-1965	1949-1965	Total (1949)	1949-1955	1955-1960	1960-1965	1949-1965
SP	52.086	75,8	31,6	23,3	*185,3*	116.991	108,8	38,1	109,1	*503,0*
RJ*	26.629	31,8	11,6	18,3	*74,1*	84.595	50,9	23,2	92,9	*258,6*
RS	13.685	52,7	39,1	18,8	*152,3*	42.079	76,2	44,5	19,3	*203,6*
MG	13.498	75,1	42,5	33,2	*232,3*	32.145	70,3	66,3	59,0	*350,3*
PR	9.373	111,6	59,1	36,5	*359,5*	17.047	124,8	66,7	100,9	*653,1*
SC	4.065	109,4	33,1	51,6	*322,4*	7.776	117,1	38,6	126,6	*582,1*
BA	3.402	84,8	46,1	33,7	*260,8*	8.148	97,3	59,5	95,3	*514,7*
ES	1.572	72,6	52,7	53,8	*305,3*	2.803	93,6	46,4	95,2	*453,0*
MT	1.124	109,3	76,1	65,1	*508,5*	2.075	155,5	69,1	143,1	*950,3*
outros	14.108	45,7	82,1	52,4	*304,4*	31.869	56,2	91,5	123,5	*568,7*
Brasil	139.542	65,9	38,3	30,3	*198,9*	345.528	83,1	45,1	92,1	*410,3*

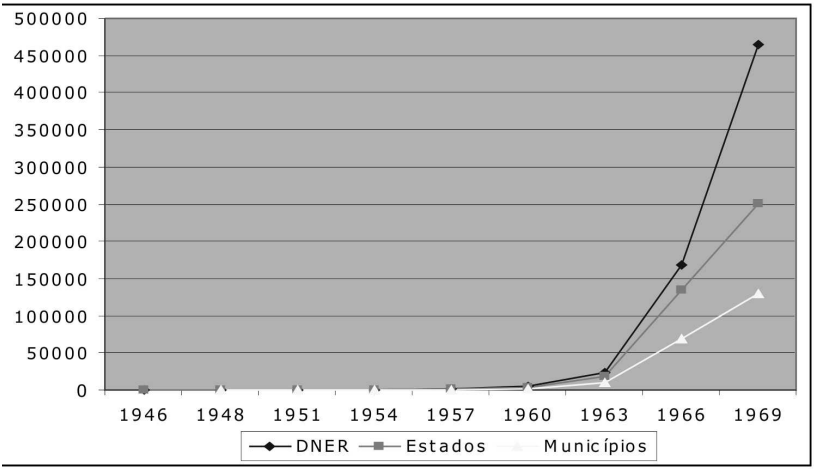
Fonte: Brasil, 1970, p. 23-4. *Para os anos 1960 e 1965 estão contidos os valores relativos ao Estado da Guanabara.

Quando se comparam os anos de 1949 e 1965, observa-se que a quantidade de automóveis, ônibus e caminhões em circulação no Brasil cresceu 569, 283 e 199%, respectivamente, período marcado por crescentes investimentos no sistema rodoviário nacional a partir de 1946 e quando se consolida, segundo Ferrari (1981), a "era rodoviária" – fenômeno que teria se iniciado já nas primeiras décadas do século e cujo marco teriam sido os congressos paulistas de estradas de rodagem realizados em 1917, 1919 e 1923 (em São Paulo, Campinas e São Paulo, respectivamente). O autor argumenta que aquele movimento estava em consonância com o processo de instalação de montadoras e importação de automóveis no Brasil. A Ford Company e a International Harvester Export Company, montadoras de caminhões, instalaram-se no Brasil em 1924 (Ferrari, 1981, p. 28-32). No ano de 1927, o Brasil se tornara o quarto maior importador de automóveis dos Estados Unidos, absorvendo cerca de 10% das exportações daquele país (BANDEIRA, 1978, p. 208). Por outro lado teria ocorrido, no entender de Ferrari, um dos motivos pelos quais a expansão ferroviária no Brasil teria começado a declinar logo após a Primeira Guerra Mundial e, particularmente, no período de 1933-55, com conseqüências diretas para o declínio das ferrovias paulistas localizadas no estado que mais recebeu incentivos para a consolidação do sistema rodoviário. Nas palavras do autor:

> Podem ser considerados como marcos do declínio da rede ferroviária paulista: o início da era rodoviária, na década de 20; o desenvolvimento industrial brasileiro caracterizado pelo processo de substituição de importações no início dos anos 30; a Lei Joppert em 1945, que criou o Fundo Rodoviário Nacional e a implantação da indústria automobilística em 1956 (FERRARI, 1981, p. 55).

Assim, o aumento na quantidade de veículos automotores no Brasil ampliava a arrecadação do imposto rodoviário para o respectivo Fundo que, até 1974, foi utilizado como fonte de recursos para se investir na construção e pavimentação de rodovias brasileiras.

Figura 1.
Brasil: evolução do Fundo Rodoviário Nacional distribuído ao DNER, estados e municípios – 1946-1969.



Fonte: Brasil, 1971. Valores em milhares de CR$; ano base, 1946=100.

Tal mecanismo contribuía com a auto-sustentação da ampliação da atividade industrial e expansão rodoviária brasileira, pelo fato de o produto da indústria automobilística (automóveis, ônibus e caminhões) se constituir, também, como parte do processo de industrialização em curso. Diversos são os indicadores a demonstrar que essa combinação garantiu recursos crescentes, particularmente a partir do início da década de 1960, para a consolidação do sistema rodoviário nacional, conforme se pode verificar na Figura 1, acima.

Pode-se verificar adiante que a maior parte daqueles recursos do Fundo Rodoviário foi direcionada para a construção e ampliação de estradas localizadas nos estados mais industrializados, que durante a década de 1960 mais receberam investimentos para aquele fim.

Tabela 4.
Brasil: participação dos estados na distribuição (%) do Fundo Rodoviário Nacional

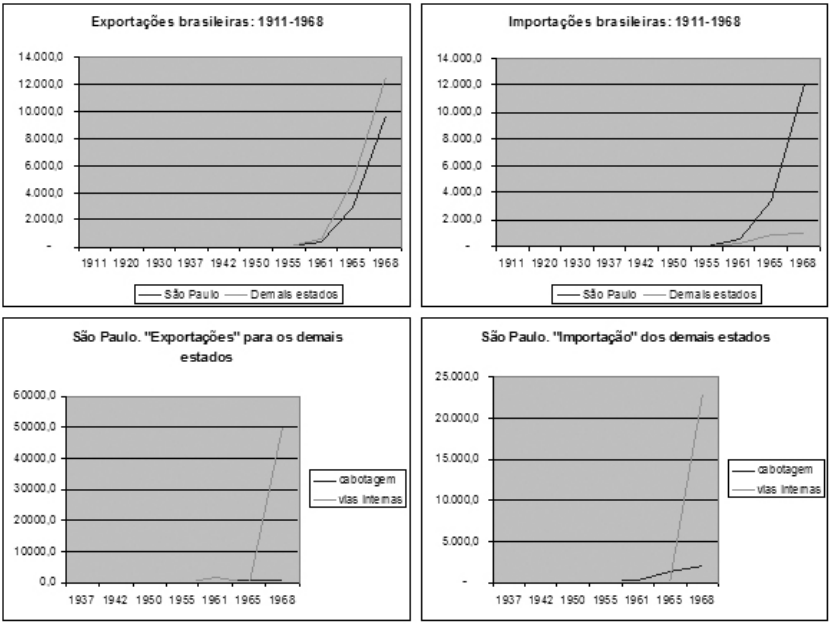
	1960	1962	1963	1964	1965	1966	1967	1968	1969
CR$ x mil	9.905	28.872	52.019	103.332	276.523	367.219	263.818	499.226	682.760
SP	23,3	23,6	23,3	23,9	23,0	22,7	22,6	20,5	23,4
RJ*	11,0	10,9	11,4	11,2	11,6	11,3	11,1	10,0	10,9
MG	10,5	10,2	10,3	10,0	10,0	10,1	10,0	9,1	10,0
BA	9,0	9,0	9,0	9,1	9,4	9,8	9,8	8,2	8,8
RS	7,2	7,0	6,7	6,5	6,5	6,5	6,4	5,8	6,3
PR	4,0	4,7	4,7	4,7	4,7	4,9	5,5	5,3	5,7
MT	3,8	3,9	3,9	3,9	3,9	3,9	4,0	3,6	4,0
SC	2,1	2,1	2,2	2,1	2,1	2,1	2,1	1,9	2,1
ES	1,1	1,2	1,1	1,2	1,2	1,2	1,2	1,3	1,5
outros	27,9	27,4	27,6	27,5	27,6	27,5	27,4	34,5	27,2
Total	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0	100,0

Fonte: Brasil, 1971.

Conforme se observa na Tabela 4, acima, apenas meia dúzia de estados recebeu, na década de 1960, mais de 60% dos recursos destinados ao conjunto da federação. Não chega a constituir uma novidade o fato de, para São Paulo, localidade onde primeiramente se implantou a indústria automobilística, terem sido transferidas a maior parte dos investimentos para a industrialização (a partir do Plano de Metas) e para a construção de rodovias (Lei Joppert). Assim, num momento em que caminhões, automóveis e ônibus produzidos no Brasil passaram a dispor de estradas cada vez mais modernas para atender a este amplo mercado regional em ascensão, consolidava-se de vez a posição de liderança de São Paulo na economia brasileira: "aumentando as diferenciações sócio-econômicas inter-regionais, que se refletiram na territorialidade nacional na medida em que reforçou a desigual implantação das condições de homogeneização do

espaço econômico" (SCHIFFER, 1992, p. 61). Aumentava-se, portanto, a desigualdade territorial e econômica que beneficiava a economia paulista desde o início do século. Antes da década de 1950 as empresas paulistas já utilizavam vastas redes de rodovias que lhes permitiam escoarem suas produções para as diversas divisas estaduais por este modal.

Figura 2.
São Paulo e demais estados brasileiros:
participação na balança comercial (internacional e intranacional)



Fonte: Cano, 1990, p. 265-266. Ano-base 1955=100. Valores em CR$x1.000.

Desde antes da Primeira Guerra Mundial, a participação do Estado de São Paulo já era bastante considerável, tanto no comércio internacional quanto nacional, representando a maior parte das transações comerciais internas e externas. Muito do escoamento da produção paulista e de sua

"importação" originária em outros estados brasileiros se realizava através dos serviços de cabotagem ou da circulação por outras vias internas (estradas e ferrovias), o que o potencializava ainda mais a partir da década de 1960, com a pavimentação das estradas paulistas, conforme se pode verificar na Figura 2, acima.

A combinação de industrialização e expansão rodoviária em muito ampliaram o comércio paulista, proporcionalmente, mais para dentro do país do que externamente. Tomando-se 1955 como ano-base, verifica-se um aumento nas exportações deste estado de quase 250% entre 1955-61. Entre 1955-68, as exportações mundiais paulistas cresceram mais de 9.000%, enquanto as demais unidades da federação tiveram suas exportações ampliadas em mais de 12.000% no mesmo período. Foi pelas vias internas, tanto expandidas quanto modernizadas neste período, que a economia paulista parece ter sido ampliada ainda mais. As "exportações" paulistas para os demais estados da federação foram acrescidas em mais de 50.000% entre 1955 e 1968, enquanto as "importações" de São Paulo, provenientes daqueles demais estados, cresceram, pelas vias internas, em mais de 23.000%. Potencializava-se, assim, a partir de 1955, tanto a capacidade exportadora quanto importadora da economia paulista, que se consolida como centro da economia brasileira.

O diferencial a partir da década de 1960 os estados em que se instala a indústria brasileira passam a contar com vasta rede de estradas pavimentadas, por onde circulam automóveis cada vez mais modernos, ônibus, ao invés de jardineiras, e caminhões cada vez mais potentes, que expandem o potencial de circulação dessas mercadorias produzidas nestes estados não apenas para os demais estados do território nacional, mas, também, para aquelas localidades externas (Bolívia, Uruguai, Paraguai e Argentina) antes atendidas por ferrovia. O aumento da capacidade competitiva da indústria brasileira potencializa, portanto, o desempenho do modal rodoviário em relação ao ferroviário.

É neste mercado de transportes de vertiginoso crescimento de participação de produtos industrializados e atendido por uma rede de estradas cada vez mais modernas e extensas que as ferrovias tiveram de competir, em condições de crescente inferioridade operacional. Algumas das conseqüências deste processo podem ser percebidas pela expansão da malha rodoviária brasileira, no período compreendido entre 1960 e 2006 (ver Tabela 5, abaixo).

Tabela 5.

Brasil: extensão das rodovias: totais e pavimentadas

	1960		1966		2006	
Estados	Total	Pavimentadas	Total	Pavimentadas	Total	Pavimentadas
SP	9.895	2.047	13.954	8.667	205.870	31.230
RJ	4.198	356	4.320	1.268	25.772	16.495
MG	13.444	201	13.504	1.386	280.725	22.906
BA	3.551	142	6.055	1.212	138.691	14.230
RS	8.755	363	9.765	474	159.284	12.334
PR	5.406	28	7.113	769	125.916	21.173
MT	3.894	7	5.338	32	94.220	6.041
SC	5.101	59	5.443	200	107.790	7.037
ES	3.225	20	3.225	152	31.674	3.321
Outros	18.406	805	30.675	2.149	599.217	61.512
Brasil	75.875	4.028	99.392	16.309	1.769.159	196.279

Fonte: Brasil, 1970, p. 52; Exame, nov. 2008, p. 228-233.

Em 2006, a malha rodoviária, com 1.769.160 km, ocupava a quarta colocação mundial no quesito extensão, embora do total desta malha apenas 196.279 km (11% do total) estivessem pavimentados (Exame, nov. 2007, p. 171); vale destacar que mais de 60% de toda a malha pavimentada, portanto, as melhores rodovias brasileiras, concentram-se em apenas

"meia dúzia" de Estados brasileiros: SP, RJ, MG, BA, RS e PR (BRASIL, 1970). Após aproximadamente seis décadas de efetiva combinação entre industrialização e expansão rodoviária pode-se afirmar que o desenvolvimento das infraestruturas, também neste período, esteve e está relacionado às ações dos grupos econômicos hegemônicos que operaram na economia brasileira a partir de certas porções do território nacional e buscam, nestas ações, adaptar "seus" espaços à lógica da circulação de suas mercadorias.

Considerações finais

Desde o século XIX observa-se que a infraestrutura tem sido construída de modo concentrado em alguns poucos estados, com visível benefício aos estados economicamente mais ricos – fenômeno observado primeiramente com a instalação das ferrovias e posteriormente com a expansão das rodovias. Embora essa infraestrutura tenha se modificado com a industrialização, não se pode afirmar que houve um desmonte generalizado das ferrovias, pois os corredores ferroviários montados para atender aos fluxos de transportes no sentido interior-porto continuam desde o século XIX a funcionar em plena atividade ainda neste início de século XXI. Quanto à estrutura rodoviária que vem sendo desenvolvida desde a década de 1950, percebe-se que esta passou a atender prioritariamente à demanda por circulação dos estados mais industrializados. Há uma relação direta entre a industrialização (concentrada em alguns poucos estados) e a infraestrutura rodoviária brasileira. Alguns poucos estados mais industrializados obtiveram vantagens em relação aos demais. Em apenas seis estados, os mais industrializados (SP, RJ, MG, BA, RS e PR), estão localizados 60% de toda a malha pavimentada do país. Estes, além de terem sua malha ampliada a partir da década de 1960, tiveram melhorada a qualidade de suas rodovias, que foram pavimentadas numa proporção bastante superior à dos demais estados brasileiros.

Assim, a opção pela indústria automotiva e pelo modal rodoviário implicou na implantação de estratégias estatais que contribuíram para a desativação de parcela da malha ferroviária nacional, que fora se tornando ao longo das últimas décadas cada vez menos competitiva em algumas modalidades de transportes tais como o de passageiros, bagagens e encomendas, e animais. As rodovias substituíram tanto o tráfego interno quanto aqueles que se deslocam em direção às fronteiras por melhor atender à nova demanda por circulação de mercadorias industrializadas, tanto para o mercado interno (nacional e intra-regional) quanto extra-regional.

Afinal:

> [...] a articulação da infra-estrutura espacial se plasma em um novo esquema de compartimentação na qual as 'ilhas' com vantagens competitivas tendem a consolidar relações privilegiadas entre si e com o mercado global em detrimento da integração interna dos espaços nacionais. Ainda que isso possa eventualmente impulsionar o aumento localizado de correntes de comércio intra-regional... (TAVARES e GOMES, 1998, p. 222).

Portanto, é em função do formato de circulação de mercadorias que se redesenha a infraestrutura logística nacional, cuja característica parece convergir para beneficiar as "ilhas" de prosperidade e seus respectivos grupos de interesse (internos e externos), que, historicamente, articularam o espaço econômico em função de sua lógica econômica e social.

Referências Bibliográficas

ADOLPHO PINTO, Augusto. **História da viação pública de São Paulo.** 2. ed. São Paulo, Governo de São Paulo, 1977. Coleção Paulística,vol.II.

ANUÁRIO EXAME 2007-2008. São Paulo: Abril, nov. 2007. 234 p.

BANDEIRA, Moniz. **Presença dos Estados Unidos no Brasil.** Rio de Janeiro, Civilização Brasileira, 1978.

BRASIL. Ministério de Viação e Obras Públicas [MVOP]. **Estatística das estradas de ferro da União e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1906.** Rio de Janeiro: Tipografia do Jornal do Comércio, 1908.

_____. Departamento Nacional de Estradas de Ferro. **Estatística das estradas de ferro do Brasil e das fiscalizadas pela União relativa ao ano de 1916.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional 1922.

_____. Departamento Nacional de Estradas de Ferro. **Estatística das estradas de ferro do Brasil.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

_____. Departamento Nacional de Estradas de Ferro. **Estatística das estradas de ferro do Brasil relativa ao ano de 1953.** Rio de Janeiro: Departamento Nacional de Estradas de Ferro, 1955.

_____. **Retrospecto da estatística ferroviária nacional:** 1958-68. Rio de Janeiro: DNEF, 1968.

_____. **Estatística das estradas de ferro do Brasil.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1943.

BRASIL. Ministério dos Transportes. Disponível em: </www.transportes.gov.br/bit/ferro/eft/inf-eft.htm>. Acesso em: 13 fev. 2009.

_____. ANTT (Agência Nacional de Transportes Terrestres).Disponível em: <http://appeantt.antt.gov.br/relatorios/ferroviario/concessionarias2006/14-Terminologia-basica.pdf>. Acesso em: 10 jun. 2009.

_____. **Anuário estatístico dos transportes.** Brasília: Empresa Brasileira de Planejamento de Transportes (GEIPOT), 1970.

_____. **Anuário estatístico dos transportes.** Rio de Janeiro: Serv. Graf., 1970.

_____. Ministério do Desenvolvimento, Indústria e Comércio Exterior (MDIC). Disponível em: <www.desenvolvimento.gov.br>. Acesso em: jan. 2006.

_____. **Portos escoam 81% das exportações brasileiras em 2005.** Disponível em: <www.desenvolvimento.gov.br/sitio/interna/noticia.php?area=5&noticia=6833>. Acesso em: 08 fev. 2008.

_____. **Relatório anual de acompanhamento das concessões ferroviárias:** ano 2006. Disponível em: <http://www.antt.gov.br/relatorios/ferroviario/concessionarias2006/13-ComentariosFinais.pdf> Acesso em: 21 fev. 2008.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo.** São Paulo: Hucitec, 1990.

EISENBERG, Peter. **The sugar industry in Pernambuco:** modernisation without change. Berkeley: University of California, 1974.

FERNANDES, Florestan. **Capitalismo dependente e classes sociais na América Latina.** 2 ed. Rio de Janeiro: Zahar, 1975.

FERRARI, Mivaldo Messias. **A expansão do sistema rodoviário e o declínio das ferrovias no Estado de São Paulo.** São Paulo, 1981. 222 p. Tese (Doutorado) – Departamento de História da Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo, São Paulo.

IANNI, Octávio. **Estado e capitalismo.** Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 1965.

LUXEMBURGO, Rosa. **A acumulação do capital:** contribuição ao estudo econômico do imperialismo. São Paulo: Nova Cultural, 1985. (Os Economistas).

ORENSTEIN, Luís; SOCHACZEWSKI, Antônio Cláudio. Democracia com desenvolvimento: 1956-1961. In: ABREU, Marcelo de Paiva. 22. ed. **A ordem do progresso.** Rio de Janeiro: Elsevier, 1990.

SCHIFFER, Sueli Ramos. **As políticas nacionais e a transformação do espaço paulista:** 1955-80. 1989. Tese (Doutorado) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

_____. **A territorialidade revisitada:** Brasil pós II PND. 1992. Tese (Livre-Docência) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, Universidade de São Paulo, São Paulo.

SCHVARZER, Jorge. **La industria que supimos conseguir:** una história político-social de la industria argentina. Buenos Aires: Planeta, 1996.

TAVARES, Maria da Conceição; GOMES, Gerson. **La CEPAL y la integración económica de América Latina.** In: Reflexiones sobre a América Latina Y el Caribe. Santiago de Chile: CEPAL, Octubre 1998. (Número extraordinario).

A ROTA ARAGUAIA-TOCANTINS DE COMUNICAÇÃO MERCANTIL ENTRE GOIÁS E BELÉM DO PARÁ – 1846/1967

Dulce Portilho Maciel

Introdução

O presente trabalho visa contribuir para a compreensão dos processos que levaram a região Central do Brasil a adquirir as atuais condições de adensamento populacional, urbanização e modernização econômica e sociocultural, contrastantes, em grande medida, com as ali vigentes em um passado ainda recente, de povoamento rarefeito, ruralismo, arcaísmo dos métodos de produção e rusticidade dos modos de vida.

O trabalho trata dos meios de transporte utilizados na rota comercial, em funcionamento de meados do século XIX até pouco além de meados do século XX, entre as regiões do alto rio Araguaia (sudoeste de Goiás e sudeste de Mato Grosso) e do baixo rio Tocantins (noroeste do Pará), alcançando o porto de Belém. Inicialmente, esta rota foi toda fluvial, embora contivesse numerosos obstáculos à navegação, os quais exigiam, principalmente nas épocas de águas baixas, sucessivos transbordos de mercadorias e viajantes, sobretudo depois de alcançado o rio Tocantins.

No começo do século XX, entretanto, a rota passou a constituir-se de três seções: uma primeira, fluvial, entre o porto de Leopoldina (atual Aruanã), no rio Araguaia, próximo da cidade de Goiás (capital do estado deste nome, até 1935), e o porto do rio Tocantins, no estado do Pará, onde se achasse, na ocasião, o ponto terminal da Estrada de Ferro Tocantins (EFT); uma segunda, ferroviária, constituída pela linha da EFT, entre

este ponto e o porto de Alcobaça (atual cidade de Tucuruí, ponto inicial e estação principal da EFT); uma terceira, novamente fluvial (e de franca navegação), do porto de Alcobaça ao de Belém.

O trabalho baseia-se, principalmente, em fontes primárias, constituídas, entre outras, por documentos reunidos e conservados pela instituição federal denominada Fundação Brasil Central (FBC)[1], criada em 1943 e extinta em 1967. Parte dos referidos documentos concerne aos territórios banhados pela bacia Araguaia-Tocantins, destacando-se, entre estes, os de natureza técnica, relativos a aspectos das condições naturais e/ou socioeconômicas existentes naqueles territórios, sobretudo, quanto ao potencial de riquezas que encerravam. Outra parte dos documentos refere-se à EFT, sua trajetória histórica – entrara em funcionamento em 1905 – e suas condições de funcionamento, neste último caso, principalmente durante o tempo em que esteve sob a administração da FBC, isto é: entre 1944 e 1967.

Integração centro-norte no século XIX: o comércio como móbil

O estado de Goiás situa-se, como se sabe, no centro geográfico do Brasil, sendo que, na atualidade, sua dimensão territorial acha-se bastante reduzida, em comparação com a que possuiu durante a maior parte do tempo em pauta neste trabalho. Ao longo daquele tempo, perdeu parcelas de seu território em benefício de alguns estados limítrofes e, bem assim, para a implantação do Distrito Federal, sendo que, em época recente (década de 1980), viu seu território desmembrado para a constituição de uma nova unidade na Federação brasileira, o estado do Tocantins. O estado de Goiás a ser referido neste trabalho corresponde à soma dos atuais terri-

1 Esta documentação atualmente faz parte do Fundo da FBC no Arquivo Nacional – Coordenação Regional do Distrito Federal, em Brasília.

tórios de Goiás, Tocantins e Distrito Federal. A maior parte do território goiano ao qual vou me referir, de aqui em diante, é banhada pela bacia fluvial Araguaia-Tocantins. São também banhados por ela os estados de Mato Grosso, Pará e Maranhão. O território abrangido por esta bacia atinge cerca de 754.000 km^2, nas seguintes proporções (aproximadas): Estado de Goiás – 59%, Estado de Mato Grosso – 24%, Estado do Pará – 13%, Estado do Maranhão – 4% (DOLES, 1973, p. 17).

Nos primeiros anos do século XIX, na então Capitania de Goyaz, as minas de ouro antes em exploração achavam-se virtualmente esgotadas, de igual modo, aliás, que nas demais áreas de mineração da Colônia – nas capitanias de Minas Gerais e Mato Grosso, principalmente. Em 1806, o cidadão português Francisco Rodrigues Barata, oficial de milícias em serviço na Capitania do Pará, encaminhou a certa autoridade colonial um plano de recuperação econômica das terras goianas[2], na época em situação de decadência. Inicialmente, o documento contém informações acerca da geografia física da região e introduz o assunto principal do seu plano, o aproveitamento da rede hidrográfica regional, como iniciativa indispensável para a obtenção daquele objetivo:

> [...] acha-se a Capitania de Goyaz situada entre 6º e 22º de Latitude, e entre 326º e 335º de Longitude... He regada pelos rios Araguay, e Tocantins, que n'ella tem as suas nascentes, e por outros menos consideráveis, que são tributarios d`ambos, os quaes todos se reúnem no dito rio Tocantins, que finalmente deságua no Amazonas na Capitania do Pará. D'aqui facilmente se conclue, que o mais importante Commercio, que a Capitania de Goyaz pode fazer será com a do Pará e pela commodidade, que offerecem os mencionados rios, particularmente o de Tocantins, que atravessa quazi toda a Capitania, tocando a maior parte dos seus Arraiaes...,

2 BARATA, Francisco José Rodrigues. Memória em que se mostram algumas providências tendentes ao melhoramento da agricultura e comércio da Capitania de Goiás. In: Universidade Católica de Goiás (Org.), *Memórias goianas I*. Goiânia: Centauro Editora, 1982, p. 55-94.

> sendo navegável até o rio Uruú. He verdade que n'esta navegação s'encontrão algumas difficuldades..., porém estas devem vencer-se pelo methodo...[3]

Conforme relata o autor do plano, abundavam na capitania muitos gêneros de cultura: mandioca, feijão, arroz, milho (de que se fazia pão), café, algodão, açúcar, aguardente de cana, anil, trigo, urucu e outros. Abundava a terra, ainda, em carnes de porco e de boi, sendo que, do couro deste, faziam-se excelentes solas. Não obstante tudo isto, era a referida capitania "das mais pobres, que se podem considerar na nossa America, procedendo a sua pobresa da falta d'exportação dos sobreditos gêneros."

Naquele mesmo ano de 1806, outra autoridade colonial, Joaquim Theotonio Segurado, ouvidor em Goiás, ofereceu ao então príncipe regente de Portugal (futuro D. João VI) suas *Memórias*,[4] documento no qual demonstra o quanto seria vantajoso, para a capitania de Goiás, estabelecer relações de comércio com a do Pará, diferentemente do que ocorria em relação à cidade do Rio de Janeiro, então sede do vice-reino do Brasil e praça única com a qual as regiões de mineração na colônia podiam realizar, livremente, transações comerciais. Na ocasião, um antigo sistema de via única ("Estrada Real") ligando as áreas de mineração àquela cidade havia sido abolido, mas persistiam muitas limitações ao comércio destas com outras partes da colônia. Segundo o ouvidor, tornara-se evidente, nos últimos tempos, que "o Comercio do Rio... he prejudicial a esta Capitania e que pello contrario o do Pará pellos Rios Araguaia, e Maranhão [antiga denominação de certa extensão do Tocantins], a porão ao nível das mais ricas deste Continente." Argumentava ele que:

---

3 As citações feitas neste trabalho conservam o modo como foram grafadas nos locais de onde foram retiradas. Em se tratando de documentos publicados, como se sabe, freqüentemente a ortografia original sofreu mudança (atualização), ocorrida na oportunidade da editoração da obra em que foram publicados.

4 SEGURADO, Joaquim Theotonio. *Memória econômica e política sobre o comércio ativo da capitania de Goiás*. In: Universidade Católica de Goiás, op. cit., p. 33-53.

> Não há Paiz central e distante das costas 300 legoas,[5] que à fertilidade una a capacidade de exportar facilmente as suas produçoens, como a Capittania de Goyaz. Hum vasto Paiz, cheio de pingues Campos e densas Mattas, produzindo com sobeja liberalidade todos os fructos assim naturaes da América, como da Europa, Azia e África, um Paiz regado de cintenaes de Regatos, e Rios; dos quaes alguns são navegáveis até a cidade do Pará; tal he a Cappitania de Goiaz, que devendo ser das mais ricas do Brazil, e devendo por isso ser das mais interessantes para a Metrópole, desgraçadamente está pobre, e della pouca utilidade resulta aos Nossos Augustoz Soberanos.

Os artigos exportáveis pela capitania de Goiás, segundo o ouvidor, eram os seguintes: algodão em rama, algodão tecido – em rústicos teares domésticos, visto que a administração metropolitana proibia o funcionamento de manufaturas na colônia –, açúcar, aguardente, rapadura, café, toucinho, carne seca, sola, couros de veados, fumo e feijão. Tais artigos alcançavam preços elevados na vila de Belém, diferentemente do que ocorria na praça do Rio de Janeiro. A pauta de exportações da capitania era, na época, bem menos extensa do que a citada acima, e seu volume era também reduzido. Veja-se uma estatística existente (DOLES, op. cit., p. 32-33) para o ano de 1809:[6] açúcar – 6.099 arrobas, arroz – 5.068 alqueires, algodão - 3.974 arrobas, trigo – 414 alqueires, café – 212 arrobas.

Embora pouco expressivos, tais números atestam o esforço em que se empenhavam os habitantes da capitania, no sentido de conservar ativo o intercâmbio de mercadorias com outras regiões da Colônia, principalmente com a praça do Rio de Janeiro. Anteriormente, exportavam apenas ouro e, em menor escala, pedras preciosas (sobretudo diamantes), mercadorias que, pelo pequeno volume, careciam de parcas equipagens para seu

5 Medida de distância antiga, equivalente a 6.600 metros.

6 Alqueire – antiga medida de capacidade para secos e molhados, equivalente a 13,8 litros. Arroba – peso antigo de 32 arráteis, atualmente arredondado para 15 quilos..

transporte. As importações, igualmente, sobretudo as procedentes dessa praça, constituídas de produtos manufaturados, por seu pequeno volume (com elevada densidade de valor), exigiam reduzidas equipagens de transporte. As mercadorias vindas de outras regiões da Colônia – escravos africanos e rebanhos de gado *vacum*, muar e asinino - transportavam-se por si próprios. Agora, entretanto, no comércio de exportação, as cargas a serem transportadas eram, em regra, de grande volume e/ou peso – algodão, açúcar, cereais, etc.

Conversão da economia goiana: da extração mineral para a produção de gêneros de subsistência – novas exigências para o transporte de mercadorias

As transações comerciais goianas de longa distância, o caso dos mercados litorâneos – Rio de Janeiro, secundado pela Bahia –, o transporte de cargas era feito principalmente em lombo de animais, preferencialmente muares. A formação de tropas de carga implicava, todavia, em investimento financeiro de considerável envergadura, em face dos elevados preços dos animais, frequentemente importados de outras regiões brasileiras. A produção de excedentes exportáveis em grande escala era, por outro lado, também problemática. A economia goiana achava-se, na primeira metade do século XIX, em lento processo de conversão de um sistema fundado na extração de metais e pedras preciosas, para outro baseado na produção de gêneros de subsistência – agrícolas (grãos) e da agropecuária.

A transição exigiu rearranjos estruturais, no que se refere aos fatores terra e força de trabalho, bem como ao capital, sob a forma de dinheiro. No primeiro caso, as unidades de produção aurífera constituíam-se de pequenos lotes de terra, geralmente localizados em áreas densamente

povoadas, dotadas de alguns serviços essenciais, entre eles, um sistema de abastecimento, no mínimo, de gêneros de alimentação. As novas atividades agrícolas, diferentemente disto, desenvolviam-se em unidades de produção constituídas de grandes glebas de terra, isoladas umas das outras e, com o passar do tempo, sempre mais afastadas de núcleos urbanos estáveis e, assim, de centros de abastecimento.

A composição da força de trabalho, por seu lado, também sofreu drástica mudança. Antes, as unidades de mineração, em sua forma típica, faziam uso exclusivamente de mão-de-obra escrava, importada da África e de outras regiões coloniais. Agora, o número de escravos escasseava-se, paulatinamente, diante da incapacidade crescente da Capitania, devido ao esgotamento das minas, de fazer face a esta importação. No novo sistema, a força de trabalho escrava foi sendo substituída, ainda que precária e lentamente, pela mão-de-obra livre – escravos forros, índios aculturados, sertanejos pobres, etc. –, em certos casos, predominantemente pelo trabalho familiar.

O elemento dinheiro (o ouro, cunhado em forma de moeda ou em pó), tanto para fazer face às necessidades de consumo da população, quanto para bancar os investimentos exigidos pelo processo de reestruturação da economia, constituiu-se, sem dúvida, no problema de mais difícil e demorada solução. A escassez crescente de moeda metálica levou vastas áreas do território goiano à prática generalizada do escambo; e esta situação perduraria, em algumas delas, ainda nas primeiras décadas do século XX.

Nestas condições, a economia goiana voltou-se para si própria, com base em unidades de produção para auto-consumo, aí incluída a produção artesanal de manufaturas – tecidos grosseiros, açúcar, aguardente, farinha (de milho e de mandioca), fumo, artefatos de couro, utensílios em geral, etc. Deste modo, em meados do século XIX, a pauta de importações da Província de Goyaz (denominação pós-independência do Brasil) resumia-se a uns poucos itens: ferro, pólvora, chumbo, sal e pouco mais (BERTRAN, 1988, p. 42). Nesta época, o sal, pelo seu elevado volume,

sobressaía-se largamente dos demais itens.[7] A pecuária de gado *vacum*, para o qual este é alimento indispensável, ao que indicam os dados sobre a importação deste item, já então, consolidava-se e expandia-se na economia da província.

Até aquela época, o intercâmbio de mercadorias com o litoral norte do país, via Araguaia-Tocantins, era extremamente reduzido, realizando-se apenas entre algumas povoações localizadas ao norte da província de Goiás e a cidade de Belém. Não obstante o seu pequeno volume, bem como sua intermitência, este comércio revelou-se muito vantajoso para os goianos que o empreenderam, visto que podiam adquirir os artigos de que necessitavam vitalmente – sal e ferro (este, matéria prima indispensável na fabricação de ferramentas para a agricultura) –, em Belém, por preços de 2 a 3 vezes inferiores ao que pagavam os moradores da porção sul da província, servida pelo comércio com o Rio de Janeiro (DOLES, op. cit., p. 57). A pauta de exportações para o mercado de Belém era ainda mais reduzida que a do comércio com a então capital, a cidade do Rio de Janeiro. Para o norte, exportavam-se principalmente couros, inclusive, sob forma já submetida a beneficiamento primário, as solas e as peles curtidas, as primeiras de couros bovinos, as segundas de animais silvestres.

Medidas para viabilização de uso intensivo da rota

Além de ampliar e dinamizar o intercâmbio com a praça de Belém, as autoridades goianas tinham a ambição de que os agentes do comércio da província viessem a obter acesso ao comércio atlântico, via o porto daquela cidade. Da parte deste governo, foram inúmeras as providências,

7 Segundo o último autor citado, em 1828, na balança comercial do julgado de Pilar de Goiás, o sal representava 2/3 do valor das importações e equivalia a todas as suas exportações de origem agrícola.

junto a diferentes instâncias do governo central, no sentido de sensibilizar as autoridades para a necessidade da adoção de medidas que viabilizassem o projeto. Na época, um dos principais obstáculos ao uso da rota Araguaia-Tocantins era a presença, ao longo dela, de inúmeros e belicosos grupos indígenas.

Em 1846, finalmente, o governo imperial determinou algumas medidas neste sentido, entre as quais, a que se efetivou foi a implantação de um aldeamento indígena de catequese (São Joaquim de Jamimbu), para onde foram destacados um missionário e um regimento militar. Nas décadas seguintes, diversos outros estabelecimentos missionários e/ou militares foram fundados,[8] às margens de ambos os principais rios da bacia, entre eles, uma colônia militar nas proximidades da cachoeira de Itaboca. Esta área, no curso do médio rio Tocantins, era extremamente vulnerável à segurança dos navegantes, dada a grandiosidade deste obstáculo à navegação, somente superado mediante o transbordo de cargas, por longa e dificultosa via terrestre, circunstância da qual, com certa freqüência, aproveitavam-se as populações autóctones, para desfechar ataques aos forasteiros ali em trânsito.

Naquele ano de 1846, constituiu-se uma primeira sociedade mercantil privada, sob os auspícios do governo goiano, com a finalidade de explorar o comércio fluvial pelo Araguaia. A cachoeira de Itaboca, somada às outras que a ela se encadeiam, permanecia como obstáculo intransponível ao tráfego regular de frotas comerciais. A companhia iria sobreviver

---

8 No século XIX, instalaram-se na província de Goiás quatro presídios militares: Urupensem, fundado em 1864, na margem direita do Rio Vermelho (afluente do Araguaia), distante da cidade de Goiás (capital da província) 83 quilômetros; Santa Maria do Araguaia – estabelecido em 1859, na margem direita do Araguaia, 11 quilômetros abaixo do porto de Leopoldina (atual Aruanã); São José dos Martírios – criado em 1861, abaixo do presídio de Santa Maria; Nova Belém – instalado nas cabeceiras do rio Arcos (a 380 quilômetros da capital da província), foi depois transferido para a confluência do rio Bagagem com o Maranhão, a 66 quilômetros da então vila de São José do Tocantins. COSTA BRANDÃO, A. J. *Almanach da província de Goyaz (para o anno de 1886)*. Goiânia: Ed. UFG, 1978, p. 103-104. (Reedição).

por alguns anos (até 1854), bem provavelmente, apenas graças aos incentivos governamentais que recebia (DOLES, op. cit., p. 61).

No Araguaia, a resistência indígena, inclusive mediante ataques e destruição de estabelecimentos militares, iria constituir-se, ainda por bastante tempo, no principal obstáculo ao estabelecimento de rotas regulares de comércio com o norte do país. Consta que, durante o regime imperial (1822-1889), Goiás abrigava o maior volume de população indígena, entre as províncias brasileiras (GARCIA, 1999, p. 145-146), composta de numerosas (cerca de duas dezenas) "nações"; isto é: grupos autóctones, diversos uns dos outros, em tradições, costumes, línguas, etc.[9] Conservava-se, entretanto, na época, o comércio entre algumas localidades goianas do norte e a praça de Belém, levado a efeito exclusivamente por iniciativa de produtores e comerciantes.

Comunicação mercantil pelo Tocantins

Uma estatística acerca do pessoal empregado no transporte de cargas pelo rio Tocantins, na época, fornece indicações de que já possuía ali relativo dinamismo. Segundo certa fonte, entre 400 e 500 trabalhadores, para os quais a atividade era profissão (remadores, pilotos, etc.), achavam-se nela ocupados, anualmente (DOLES, op. cit., p. 67). Esta força de trabalho distribuía-se pelos povoados nortistas do estado de Goiás, conforme essa fonte, aproximadamente, do seguinte modo: Palma – 50 pessoas, Peixe – 50 pessoas, Santa Clara – 30 pessoas, Porto Imperial (atual cidade

9 Segundo dados oficiais da província de Goiás para 1886, os habitantes indígenas da província pertenciam aos seguintes grupos: Carajá, Carajaí, Gradaú, Chavante, Cherente, Carijó ou Canoeiro, Javaé, Chambioá, Acroá, Aricobé, Carão, Temembó, Naraguagé, Afoligé, Apinagé. Outros grupos haviam habitado ali antes, mas encontravam-se desaparecidos ou tinham se fundido a outros grupos; eram estes: Goiá, Garasmassu, Guapindai, Chacriaba, Coriti ou Papapuá e Cherente de Cuá. COSTA BRANDÃO, A. J. op. cit., p. 42-44.

de Porto Nacional) – 150 pessoas, Carolina – 100 pessoas, Boa Vista – 100 pessoas.

Em 1855, segundo a mesma fonte, 29 barcos procedentes dessas localidades desceram o Tocantins com destino a Belém, com um carregamento total de 20.000 couros. Enquanto isto, na porção sul da província, a população padecia de gravíssimos problemas econômico-sociais, conforme relato do seu então presidente:[10]

> [...] gêneros importados chegarão à província por preços tão altos que os põem fora do alcance das classes menos abastadas da população; e o pior é srs, que isto acontece mesmo a respeito dos gêneros de primeira necessidade, como seja o sal, cujo preço elevou-se... a ponto de atingir, nesta capital [cidade de Goiás], o enorme custo de 30$ rs. o alqueire, ao passo que nas povoações do norte se vendia a 13$73 rs. o alqueire [do sal adquirido na província] do Pará...

Nesse tempo, a produção de gêneros de subsistência no Pará achava-se em grave crise, em razão do deslocamento da reduzida força de trabalho regional para atividades de extração de borracha, na época em expansão, em resposta à crescente demanda por este produto, por parte de economias industriais estrangeiras em processo de desenvolvimento. Ao longo do tempo, até a eclosão da primeira Grande Guerra, o Pará importou alimentos e outros gêneros de primeira necessidade, de mercados estrangeiros (Inglaterra, Estados Unidos, Portugal, etc.) e nacionais (Maranhão, Pernambuco e Ceará), para abastecimento, principalmente, da cidade de Belém (SILVA, 1978, p. 35-38; DOLES, op. cit., p. 140). Vários desses gêneros constavam da pauta de exportações da capitania de Goiás, em direção ao mercado do Rio de Janeiro e, já agora, também de São Paulo: arroz, feijão, açúcar, café, banha de porco, algodão, etc.

10 Relatório do Governo da Província de Goiás no ano de 1858, *apud* DOLES, op. cit., p. 74.

Em matéria de abastecimento, a capitania do Pará carecia também de carne bovina, visto que dispunha de poucas áreas de criação de gado, cuja produção era insuficiente para suprir a demanda regional pelo produto, sobretudo a de Belém, centro urbano em rápida expansão, graças ao crescimento das exportações de borracha e outros produtos extrativo-florestais. Não obstante este crescimento, no final daquele século, do total das receitas obtidas mediante taxas de exportação pelo porto de Belém (segundo dados de 1899), perto de ¼ provinha de taxas referentes a subprodutos de gado vacum, metade disto relativa ao couro e a outra metade ao sebo (SILVA, op. cit., p. 63).

Por este porto escoava-se, na época, a produção destinada ao mercado externo, de toda a vasta região do vale amazônico. Excetuado o Pará, o restante da região era desprovido de atividades de criação de gado. Sendo assim, parece lícito aventar-se a hipótese de que tais produtos da pecuária bovina provinham, em sua maior parte, de outros centros produtores, principalmente da província de Goiás.

A navegação fluvial na rota Goiás-Belém

Nas últimas décadas do século XIX, as condições de navegabilidade dos rios Araguaia e Tocantins eram já bem conhecidas das autoridades goianas e paraenses. Na publicação oficial intitulada *Almanach da Província de Goyaz*, editada em 1886, uma das matérias refere-se ao assunto.[11] Explica-se ali que a linha de navegação pelo Araguaia, entre Itacayúa (província de Mato Grosso) e a confluência deste rio com o Tocantins, divide-se em duas seções de navegação, sendo uma franca e outra de planos inclinados: a primeira começa naquele porto e segue "quase em uma bacia até o presídio de Santa Maria, em uma extensão de 1.640 kilometros"; a segunda,

11 COSTA BRANDÃO, A. J. op. cit., p. 44-49.

"que é a de planos inclinados, principia logo abaixo de Santa Maria até a confluência com o Tocantins em São João das Duas Barras, com perto de 600 kilometros." A linha do Tocantins, por sua vez, entre a cidade de Palma e sua junção ao Araguaia, numa extensão de 1.218 quilômetros, constitui-se, na maior parte, de uma série de cachoeiras. Uma vez reunidos, os dois rios (agora sob o nome de Tocantins) correm encachoeirados uma extensão de 448 quilômetros, até Alcobaça (atual cidade de Tucuruí), a uma distância de 279 quilômetros de Belém. Neste último trecho, a navegação é franca.

A descrição contida na publicação em referência, acerca do trecho encachoeirado, entre a junção dos dois rios e o porto de Alcobaça, vale a pena ser conhecido, visto que o projeto de construção da Estrada de Ferro Tocantins teve em vista superar o obstáculo que ele representava ao estabelecimento de fluxos regulares de mercadorias pela rota do Araguaia-Tocantins. Além do mais, boa parte deste trecho acha-se desfigurada, na atualidade, entre outras razões, pela construção da barragem de Itaboca, para a instalação da Usina Hidrelétrica de Tucuruí (UHT) e formação de seu imenso lago – obra iniciada em meados da década de 70 e inaugurada em 1984. Vejam-se trechos da descrição:

> Em toda a região encachoeirada, o leito do rio é de pedra *schisto* argilo-talcosa e *gneiss*, cortado de travessões perpendiculares à correnteza. Sendo prolongamento de collinas que se levantam de um lado e dentro da corrente, formam perigosas corredeiras, rebojos e maresias. Entre as águas altas e baixas é a differença em todo o rio extraordinária. As corredeiras mais fortes são a carreira comprida com uma extensão de 9246 metros; segue-se a cachoeira grande logo abaixo do ponto denominado Martyrios; em seguida é vasada a carreira de S. Bento dividida em dous canaes; segue-se logo a Entaipava do Carmo, onde está o presídio de S. João das Duas Barras; pouco abaixo está o secco de mãi Maria, adiante o Taurysinho, o Secco Grande e a cachoeira de Taury, onde *os navegantes são obrigados a fazer trez descarretos em uma extensão de perto de 78 kilometros, nos quaes se gastam dez horas para descer e doze dias e as vezes mais para subir*. Abai-

> xo estão os trez saltos do canal de Itabóca, a Cachoeira Grande, a do Portinho e José Corrêa: passando a Itaboca apresentam-se as cachoeiras do Tortinho e Arrependidos, o secco de Canauá, as cachoeiras de Tacuanduba, Oronhanguera e afinal a *Vitam Aeternam*, perto de Alcobaça, correndo desempedido d´aqui em diante até se lançar no grande oceano. *Esta navegação toda perigosíssima ainda não cessou por haver pilotos práticos n'este serviço. O tempo que se gasta em uma viagem redonda da Palma ao Pará é de oito a onze meses, e do Pará a Leopoldina [atual Aruanã] regula seis mezes.*[12] (grifos meus)

As autoridades paraenses também possuíam relatos detalhados acerca das condições de navegabilidade daqueles rios, principalmente do Tocantins, entre Belém e a junção deste com o rio Araguaia. Relatos de duas expedições realizadas nos últimos anos do século XIX pelo Tocantins, a mando do governo do Pará, foram publicados já na época, um de autoria do viajante francês Henri Coudreau[13] e outro do engenheiro Ignácio Moura. Nestes e em outros relatos de viagens então também publicados, dois entre os últimos escritos por ex-presidentes da província de Goiás – o militar José Vieira de Couto Magalhães (nomeado em 1863) e o professor de Direito Joaquim de Almeida Leite Moraes (nomeado em 1881) –, as narrativas acerca dos perigos que oferecia a transposição do segmento encachoeirado entre a cachoeira de Tauiri Grande e o rebojo *Vitam Aeternum*, passando pela cachoeira de Itaboca, produzem forte impressão.

Pelo que se depreende delas, no trecho de 76 quilômetros da extensão do Tauiri Grande, embora a passagem fosse muito penosa, por exigir sucessivos desembarques de cargas e passageiros, os riscos quanto à perda de vidas não eram demasiados; isto porque apesar do desnível do rio ser de perto de 100 metros, a água distribuía-se por diversos canais, o

12 *Id.*, *ibid.*, p. 48. Grifos meus.

13 Antes desta expedição, H. Coudreau e esposa haviam realizado outra pelo rio Tapajós, também sob contrato com o governo do Pará, esta para a realização de estudos com vistas ao estabelecimento de limites territoriais entre este estado e o de Mato Grosso.

que arrefecia o poder de impulsão das correntezas. Na seção denominada Itaboca, de 12 quilômetros, o desnível era de 22 metros e a água corria, em maior volume, por um único canal, chamado Inferno.

Empreendimento de Couto Magalhães em navegação: embarcações a vapor

Em 1863, assumiu a presidência de Goiás o general José Vieira de Couto Magalhães. Cinco anos depois, em 1868, inaugurava-se no Araguaia, por sua iniciativa, a navegação a vapor. Ao longo deste tempo, na condição de presidente, sucessivamente, de Goiás, Pará e Mato Grosso, despendeu esforço constante no sentido de sensibilizar autoridades, tanto na Capital imperial como nessas províncias, assim como agentes individuais e associações representativas do setor empresarial brasileiro, para a necessidade imperiosa de se estabelecer fluxos de comércio entre a região central do Brasil e o oceano Atlântico, prioritariamente pela rota Araguaia-Tocantins até o porto de Belém, mas também por outra, integrando esta via à já então existente, da província de Mato Grosso em direção sul, pela bacia do rio da Prata.

Naquele último ano, Couto Magalhães provou a possibilidade desta integração, providenciando o transporte de um navio a vapor antes em uso no rio Paraguai, desde a cabeceira de um de seus tributários – o rio Piquiri –, até a cabeceira do Araguaia. O transporte foi feito por terra, usando-se para isto 16 carros de bois, seguindo-se um itinerário de cerca de 100 léguas, destituído de estradas e de pontes sobre os rios.[14] Na ocasião festiva da primeira navegação a vapor pelo rio Araguaia, após meses

14 Correspondência datada de 29 de maio de 1868, dirigida ao Ministro e Secretário de Estado da Marinha, apensa em Doles, op. cit., p. 153-159.

de intensa atividade na reconstituição do barco, o arrojado militar fez com que fosse gravada numa rocha da margem do Araguaia, em língua tupi – segundo ele, em carta dirigida a autoridade da corte imperial,[15] a língua "falada pelos heróicos e selvagens canoeiros que vagão por esses desertos" –, a seguinte inscrição: "Sob os auspícios do Sr. D. Pedro II [imperador do Brasil], *passou um vapor da bacia do Prata para a do Amazonas,* e veio chamar á civilização e ao commercio os explendidos sertões do Araguaya, com mais de 20 tribus selvagens, no anno de 1868." (grifo meu)

Na época, o governo central assinou um contrato com a empresa fundada por Couto Magalhães, concedendo-lhe exclusividade na exploração da rota pelo Araguaia até Santa Maria, por 30 anos, e também uma subvenção de 40 contos de réis. A navegação pelo Tocantins continuou a cargo de comerciantes e produtores. Em 1873, a subvenção foi aumentada para 72 contos. A concessão manteve-se assim até 1878, quando foi transferida para João José Correia de Moraes, ocasião em que Couto Magalhães afastou-se dos negócios de navegação em Goiás. Em 1888, a concessão foi transferida para uma empresa norte-americana, a *Pará Transportation Trading Company*. Em 1889, uma vez instaurado o regime republicano no Brasil, cessaram tanto a concessão como a subvenção.

Antes disto, achando-se Couto Magalhães ainda à frente da empresa que fundara, dois novos barcos a vapor haviam sido incorporados à frota: um deles, igual que o anterior, procedia da bacia do rio da Prata e fora transportado até o Araguaia por terra – ambos eram impulsionados por rodas laterais; o outro, procedente do rio Amazonas, acionado que era por sistema de hélice, alcançara o Araguaia passando, por meios próprios, pela cachoeira de Itaboca. Outro barco a vapor, construído sob encomenda de Couto Magalhães na Inglaterra, já em sua primeira viagem,

15 Correspondência datada de 23 de março de 1868, dirigida ao então Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Públicas, apensa em Doles, op. cit., p. 149-151.

foi tragado pelas águas desta cachoeira (juntamente com sua tripulação), quando intentavam transpor com ele o canal do Inferno.[16]

A frota compunha-se ainda, na ocasião do afastamento de Couto Magalhães, de 12 ou 14 outras embarcações, de diferentes dimensões, formatos e usos: botes, montarias e igarités (as duas últimas, adaptadas de modelos de embarcações indígenas). O serviço de navegação e transporte fizera-se, até então, do seguinte modo:[17]

> [...] estavam divididos em três seções, sendo trafegadas duas a vapor, enquanto que a terceira, relativa à zona encachoeirada de Alcobaça [atual Tucuruí] a Sta. Maria, continuaria a ser trafegada em grandes botes a peso de remos, até que, desobstruídos os canais entre Itaboca e Sta. Maria... pudesse, como hoje já se pode, efetuar um tráfego regular. De Belém a Alcobaça, trecho completamente livre, se faria, como se faz, com barcos maiores, de calado alto. Os botes usados, construídos em Leopoldina [atual Aruanã], tinham as seguintes características: comprimento de 12 metros, três de largura máxima ou boca moldade, e de sessenta centímetros de calado máximo; a popa era coberta por uma galeria arqueada com uma altura de sete palmos (altura de um homem), assoalhado, terminando por uma porta abrindo para o porão... Carregavam-se esses grandes botes em meia carga, a fim de passarem com segurança as corredeiras com um peso de carga de <u>mais de cinco toneladas.</u> (Grifado no original)

Ao inaugurar-se o regime republicano no Brasil, o Estado de Goiás enviava a Belém, por meio desse serviço de navegação, além dos produtos de exportação já tradicionais – farinha de mandioca, arroz, feijão, aguar-

16 Brigido Sobrinho, *Copia dos originais do Relatório sobre o Araguaia-Tocantins*, Presidência da República/Comissão da Mobilização Econômica – Serviço Especial de Mobilização de Trabalhadores para a Amazônia, 1943, p. 4-5. Este trabalho, de caráter técnico, faz parte do acervo da Fundação Brasil Central, atualmente sob a guarda do Arquivo Nacional – Coordenação Regional do Distrito Federal. Este órgão e sua mencionada unidade serão referidos, a partir de agora, do seguinte modo: AN-DF.

17 *Id., ibid.*, p. 5.

dente, café, açúcar, milho, fumo, couro de gado vacum e sola –, também outros, alguns já processados, mediante transformação primária – couro de porco curtido, azeite de mamona, toucinho, carne de porco, carne seca de boi, peixe salgado, sabão da terra, estopa, etc. – e, ademais, bestas muares e cavalos (DOLES, op. cit., p. 132) O uso de tal via para transporte destes animais, presumivelmente, de elevado custo e dificultosa operação, devia ser compensador para os agentes desse comércio, visto que a região de Belém carecia, desde épocas passadas, de gado cavalar e muar, de difícil reprodução ali, em escala econômica, provavelmente, por razões ambientais.

Produção de embarcações a motor em Goiás

Desde 1889,[18] quando se venderam as embarcações a vapor à citada empresa norte-americana, até 1930, o transporte pela rota Araguaia-Tocantins foi feito usando-se, exclusivamente, os botes descritos acima, chamados "botes goianos". No ano de 1930, inaugurou-se a navegação a motor nesta rota, por iniciativa do cidadão holandês Emilio Kleinmann. Inaugurou-se na ocasião, também, a indústria naval nestes novos moldes, em Goiás. Em 1932, quatro destes barcos motores trafegavam entre a cidade de Baliza (margem goiana do alto Araguaia) e Belém, usando-se o auxílio de cabos metálicos – sistema de "sirgagem" – na travessia de cachoeiras e travessões. Estes barcos, projetados pelo próprio Kleinmann, eram dotados de quilhas adequadas à navegação pelo Araguaia (rio de pequena profundidade), movidos a motores adaptados ao uso de combustível vegetal, extraído da amêndoa do babaçu, palmeira abundante em todo o vale do Araguaia.

18 A descrição que segue das condições de funcionamento dos serviços de navegação pela rota Araguaia-Tocantins baseia-se no documento de autoria do Comandante Brigido Sobrinho, apresentado à Comissão de Mobilização Econômica, referido anteriormente.

Em 1933, uma nova embarcação foi incorporada à frota, desta vez, dotada de um motor cuja potência permitia que ultrapassasse, sem auxílio de cabos, todas as barreiras existentes na rota Araguaia-Tocantins, inclusive a cachoeira de Itaboca. A capacidade de carga deste novo barco era de 20 toneladas, fazendo ele o percurso entre Baliza e Belém em doze dias. A partir desta época, aboliu-se o uso do chamado bote goiano nesta rota, com capacidade máxima de dez toneladas, e que, movido a remo, levava cerca de sete meses entre ida e volta neste percurso.

Diversos outros barcos foram sendo construídos nos estaleiros da empresa que se constituiu, denominada Empresa de Navegação Tocantins-Araguaia Ltda., sendo que, em 1935, veio ela a colocar em tráfego nessa rota, pela primeira vez, uma embarcação destinada exclusivamente a passageiros. Em 1937, esta empresa passou a ser subvencionada pelo governo federal, e a partir daí, a ser controlada pelo Departamento Nacional de Portos e Navegação. Era já muito importante o intercâmbio comercial, por esta rota, entre o estado de Goiás e o porto de Belém. Em 1940, a empresa operava com 14 barcos a motor, oferecendo uma capacidade de carga de cerca de 8 mil toneladas.

Neste ano, Emilio Kleinmann afastou-se da empresa, retirando dela também sua participação no capital, equivalente a dois terços do total. Isto correspondia a 8 das 14 embarcações, as quais foram vendidas a particulares de outras regiões, algumas delas para produtores e comerciantes das margens do Tocantins, ao norte do estado de Goiás. A Empresa seguiria atuando na antiga rota, agora muito desfalcada em sua capacidade de oferecer suporte ao intercâmbio de mercadorias entre a região central do Brasil e o porto atlântico de Belém. Em 1942, a empresa introduziu na rota uma lancha para transporte exclusivo de passageiros, dotada de certas comodidades do mundo moderno: instalações sanitárias, água encanada, etc. Nos demais barcos, as condições de viagem eram precárias: "tanto a carga humana como a outra seguem em mistura, uns dormindo por cima

de caixotes e outros mais afortunados, pendurados nas redes, e lá mesmo fazendo as refeições para não perderem o lugar."[19]

Estrada de Ferro Tocantins (EFT): inacabada solução

Um dos resultados da intensa campanha levada a efeito por Couto Magalhães, em defesa do ponto de vista da necessidade de se estabelecer uma rota regular de navegação entre a região central do Brasil e o porto de Belém, foi a organização, em 1872, por determinação do governo imperial, de uma comissão para realizar estudos acerca das medidas a serem tomadas para se alcançar aquele objetivo. A direção do grupo, formado por técnicos então renomados, ficou a cargo do engenheiro e militar Pereira Lago. Procedidos aos estudos, a comissão concluiu que, para vencer o trecho encachoeirado entre Santa Maria e Alcobaça, seria preferível a construção de uma estrada de ferro, do que a execução de melhoramentos no leito do rio, visto que estes exigiriam um investimento financeiro muito elevado, o que não se justificava, diante das possibilidades econômicas imediatas da região.[20]

Somente em 1882 o assunto veio a ser apresentado ao parlamento nacional, encaminhado por representantes de Goiás e do Pará. O deputado goiano Leopoldo de Bulhões encarregou-se da defesa do projeto, pelo qual ficava "o governo autorizado a conceder à empresa que houver de construir uma estrada de ferro entre Alcobaça no Pará e a cidade de Boa Vista, em Goyaz, a garantia de juros de 5% ao ano sobre o capital..." que viesse a ser empregado. Na Memória Justificativa do projeto, o argumento mais enfatizado referia-se ao estímulo que a estrada iria representar para a expansão da pecuária goiana. Deste modo, a província de Goiás poderia

19 SOBRINHO, Brigido. op. cit., p. 15.

20 João Palmeira, *O Rio Tocantins: plano de obras a executar*. Rio de Janeiro, 1943. Este trabalho faz parte do acervo da FBC – AN-DF.

capacitar-se para, dentro de algum tempo, encarregar-se de abastecer de carne a província do Pará (DOLES, op. cit., p. 131).

A migração de trabalhadores brasileiros (principalmente pequenos agricultores do Nordeste, flagelados pelas secas periódicas nesta região) para a Amazônia crescia, na época, celeremente, sendo que, entre os anos de 1870 e 1890, a população dessa província duplicaria. Isto ocorreu em função do grande *boom* da demanda mundial por borracha, fenômeno que se aceleraria ainda mais com a aproximação da primeira Grande Guerra – crescimento das indústrias bélicas e de pneumáticos para veículos automotores. Com isto, tornava-se mais aguda a já tradicional crise de abastecimento em todo o vale amazônico.

Mesmo assim, somente em dezembro de 1888 uma primeira medida veio a ser tomada no sentido da implantação da ferrovia. Pelo contrato que se firmou com a *Pará Transportation and Trading Company*, anteriormente referido, esta empresa encarregar-se-ia tanto da navegação fluvial na rota Araguaia-Tocantins, quanto da construção da estrada de ferro em contorno à zona encachoeirada do Tocantins. Em 1889, entretanto, ao instaurar-se o regime republicano no Brasil, suspenderam-se os efeitos deste contrato.

Já em 1890, porém, o Governo Provisório chefiado pelo marechal Deodoro da Fonseca baixaria ato pelo qual concedia ao engenheiro Joaquim Rodrigues de Moraes Jardim, ou a empresa que ele viesse a organizar, a construção e exploração "de uma estrada de ferro, que, partindo de Patos ou Alcobaça à margem do rio Tocantins, termine no ponto denominado Praia da Rainha ou em suas proximidades à margem do mesmo rio." (Decreto nº 862, de 16 de outubro de 1890). Por este ato, ficava concedido a Moraes Jardim (ou à empresa que fundasse), entre outros privilégios, o de exploração da nova ferrovia, por 60 anos, assim como a garantia de 6% de juros ao ano, durante 30 anos, sobre o capital empregado.

Nos anos seguintes, segundo consta,[21] o concessionário manteve em funcionamento o transporte fluvial entre Belém e Alcobaça (futura Tucuruí), usando barcos a vapor com capacidade de transporte para até 200 toneladas, fazendo, em média, três viagens mensais. Enquanto isto, realizavam-se os estudos técnicos para a implantação da linha férrea e buscavam-se parceiros para a formação do capital necessário à efetivação do empreendimento de sua construção. Ainda segundo consta, o capital para esta finalidade foi captado em Paris, junto a um grupo financeiro franco-belga[22] – por alguma razão, parece ter havido certo silêncio a respeito desta parceria. Em 1899, um novo ato do governo federal – Decreto nº 3493, de 13 de novembro – determinou a interrupção dos prazos estabelecidos no decreto de 1890, por três anos, relativos à estrada de ferro, "*para o fim de ser revisto o traçado da mesma estrada, reduzindo o seu desenvolvimento*." (Grifo meu)

Em 1900, mais uma vez, o governo federal baixou ato – Decreto nº 3812, de 17 de outubro – referente à ferrovia, mediante o qual ficaram alteradas algumas cláusulas dos decretos anteriores. Neste novo ato, alguns pontos chamam a atenção, por diferirem, em natureza, do objeto dos outros anteriores, o estabelecimento de uma rota de transportes entre duas regiões do país. Trata-se da questão da posse e uso das terras ao longo das linhas férrea e fluvial a serem exploradas pela empresa, então já constituída, a Companhia Viação Férrea e Fluvial do Tocantins e Araguaia. O novo ato estabelecia:

> Cessão gratuita dos terrenos devolutos e nacionais e bem assim dos compreendidos nas sesmarias e posses, exceto as indenizações que forem de direito, em uma zona máxima de 20 kilometros para

21 SILVA, Athaualpa Schmitz da. *Estrada de Ferro Tocantins*. Brasília, Ministério da Viação e Obras Públicas/Departamento Nacional de Estradas de Ferro, 1963, p. 1. Documento do acervo da FBC – AN-DF.

22 SOBRINHO, Brigido. op. cit., p. 32. Este autor, um oficial de marinha especialista em navegação fluvial, pelo que se depreende da leitura de seus trabalhos (dois deles usados na fundamentação deste), conhecia, com intimidade, a vida na Amazônia, assim como sua história, inclusive a que se conservou na memória coletiva de seus habitantes.

> cada lado do eixo das linhas de que se trata...
> A companhia deverá utilizar esses terrenos dentro do prazo de 50 anos, a contar da data presente, sob pena de perder o direito aos que não tiverem sido utilizados ao findar aquele prazo;
> *Preferência*, em igualdade de circunstâncias, *para lavra de minas na zona privilegiada*, sendo expresso em contrato especial o número de datas que o Governo julgar conveniente conceder... a companhia. (Grifo meu)

As terras banhadas pelos rios Araguaia e Tocantins são extraordinariamente ricas em minérios, entre eles, metais nobres e pedras preciosas e semipreciosas. Na época, numerosas jazidas de cristal (quartzo) e garimpos de ouro e de diamantes eram exploradas nas margens destes rios, sendo que o cristal consistia em item importante da pauta de exportações do Estado de Goiás. Voltarei a este assunto adiante. Informe-se aqui, entretanto, que o governo do estado do Pará, por seu lado, foi pródigo em concessões de terras à empresa, em áreas adjacentes às que lhe foram cedidas pelo governo federal: Lei (estadual) nº 190, de 20 de junho de 1894; Decreto (estadual) nº 913, de 9 de novembro de 1903.

O primeiro trecho da estrada de ferro foi inaugurado em 1905, com a extensão de 45 quilômetros, partindo de Alcobaça, em direção sul, até atingir o igarapé Arapari (ANDREONI, 1949, p. 10). Em 1916, as concessões e privilégios, antes atribuídos a Moraes Jardim e seu grupo, foram transferidos a uma nova empresa, a Companhia das Estradas de Ferro do Norte do Brasil – Decreto (federal) nº 12.248, de 1º de novembro de 1916. Até aí, a construção da ferrovia teria avançado do seguinte modo: "em 1910 estava com sua ponta de trilhos no km 43 e em 1916 no km 82..."[23]

Em 1920, no entanto, a União (governo do presidente Epitácio Pessoa) veio a declarar "caducidade" com referência àquela concessão (Decreto nº 14.369, de 21 de setembro de 1920), em razão do inadim-

23 Of. EFT – 454/64, do Diretor da Estrada de Ferro Tocantins Ten. Cel. Aldhemar de Oliveira Barros, ao Presidente da Fundação Brasil Central, Cel. Aloysio Lontra Neto, correspondência datada de 18/11/1964. Acervo da FBC – AN-DF.

plemento, da parte desta empresa, de diversas cláusulas a ela impostas em contrato decorrente do ato de 1916. Em 1922, a União viria a arrematar a ferrovia e suas dependências, em hasta pública, pela quantia de 1.281.000,00 contos de réis. Segundo cálculos existentes (ANDREONI, op. cit., p. 11), a União despendera como garantia de juros, até a época da encampação da empresa concessionária, as quantias de 3.654.086,32 contos de réis em moeda ouro e 694.523,94 em moeda papel.

Entre 1925 e 1932, a estrada esteve arrendada ao estado do Pará. Ao ser retomada pela União, neste último ano, sua administração ficou afeta à Inspetoria Federal das Estradas de Ferro. Naquela ocasião, o tráfego pela estrada encontrava-se paralisado. Sob a administração da Inspetoria, desenvolveram-se trabalhos de restauração do trecho já construído e de prolongamento de seus trilhos, sendo que em 1944, estes alcançavam Jatobal – km 117. Neste ano, pelo Decreto-Lei nº 7.173, baixado pelo governo federal em 17 de novembro, passou a linha férrea à administração da Fundação Brasil Central. Veja-se como foi avaliada, na época, a existência e a função desempenhada pela EFT até aquela ocasião e, bem assim, da iniciativa levada a cabo por Couto Magalhães, por Aldo Andreoni (op.cit., p. 12-13), membro do então nascente meio técnico-científico nacional:[24]

> A Estrada de Ferro Tocantins assim como a Emprêsa de Navegação a Vapor do Rio Araguaia, de Couto Magalhães, foram creadas prevendo-se que apenas pelo motivo de sua existência estas companhias poderiam se manter e levar um certo progresso às regiões por elas percorridas. Seus desígnios, foram mais obra de uma profecia do que prognósticos baseados em dados reais e objetivos. [...] Em 1900 esta emprêsa de navegação foi extinta e os seus navios vendidos em hasta pública no ano de 1902. Mais ou menos

24 Andreoni pertencia ao Instituto de Pesquisas Tecnológicas do Estado de São Paulo e, em 1948, a serviço do governo do estado de Goiás, realizou uma série de estudos acerca das regiões do médio e baixo Tocantins.

> o mesmo deu-se com a Estrada de Ferro Tocantins. Esta estrada deveria se manter principalmente pelo frete do baldeamento de cargas transportadas por via fluvial no Tocantins. Porém, *só em 1930, portanto quarenta anos depois de sua creação, é que começou a haver um transporte regular e intenso através deste rio, e então, dessa época para cá deveria atingir a estrada o seu franco desenvolvimento. Entretanto em 1930, devido ao péssimo estado de conservação do seu material, esta não estava apta para transportar as cargas com cujo fim tinha sido creada.* [...] Quando em 1944 a estrada atingiu o plano elevado das cachoeiras, seu material rodante, devido ao meio século de uso e de mau estado de conservação, não lhe permitiu efetuar um transporte de carga regular. (Grifo meu)

EFT sob a administração da Fundação Brasil Central

A administração da EFT foi transferida à Fundação Brasil Central (FBC) mediante ato baixado em 19 de dezembro de 1944 (Decreto-Lei nº 7.173), cerca de 40 anos, portanto, após sua inauguração. A transferência fazia-se "sem ônus" para a FBC, ficando determinado, por outro lado, que o governo federal abriria, no ano seguinte, um crédito especial destinado ao financiamento da construção de mais um trecho da estrada, entre Jatobal e Praia da Rainha. Este trecho, que completaria o contorno da zona encachoeirada do médio Tocantins, diga-se, jamais foi construído.

A FBC fora criada em 1943, em razão, antes do mais, de uma questão de fundo, do cenário político internacional, no quadro da segunda Grande Guerra; ou seja: a compreensão, então largamente difundida, de que o agente motor da eclosão da guerra, a luta imperialista na Europa, originara-se do fator populacional, melhor dizendo, da distribuição desigual de população no planeta. Assim, uma medida preventiva à irrupção de conflitos de grande envergadura, como o que se estava vivendo, seria transferir uma parte da população de áreas densamente povoadas para regiões ainda então "vazias" (despovoadas ou com população rarefeita), em alguns continentes. Os territórios destinados a receber população re-

-alocada teriam o caráter de "terras transnacionais"[25] e sua administração ficaria a cargo de uma entidade supranacional. Algumas das áreas cogitadas para este fim situam-se na América, entre elas, os territórios central e norte do Brasil.

Sendo assim e, ademais, achando-se o Brasil envolvido diretamente na guerra contra os países do Eixo, o que representava grave insegurança para a imensa costa atlântica do país, a primeira e prioritária atribuição recebida pela FBC foi a abertura de uma rota – terrestre, aérea e de rádio-comunicação –, pelo interior do Brasil, entre a cidade do Rio de Janeiro (então capital federal) e a de Manaus. A FBC teria uma duração de 24 anos, de 1943 a 1967. Ao longo deste tempo, o leque de suas ações, assim como a extensão territorial delas, variaram muito. Uma de suas atribuições consistiu em administrar a EFT, como se viu antes.

A transferência da administração da EFT à responsabilidade da FBC foi precedida de estudos de natureza técnica, encomendados pelo então presidente desta Fundação, João Alberto Lins de Barros, cidadão que na época também exercia a função de ministro extraordinário da Coordenação da Mobilização Econômica, principal instância do governo federal voltada para as questões relativas à participação do Brasil na guerra. Estes estudos referiam-se, em realidade, mais à região servida pela estrada de ferro do que propriamente a ela. O que se tinha em vista, pelo que parece, era obter um diagnóstico das potencialidades econômicas da região, bem

25 Terminada a guerra, a UNESCO tomou a iniciativa de fundar uma instituição internacional chamada Instituto da Hiléia Amazônica, com sede no Brasil. O debate em torno da existência e reais intenções deste instituto foi intenso, em variados meios no país. Entre os técnicos envolvidos com o Plano de Valorização Econômica da Amazônia (origem da instituição criada em seguida, a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia – SPVEA) levantavam-se suspeitas, abertamente, acerca dos reais objetivos da nova entidade. Cite-se, por exemplo: ANDRADE, Rubens Pereira Reis. *Memória justificativa de estudos e obras dos rios Tocantins e Araguaia*. Comissão Especial do Plano de Valorização Econômica da Amazônia, Goiânia, 1951. AN-DF.

como dos recursos já existentes para sua exploração, aí incluídos os meios de transporte. Alguns destes estudos foram realizados por militares, indivíduos da confiança pessoal do ministro (ele próprio, ex-oficial do Exército brasileiro), inclusive do ponto de vista da capacitação técnica. Outros, todavia, foram levados a efeito por setores técnicos da Coordenação da Mobilização Econômica. Entre estes, um foi realizado sob a direção do engenheiro Henrique Capper Alves de Souza,[26] colaborador do Setor de Produção Mineral, unidade dessa Coordenação.[27] Vejam-se trechos do seu parecer:

> *Do ponto de vista da unidade e da segurança nacional, o Araguaia desempenha, como via interior de comunicação, papel mais importante do que o rio São Francisco*. Mais de 1.000 km de Santa Maria a Leopoldina são navegáveis, no alto Araguaia. [...] Dezenas de embarcações cruzam as suas águas. [...] Penso ser extraordinariamente oportuno tratar de melhorar essa navegação. [...] Por fim, *pleno apoio a maiores verbas merece a Estrada de Ferro Tocantins*. [...] O material é velho, mas está sendo reformado... *A grande significação futura desta Estrada é a ligação norte-sul do Brasil, pelo interior, isto é, conjugando a estrada de ferro com a via fluvial* e reduzindo-se esta à medida que forem avançando as pontas dos trilhos... (Grifos meus)

Outro engenheiro, este, pertencente às forças armadas brasileiras, muito embora fosse favorável à intensificação da navegação pelos rios Araguaia e Tocantins, era radicalmente contrário à remodelação e prolongamento dos trilhos da EFT:[28]

---

26 SOUZA. Henrique Capper Alves de. *A região do Araguaia-Tocantins do Bananal a Alcobaça*. Rio de Janeiro, 1943, p. 7.

27 A existência de um setor de produção mineral na estrutura desse órgão devia ter relação com os chamados Acordos de Washington, firmados em 1942 entre o Brasil e os Estados Unidos, visto que um dos objetos de tais acordos foi a produção, com venda exclusiva para aquele país, de minerais e outras matérias-primas estratégicas para a indústria bélica.

28 Trata-se do Ten. Cel. João Palmeira, cujo trabalho foi referido anteriormente.

> A necessidade da construção dessa estrada era para vencer os trechos intransponíveis do grande rio, mas hoje não se pode admitir mais a existência de trechos intransponíveis no Tocantins e no Araguaia. Nas corredeiras onde não era possível navegar a vapor devido ao apertado do canal e à justeza das manobras, e onde também não se podia navegar a remo, com segurança, devido à violência da correnteza e ao movimento turbilhonar da água nos rebojos, *passam hoje triunfantes os barcos de óleo cru com 20 ou 30 toneladas de carga...* [grifo do autor] Acreditamos que estadista algum seria capaz de aconselhar a construção da referida estrada de ferro..."

A argumentação do militar, contrária à realização de quaisquer gastos com a EFT, prossegue em outra parte de seu trabalho, desta vez, aconselhando que fosse dada prioridade à ligação por via férrea com o litoral sudeste do país: "... acresce ainda, a descoberta das formidáveis jazidas niquelíferas de São José do Tocantins... Uma vez estabelecida a ligação de São José do Tocantins a Anápolis (E. F. Goiaz), bem próximo ficará o Tocantins da rede de viação do sul do país." Já um outro militar, também encarregado de realizar estudos a respeito da região Tocantins-Araguaia, embora houvesse elaborado planos minuciosos acerca de adaptações técnicas a serem efetuadas em embarcações destinadas a trafegar por estes rios, a fim de que pudessem, por si próprios, superar os obstáculos à navegação existentes nos seus leitos, optava pela alternativa da construção de rodovias, para contornar a cachoeira de Itaboca, em vez do oneroso empreendimento representado pela remodelação da EFT:[29]

29 Trata-se do Comandante Julio Brigido Sobrinho, no trabalho citado atrás, datado de 1943. Contudo, em 15 de fevereiro de 1944, este militar encaminhou ao ministro João Alberto um arrazoado de 14 páginas, em que contesta o parecer do Departamento Nacional de Portos e Navegação, usando de copiosos dados técnicos. Ao final, endossa as proposições do engenheiro Capper, quanto aos seguintes pontos: "a) abertura de exportação para cristais e diamantes; b) desenvolvimento intensivo da Estrada de Ferro Tocantins-Araguaia – até Marabá e dali a Barreira Santana". AN-DF.

> Depois do desencanto da passagem de Itaboca (ver o plano anexo) nas águas médias e altas, a estrada perdeu uma grande importância, pelo menos por enquanto, pois que o volume de intercâmbio exportável não fornece ainda uma média de volume que pudesse compensar os juros de um grande capital como seja o de construir e trafegar 420 quilometros de estrada de ferro... [...] Ora, a luta pela vida já ensinou como transpor Itaboca nos seus trechos perigosíssimos e secos, abrindo rodovias, como já estão [sendo] feitas...

A decisão do ministro João Alberto de trazer para a responsabilidade da FBC a administração da EFT, então, tomou em conta fatores diversos dos apontados por seus colaboradores. Uma possibilidade que se poderia aventar é de que, com isto, a FBC – e, portanto, a Coordenação da Mobilização Econômica – poderia apropriar-se das terras então pertencentes à EFT (20 quilômetros de cada lado da linha, ao longo de sua extensão), a fim de conservar sob sua vigilância e controle jazidas (de cuja existência se conheciam vestígios) de minerais estratégicos para a indústria bélica, além de outros, extraordinariamente valiosos.

A tarefa mais urgente da FBC era, entretanto, recuperar a via férrea cuja administração lhe fora confiada, a fim de que o tráfego se tornasse regular em toda a linha. O último trecho da via permanente – entre o km 82 e o 117 –, construído sob a administração da Inspetoria Federal das Estradas de Ferro, em realidade, não se achava concluído. Vejam-se trechos de relato do primeiro diretor da EFT[30] nomeado pelo presidente da FBC, acerca do assunto:

> Os trabalhos de construção do prolongamento a Jatobal exigiram toda uma gama de serviços mesmo para trechos já construídos. A maioria das pontes, de madeira, tinham apoios feitos da denominada "fogueira" de dormentes... Vários aterros estavam caídos... Ou-

30 Carta do engenheiro Carlos Telles ao presidente da FBC, datada de 31 de outubro de 1945. AN-DF.

> tros, ainda, por efeito de vazão insuficiente das seções para bueiros e pontilhões, sofriam solução de continuidade provocada pelo represamento das águas... Os cortes, por seu turno, não tinham as dimensões dos gabaritos normais.

A reconstrução desse trecho foi sendo executada no decorrer dos anos seguintes e o tráfego, afinal, regularizou-se em toda a linha; quer dizer, regularizou-se, mas em condições precárias. Naquela época e por todo o restante do tempo de existência da EFT, suas máquinas e vagões, gastos pelo tempo, necessitavam de reparos constantes, sendo extraordinariamente dificultosa a substituição de qualquer de seus componentes.

Os relatos acerca das condições sob as quais funcionava a EFT são numerosos. Pelo que se percebe de sua leitura, com referência à via férrea propriamente dita, é que seu trecho mais vulnerável era justamente o que fora construído por último. Em 1955, por exemplo, a situação era a seguinte: "... do km 0 até o km 82 está relativamente boa e permite com um ligeiro esforço entre os km 72 e 82, ser considerada em condições satisfatórias. Do km 82 em diante, a linha é um descalabro, uma salada de trilhos velhos de 18, 20 e 25 quilos por metro, alguns até com 4 fraturas."[31] Nesta época, estavam em tráfego cinco locomotivas, das quais, quatro com capacidade de tração entre 80 e 90 toneladas – três carros por composição – e uma que podia arrastar 180 toneladas – seis a sete carros.

Apesar do esforço que se fez, no sentido de elevar o grau de eficiência da ferrovia, na medida em que a produção das regiões por ela servidas foi crescendo, sua incapacidade para atender à demanda por transporte foi se tornando mais evidente. Já no início da década de 1950, as estações terminais de Tucuruí e Jatobal – principalmente esta –, ficavam repletas de mercadorias aguardando oportunidade de embarque. Com o tempo, esta

31 Correspondência do diretor da EFT ao presidente da FBC, datada de 3 de março de 1955. AN-DF.

situação tendeu a se agravar, não obstante tenham-se realizado melhorias consideráveis, tanto na via, quanto nas dependências a ela complementares, como estações, armazéns, portos, etc.

Os dados acerca do transporte de mercadorias pela EFT são raros e, ademais, pouco confiáveis. Isto, porque a administração desta ferrovia, sob diversas direções, eivou-se de corrupção e/ou descaso pelos dinheiros da instituição – neste caso, igual que pela organização de seus papéis, tanto os de natureza contábil, como de outras.[32] Contudo, na documentação desta ferrovia (integrante do Fundo da FBC no Arquivo Nacional – DF) podem-se encontrar dados referentes aos anos de 1953, 1954, 1957, 1962 e 1967, organizados segundo os totais das receitas auferidas mediante a cobrança de taxas de transporte. Além da escassa confiabilidade de tais dados, quanto aos valores financeiros arrecadados[33], estes pecam pela irregularidade de sua periodicidade e por terem sido organizados de maneira agregada. Ainda assim, abstraindo as informações estritamente financeiras, servi-me de tais dados para organizar a Tabela 1, abaixo, classificando por ordem decrescente de peso das cargas transportadas, segundo os diferentes gêneros de mercadorias (observadas as agregações procedidas nos documentos originais):

32 Um dos trabalhos de minha autoria, mencionados na bibliografia – *Estrada de Ferro Tocantins: uma história de truculência e corrupção submersa em Tucuruí* – trata desta questão.

33 A omissão de receitas recebidas pelo transporte de cargas era possibilitada pela conjugação de dois fatores: de um lado, a legislação federal vigente a partir de 1945, pela qual as ferrovias brasileiras ficavam autorizadas a usar parte das receitas obtidas mediante cobrança de tarifas, para "execução de melhoramentos essenciais e... renovação de bens físicos". (Decreto-Lei nº 7.632, de 12 de junho de 1945); por outro, o órgão da FBC encarregado de examinar as prestações de contas da EFT – a Junta de Controle – eximia-se da tarefa de fiscalizar e controlar a aplicação das receitas obtidas por esta via, limitando-se cuidar das contas de verbas oriundas dos cofres públicos federais – Orçamento da União, convênios com a Superintendência do Plano de Valorização Econômica da Amazônia (SPVEA), etc. -, necessariamente submetidas à aprovação do Tribunal de Contas da União.

TABELA 1 -
Cargas transportadas pela EFT,
segundo a ordem de grandeza em peso

Ordem de grandeza	1953	1954	1957	1962	1967
1º lugar	Combustí-veis e lubrificantes	Oleaginosas e derivados	Combustíveis e lubrificantes	Madeira	Madeira
2º lugar	Estivas e armarinhos	Combustíveis e lubrificantes	Oleaginosas e derivados	Combustí-veis e lubrifi-cantes	Combustí-veis e lubrifi-cantes
3º lugar	Derivados de cana	Estivas e armarinhos	Estivas e armarinhos	Estivas e armarinhos	Oleaginosas e derivados
4º lugar	Materiais de construção	Derivados de cana	Materiais de Construção	Oleaginosas e derivados	Derivados de Cana
5º lugar	Oleaginosas e derivados	Vasilhames	Derivados de cana	Vasilhames	Estivas e armarinhos
6º lugar	Cereais, farinhas e massas	Materiais de. Construção	Madeira	Materiais de Construção	Vasilhames
7º lugar	Vasilhames	Couros e peles	Cereais, farinhas e massas	Derivados de Cana	Materiais de Construção
8º lugar	Madeira	Cereais, fari-nhas e massas	Couros e peles	Cereais, farinhas e massas	Cereais, farinhas e massas
9º lugar	Couros e peles	Madeira	Fibras	Couros e peles	Couros e peles

Chama-nos a atenção, nos dados contidos na Tabela 1, de início, o item "madeira"; isto é: em 1953 e 1954, conservou-se entre os últimos colocados, entre os itens transportados pela ferrovia, pelo critério de peso; elevou-se em posição em 1957 (6º lugar), alçando-se ao primeiro lugar, no começo dos anos de 1960, posição que conservava no último ano consi-

derado na tabela. Este desempenho deve ter guardado relação estreita com o *boom,* ocorrido nesta última década, da extração de mogno na região do médio Tocantins, a ponto de levar a espécie a uma situação próxima da extinção naquela área.

Chama-nos a atenção, em seguida, o caso dos "combustíveis e lubrificantes", item que se conservou entre os primeiros colocados, conforme a tabela em referência, ao longo do tempo. Estes produtos destinavam-se, por certo, principalmente ao abastecimento de embarcações fluviais, visto que o tráfego de veículos automotores terrestres, nas áreas em foco neste trabalho, inexistia ou era insignificante, ao longo do conjunto temporal aqui considerado. Por outro lado, o item "vasilhames", também sempre bem colocado na tabela acima, constituía-se, pelo que pude deduzir, predominantemente, de recipientes vazios (tambores), usados para transporte de combustíveis e lubrificantes. Chama também a atenção o caso das "oleaginosas e derivados" – castanha do Pará e amêndoa do babaçu –, um dos principais itens transportados, ao longo do tempo aqui considerado e que, ainda hoje, conserva importância capital na economia da região do médio Tocantins.

O item "estivas e armarinhos", relativamente bem colocado na tabela acima, ao longo dos anos, exige aqui algumas explicações. O termo "estivas" compreende um leque considerável de produtos manufaturados, tais como: móveis, utensílios, tecidos, chapéus, calçados, medicamentos, etc. O termo "armarinhos", por seu lado, compreende outra variada gama de artigos manufaturados (geralmente de pequeno volume), em épocas recentes, tornados indispensáveis à confecção de indumentárias apropriadas ao modo de vida dito "moderno": linhas, botões, pequenos adereços, etc. A pauta de comércio entre Goiás e Belém, como se vê, diversificou-se bastante, ao longo do tempo considerado neste trabalho, acompanhando os avanços da chamada "civilização" (à moda européia, ou "ocidental") sobre o território central do Brasil e seus habitantes.

O item "couros e peles", por fim, merece comentário: embora se tenha conservado entre os últimos colocados na Tabela 1, durante o conjunto temporal nesta considerado, sua permanente presença aí indica que Goiás conservou, desde tempos memoriais (como vimos em parte inicial deste trabalho) até época recente, o papel de abastecedor de tais matérias primas ao mercado de Belém – e, por intermédio deste, bem provavelmente, a outros mercados, nacionais e estrangeiros.

O volume das importações/exportações entre Goiás e Belém, segundo dados contidos em documentos produzidos pela EFT, aumentou significativamente, durante a década de 50. Em 1951,[34] por exemplo, a carga total transportada teria sido de aproximadamente 161.450 toneladas. Na segunda metade desta década, este total teria crescido muito: 1955 – 2.069.059 toneladas, 1956 – 2.507.503 toneladas.[35] Na década de 1960, entretanto, a atuação da EFT conheceria grave declínio: em 1966, por exemplo, o total da carga transportada por ela teria caído para 473.927 toneladas.[36]

Considerações finais

A desativação da Estrada de Ferro Tocantins veio a ser determinada pela presidência da República, sob o regime militar da Revolução de 1964, em maio de 1966. Em dezembro de 1967, a própria FBC foi extinta, ocasião em que foi substituída, enquanto estrutura administrativa, pela Superintendência do Desenvolvimento da Região Centro-Oeste (SUDECO). Para atuar na região amazônica, fora criada, um pouco antes, a Superin-

34 Segundo quadro demonstrativo do movimento de cargas e passageiros, etc. enviado pelo diretor da EFT ao presidente da FBC, mediante o Of. EFT-EB-85, de 10/10/1951. AN-DF.
35 Estrada de Ferro Tocantins, *Exposição de Motivos*. Documento assinado pelo então diretor da EFT – José Marcos dos Santos –, datado de 8 de junho de 1957. AN-DF.
36 *Boletim Administrativo, nº 4*, de 5/5/67. Este boletim da EFT teve poucos números, todos editados neste ano.

tendência do Desenvolvimento da Amazônia (SUDAM). Esta instituição viria a desenvolver atividades em extensas áreas da região Centro-Oeste, compreendidas na zona chamada "Amazônia Legal", aí incluída a região do Araguaia-Tocantins. Nesta região, sobrepuseram-se, então, ações das duas superintendências, ambas vinculadas ao também recém-criado Ministério do Interior. Em meados da década de 70, iniciou-se a construção da barragem de Itaboca, parte das obras de construção da Usina Hidrelétrica de Tucuruí. Desde 1984, os trilhos da EFT acham-se submersos nas águas da represa que alimenta esta hidrelétrica.

A partir da década de 40, dois fatores contribuíam para esvaziar de importância a EFT e, bem assim, o comércio e demais transações de negócios entre a região do Araguaia-Tocantins e a praça de Belém. Um deles foi o extraordinário poder de atração que a região Sudeste do país, em processo de industrialização da economia, passara a exercer sobre esta região, processo alimentado pelo estabelecimento de meios modernos de transporte e de comunicação entre ambas. Desde a década de 1930, a sub-região leste de Goiás achava-se ligada, por ferrovia, aos mercados dos principais centros urbano-industriais do Sudeste: São Paulo, Rio de Janeiro e Belo Horizonte. Naquela mesma década, estabeleceu-se ligação rodo-ferroviária entre a sub-região sudoeste de Goiás e aqueles mesmos centros. No final da década de 1940, cerca de 80% da produção agrícola goiana escoava-se por essas vias (Cabral, 1949). O excedente de produção em pecuária, então o elemento motriz da economia regional goiana, transportava-se a pé, nestas mesmas direções.

Outro fator foi o estabelecimento, na segunda metade da década de 1950, de uma rede rodoviária, de enorme extensão, ligando o Planalto Central do país – a partir de Brasília, na época, em construção – às regiões mais remotas do país. Uma das novas estradas construídas foi a rodovia Belém-Brasília, a qual, desde então, vem se constituindo em principal rota de comunicação e comércio entre o centro do país e a chamada Amazônia

Oriental, representando também o papel de principal eixo de desenvolvimento econômico de toda a região tocantinense – norte do atual estado de Goiás e estado do Tocantins.

Entre as décadas de 40 e 70, consolidaram-se, em território goiano, três importantes centros urbanos – Goiânia, Brasília e Anápolis –, os quais, desde esta última década, vêm registrando acelerado desenvolvimento industrial, crescentemente, sob métodos modernos de produção; e isto ocorreu também em relação ao setor de serviços, inclusive no que diz respeito a atividades complexas do setor terciário. Os dois primeiros centros urbanos foram implantados por iniciativa governamental, para servirem de capital, respectivamente, do estado de Goiás e do Brasil, enquanto o último foi objeto, nesta década, de um projeto federal de considerável envergadura, a instalação do Distrito Agro-Industrial de Anápolis (DAIA). Na década de 1970, por outro lado, a região Centro-Oeste foi objeto de diversos programas federais de incentivo ao desenvolvimento econômico, coordenados pela SUDECO e/ou pela SUDAM, sobretudo em atividades da agricultura moderna, usando-se tecnologias de elevada produtividade.

Nas últimas décadas, a economia e a população da região Centro-Oeste cresceram em ritmo acelerado. No primeiro caso, o crescimento desta região superou a média alcançada pelo conjunto do país. Para isto, os últimos tempos do regime militar foram decisivos: entre 1970 e 1985, o PIB regional registrou um crescimento anual de perto de 11%, enquanto o nacional foi de 7,5%. Por outro lado, no período entre 1970 e 1980, enquanto a população brasileira crescia a uma média anual de 2,3%, a da região Centro-Oeste aumentava a uma média de 3,7% ao ano. Na década de 1980, os percentuais de crescimento populacional foram semelhantes: Brasil – 1,8% ao ano; Centro-Oeste – 1,9% (Galindo; Santos, 1995, p. 164-165). Nos dias atuais, a economia regional desenvolve-se com base em seus recursos naturais, sobretudo nas possibilidades oferecidas pelo cerrado (eco-sistema próprio do Planalto Central brasileiro) à agricultura comercial e à produção agroindustrial.

Bibliografia e fontes impressas

ANDREONI, Aldo. **Relatório de uma viagem realizada ao baixo e médio Tocantins.** Goiânia: Imprensa Oficial de Goiás, 1948.

BERTRAN, Paulo. **Uma introdução à história econômica do Centro-Oeste do Brasil.** Brasília: CODEPLAN; Goiânia: Editora UCG, 1988.

BRANDÃO, A. J. **Almanach da Província de Goyaz (para o anno de 1886).** Goiânia: Editora UCG, 1978. (Edição facsimilar)

CABRAL, José Irineu. Comunicações e transportes. *In:* Conselho de Imigração e colonização (Editor). **Goiás:** uma nova fronteira humana. Rio de Janeiro: SIC, 1949, p. 73-96.

CARVALHO, Carlota. **O sertão.** Rio de Janeiro: Empresa Editora de Obras Scientificas e Literárias, 1924.

DOLES, Dalisia. **Comunicações fluviais pelo Tocantins e Araguaia.** Goiânia: Editora Oriente, 1973.

GALINDO, Osmil; SANTOS, Valdeci M. Centro-Oeste: evolução recente da economia regional. *In:* AFFONSO, Rui de Brito; SILVA, Pedro Luiz. (Orgs.). **Federalismo no Brasil:** desigualdades regionais e desenvolvimento. São Paulo: FUNDAP/Editora da UNESP, 1995, p. 157-194.

GARCIA, Ledonias F. **Goyaz:** uma província do sertão – entre o signo da unidade nacional e a força do isolamento. São Paulo. Tese (doutorado em História), Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas – Universidade de São Paulo, 1999.

MACIEL, Dulce Portilho. Exploração de madeiras no médio Tocantins: uma empresa estatal fantasma. In: VI CONGRESSO BRASILEIRO DE HISTÓRIA ECONÔMICA E 6ª CONFERÊNCIA INTERNACIONAL DE HISTÓRIA DE EMPRESAS, 2005. Conservatória: ABPHE/Universidade Federal Fluminense. Disponível em: <www.abphe.org.br>. Disponível em CD-Rom.

MACIEL, Dulce Portilho. Estrada de Ferro Tocantins: uma história de truculência e corrupção submersa em Tucuruí. In: I ENCONTRO CIÊNCIAS SOCIAIS E BARRAGENS, 2005. Rio de Janeiro: Instituto de Pesquisa e Planejamento Urbano e Regional/Universidade Federal do Rio de Janeiro. Disponível em: <www.ippur.ufrj.br>. Disponível em CD-Rom.

MELLO, Neli Aparecida. O eixo Araguaia-Tocantins: uma nova possibilidade de ordenamento territorial? In: GONÇALVES, Maria Flora; BRANDÃO, Carlos; GALVÃO, Antonio Carlos (Orgs.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões:** o desafio urbano-regional. São Paulo: Editora UNESP/ANPUR, 2003, p. 635-648.

SILVA, Moacir Fecury. **O desenvolvimento comercial do Pará no período da borracha.** Niterói. Dissertação (mestrado em História) – Instituto de Ciências Humanas e Filosofia, Universidade Federal Fluminense, 1978.

STEINBERGER, Marília. O significado da região Centro-Oeste na espacialidade do desenvolvimento brasileiro. In: GONÇALVES, Maria Flora; BRANDÃO, Carlos Antonio; GALVÃO, Antonio Carlos. (Org.). **Regiões e cidades, cidades nas regiões:** o desafio urbano-regional. São Paulo: Editora UNESP/ANPUR, 2003, p. 609-620.

GOIANOS E PAULISTAS NA INTEGRAÇÃO ECONÔMICA DE GOIÁS

Paulo Roberto de Oliveira

No alvorecer do Império Brasileiro, a camada dirigente da então província de Goiás observava com atenção o avanço dos trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro pelos "sertões" adentro, rumo ao seu território. Pautada em uma idéia de diversificação da carga e de domínio do comércio das regiões centrais do Brasil,[1] a ferrovia do grande capital cafeeiro parecia marchar de forma irremediável rumo à região que, até poucas décadas, tinha como principal plano de integração a ligação com a praça comercial de Belém do Pará, em franca expansão ao final do século XIX e início do século XX.

Muitos eram os interesses e expectativas envolvidas no projeto de integração econômica de Goiás. Os paulistas buscavam expandir seu domínio econômico;[2] os paraenses buscavam o mesmo, contrapondo-se ao projeto paulista. Já os goianos, esperavam por meios de transportes que poderiam, nas palavras dos agentes históricos, desenterrar as riquezas que jaziam naquele solo.

O avanço da Companhia Mogiana rumo ao atual Centro-Oeste não obteve o êxito esperado. Vários motivos fizeram com que a diretoria da

1 As "regiões centrais" aqui tratadas são aquelas que atualmente correspondem à região Centro-Oeste do Brasil.

2 Como ficará claro ao longo do texto, os interesses eram diversos mesmo entre os paulistas. De maneira alguma queremos aqui afirmar que um arranjo simples levou a expansão ferroviária para além das fronteiras de São Paulo. Foram interesses conjugados de maneira complexa de diferentes formas, em diferentes momentos.

ferrovia desistisse da empreitada, para a qual inclusive já detinha os direitos. Naquele momento entrou em cena uma nova ferrovia, criada exclusivamente para servir ao solo goiano: a Estrada de Ferro Goiás, projeto concretizado parcialmente nas primeiras décadas da República.

Goiás: a distância do litoral

Distante do litoral e marcado durante sua história pelo problema da falta de transportes, Goiás só passou a ser solicitado com maior assiduidade a partir da descoberta de ouro em seu solo pelo paulista Bartolomeu Bueno da Silva, o Anhanguera.

Como é característico do período e da atividade, como defendem vários autores goianos, a extração do ouro deixou muito pouco para Goiás; primeiro, a exploração deste metal, como nos mostra Caio Prado Júnior, foi predatória, montando estruturas que, surgidas no meio de terrenos desertos, na maioria dos casos também decaíram com o fim da mesma de maneira tão brusca como surgiram. Em segundo lugar, ainda como afirma Caio Prado Júnior, a extração do ouro se colocava perfeitamente nos quadros do Sistema Colonial, no qual o Brasil tinha como principal razão de existir o fornecimento de riquezas para a sua metrópole.

Após o ciclo goiano do ouro, terminado em meados do século XVIII, mais uma vez Goiás foi abandonado à própria sorte. Os caminhos continuavam os mesmos, tão precários como sempre; a diferença única é que então não havia mais o que buscar em terras goianas (CHAUL, 1997). Daí por diante, as autoridades locais se debateram contra o isolamento, buscando formas de reintegrar-se em um panorama mais amplo de trocas econômicas.

No contexto colonial, Goiás, após a exaustão da maioria de suas minas, pouco interesse possuía para as autoridades metropolitanas portuguesas. Sua contribuição para a riqueza da coroa já estava dada. Foi com a

emancipação política brasileira que as autoridades locais de fato passaram a se esforçar no sentido de sua integração econômica.

Num momento anterior à "febre" ferroviária e à grande expansão da economia paulista, ainda no século XIX, Alencastre, administrador goiano entre 1861 e 1862, ao empreender o que chamou de investigação histórica sobre Goiás, concluiu que a administração colonial, ao proibir o comércio por rios, foi uma das grandes culpadas pela estagnação econômica que constatou. Defendia como melhor caminho para Goiás a integração econômica com mercados mais amplos por meio da navegação fluvial, que ligaria esta província central a Belém do Pará (ALENCASTRE, 1979, p. 15).

Mesmo o Governo Imperial, no terceiro quarto do século XIX, agiu para o estabelecimento de ligações entre Goiás e Belém do Pará. Porém, todas as tentativas esbarraram na ausência de capitais para investimento e na falta de uma resposta econômica rigorosa do norte goiano (Relatórios do Ministério da Agricultura: 1860-1875).

Foi só no final do século XIX que a posição dos goianos com relação à integração econômica se modificou. Com o avanço da economia paulista e com a "febre" ferroviária que tomava conta dos projetos das elites brasileiras, os goianos desviaram seus olhares do Norte, do porto de Belém do Pará, para o atual Sudeste. Os projetos ferroviários paulistas eram os que avançavam mais rapidamente e São Paulo se colocava não só como meio para o escoamento dos produtos goianos, mas também como um mercado promissor para estes.

A mudança de posição das elites goianas pode ser colocada em um conjunto mais amplo de transformações, onde o norte agrário – Norte e Nordeste atuais – perdiam força econômica e política frente à ascensão das economias de Rio de Janeiro e São Paulo. Evaldo Cabral de Mello investigou este processo no livro O Norte agrário e o Império. Para Mello, um dos fatores que demonstram a ação do Governo Imperial no estímulo

à economia do Sul e o abandono da economia do Norte foi a proliferação das garantias governamentais para a construção de ferrovias nas províncias do Rio de Janeiro e São Paulo e a diminuição dos mesmos nos estados do Norte (MELLO, 1984).

Não se pode imaginar que em uma província/estado das dimensões de Goiás do final do Império e da Primeira República, apesar do parco povoamento, pudesse haver unanimidade sobre a maneira como deveria proceder-se para alcançar a tão perseguida integração econômica. Como é evidente, o projeto de integração econômica via São Paulo favoreceria principalmente os grupos baseados na região sul do estado. Como demonstra Itami Campos, dentre os políticos goianos do período, havia um claro predomínio dos grupos do sul (CAMPOS, 1987).[3]

As queixas dos habitantes do norte de Goiás com relação à sua situação política e econômica ficaram evidentes em diferentes momentos. Os grupos políticos do norte sempre se sentiram preteridos com relação aos pequenos avanços econômicos da província/estado. Sentiam-se abandonados à própria sorte, sem poder contar com o apoio dos sulistas que ocupavam o executivo goiano.

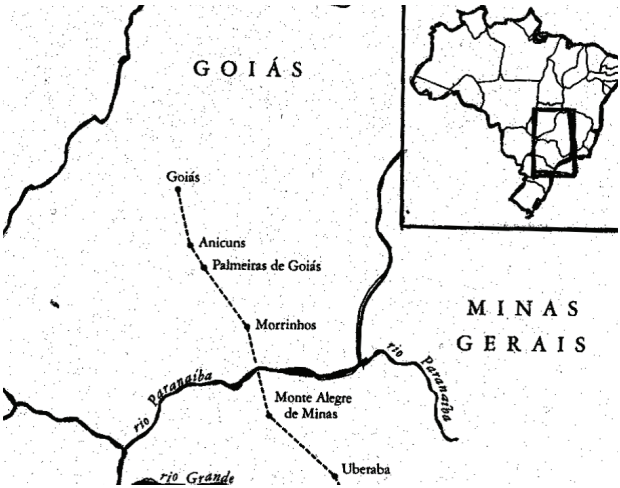
De qualquer maneira, tanto o norte quanto o sul de Goiás se debatiam com a necessidade de estabelecimento de meios de transporte que pudessem desenvolver a economia goiana. No final do século XIX, o Governo Imperial designou um paulista para a presidência de Goiás. Leite Moraes, membro da elite paulista e político de boas relações com a diretoria da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, defendeu em suas Memórias de viagem que a melhor saída para a grande província seria a

3 Não há na historiografia uma divisão mais exata entre o que é tratado como norte e sul de Goiás. Aqui, como em nossa dissertação de mestrado, entendemos o sul goiano com a região mais próxima a São Paulo e que poderia ser contemplada pelo projeto de integração ferroviário. O norte seria a região distante do centro administrativo, que tinha como sua maior possibilidade de integração econômica a ligação com Belém do Pará.

ligação com São Paulo por meio da extensão dos trilhos desta companhia (MORAES, 1995).

Para chegar até Goiás, Leite Moraes percorreu parte do caminho por meio da ferrovia; da ponta dos trilhos adiante seguiu a cavalo até seu destino, a cidade de Vila Boa, então capital de Goiás. Durante sua viagem não deixou de registrar os perigos e dificuldades do percurso. Em seu retorno seguiu pelo norte da província, chegando até o porto de Belém. Priorizava o projeto do sul, mas não desprezava as ligações com Belém do Pará (MORAES, 1995).

Figura 1: Percurso de Leite Moraes até a capital goiana



Fonte: MORAES, J. A . L. *Apontamentos de viagem:* introdução, cronologia e notas de Antonio Candido. São Paulo: Cia. das Letras, 1995, p. 31.

A República, ação goiana e paulista

O isolamento de Goiás ficou mais uma vez evidente com os fatos que ocorreram após a Proclamação da República. Nos tempos imperiais as mudanças de gabinete demoravam semanas para chegar até a cidade de

Vila Boa; com a mudança de regime o descompasso não foi diferente. O movimento de 15 de novembro só foi conhecido em terras goianas em cinco de dezembro (FERREIRA, 1980, p. 66-68).

Republicanos históricos e liberais, no momento do estabelecimento da República, estavam juntos na política goiana, aliança resultante de uma união familiar entre a família Bulhões e o líder do grupo republicano Guimarães Natal. Com esse movimento, mesmo não estando no Executivo do Estado, Leopoldo de Bulhões conseguiu alcançar a chefia local.

Acompanhando as mensagens do governo goiano, nos deparamos com as recorrentes citações à condição de crise da economia local e à falta de meios de transporte modernos, os quais eram sempre apontados como a solução para os problemas do estado. No final do século XIX e primeiros anos do XX, a principal preocupação do grupo de Leopoldo de Bulhões era com a possibilidade de atração da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, que ao final do período imperial encontrava-se na cidade de Uberaba, no Triângulo Mineiro.[4]

A CMEF foi organizada em 1872, tendo como primeiro objetivo a construção de uma estrada de ferro que ligasse as cidades de Campinas e Mogi Mirim com um ramal para Amparo, como estabeleceu a lei provincial nº 18, de 18 de março de 1872 (PESSOA JÚNIOR, 1886). Apesar deste primeiro passo modesto, as pretensões da diretoria da CMEF eram muito maiores; esta concessão foi só a primeira, de várias que se seguiram. Ao final do século XIX, a companhia possuía um plano de extensão até Cuiabá, passando por Goiás (PESSOA JÚNIOR, 1886).

A visão estratégica da elite paulista com relação às regiões centrais do Brasil fica evidente nos planos da Companhia Paulista de Estradas de Ferro, concorrente direta da CMEF e possuidora de planos similares. Apesar disso, a principal disputa entre ambas era pelas zonas paulistas

4 Passaremos a nos referir à Companhia Mogiana de Estradas de Ferro pela abreviação CMEF.

produtoras de café. Muitas vezes, a estratégia das ferrovias consistia em conseguir concessões que bloqueassem o avanço da concorrente. Segundo estudos, o traçado sinuoso das duas principais ferrovias paulistas se deve a esta disputa.

Podemos apontar como dois os motivos principais que levaram a CMEF a ultrapassar as fronteiras paulistas e adentrar as terras mineiras – do Triângulo Mineiro – no final do século XIX. Em primeiro lugar, podemos destacar a limitação de sua zona de expansão em São Paulo; para oeste, no rastro da marcha do café, a CMEF não poderia seguir, bloqueada pela zona de privilégio da Companhia Paulista de Estradas de Ferro; este é o motivo apontado por Flávio Saes. Saes defende que o avanço da Companhia Mogiana ocorreu em busca de áreas produtoras de café, produto que constituía a principal fonte de ganho da empresa (SAES, 1981, p. 18). Em segundo lugar, destacamos a busca por produtos do Brasil Central, tidos como fator de garantia de receitas para a ferrovia nos momentos de flutuação dos preços do café.

Segundo Vugman, em dissertação sobre a Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, desde sua fundação a mesma ostentava entre seus objetivos "varar os sertões paulistas e alcançar, através do Triângulo Mineiro, o coração de Goiás" (VUGMAN, 1976, p. 90). Além disso, no livro de Pessoa Júnior, encontra-se a proposta da CMEF ao Governo Imperial, datado da década de 1880, que pretendia prolongar os trilhos até Cuiabá, passando por Goiás:

> Prolongar a linha de Casa Branca, atravessar o Rio Grande, passar nas imediações de Uberaba e dali encontrar o Paranaíba em Santa Rita ou intermediações, e desse ponto ao povoado de Rio Grande na margem esquerda, dirigir-se em continuação à Santana da Chapada e finalmente à cidade de Cuiabá (PESSOA JÚNIOR, 1886).

Apesar da não concretização, os projetos existiram. Cabe então questionar os motivos que impediram a CMEF de chegar até Goiás. Vá-

rios fatores fizeram com que a ferrovia de propriedade do grande capital cafeeiro não chegasse ao destino traçado em sua fundação; em primeiro lugar, a crise cambial da década de 1890 tornou a extensão da ferrovia muito mais cara; portanto, os gastos envolvidos ultrapassaram as expectativas de seus diretores. Além disso, atentando para a movimentação da ferrovia em solo triangulino e para as falas de sua diretoria, encontradas nos Relatórios do Ministério da Agricultura, o empreendimento de busca de novos produtos não obteve o sucesso esperado (OLIVEIRA, 2007). Por isso mesmo:

> quando se esgotaram os capitais nacionais e surgiu a necessidade da contração de empréstimos, a diretoria priorizou a busca das zonas cafeeiras possíveis, as do sul de Minas, para onde então se direcionou a expansão da empresa, e não as zonas ligadas à importação de sal e exportação de gado. Basta atentar para o comportamento da companhia nos primeiros anos da República. Há de se notar que, como se não bastasse isso, a crise dos transportes da década de 1890 veio a tornar os prolongamentos ainda mais caros (OLIVEIRA, 2007, p. 65).

Em 1889, o Relatório do Ministério da Agricultura trazia a posição da Companhia Mogiana sobre a extensão de sua linha até a cidade de Vila Boa de Goiás. Dizia que a companhia declarava-se incapaz de avançar para além de Araguari, dado o grande capital necessário para a construção do trecho. Alegava também a insuficiência da garantia de juros para cobrir os déficits da linha em tráfego e o fraco desenvolvimento da zona interessada, que não trazia grandes perspectivas (Relatório do Ministério da Agricultura, 1889, p. 571*)*.

A CMEF desistiu do prolongamento, tendo como sua última estação no caminho para Goiás a da cidade de Araguari, próxima da divisa com este estado central. Isso, porém, não riscou o nome da Companhia Mogiana do processo de integração econômica de Goiás. Detentora da concessão federal para a construção da continuação do chamado Ramal

Catalão, entre Araguari e Vila Boa de Goiás, e com a obrigação de construí-lo, a ferrovia paulista conseguiu repassá-lo a outra, a Companhia de Estradas de Ferro Alto Tocantins, mais tarde rebatizada com o nome de Estrada de Ferro Goiás (Relatório do Ministério da Agricultura, 1904, p. 546). Caberia ainda à CMEF, em tráfego mútuo com a Estrada de Ferro Goiás, o escoamento de parcela considerável dos produtos goianos.

Foi o decreto nº 5.349, de 18 de outubro de 1903, que modificou o traçado da Companhia de Estradas de Ferro Alto Tocantins para que tivesse seu início em Araguari ou proximidades, estendendo-se até a cidade de Vila Boa de Goiás, com direito à exploração de trecho da navegação do rio Tocantins (Relatório do Ministério da Fazenda, 1904, p. 546).

O traçado da Estrada de Ferro Goiás dividia-se em duas partes; a parte tida como principal se ligaria à Estrada de Ferro Oeste de Minas, na cidade de Formiga; a linha que ligaria Araguari à Vila Boa de Goiás era tida como um ramal da primeira. A linha tronco, pelas dificuldades oferecidas pelo terreno mineiro, era a mais difícil de concretizar.

Apesar da concessão, o início das obras não ocorreu imediatamente; em 1906, as mensagens do governo de Goiás continuavam a tratar da falta de meios de transporte adequados que pudessem incentivar a produção econômica da região sul goiana. Importante destacar que o momento da constituição da Estrada de Ferro Goiás foi marcado no estado por mudanças políticas importantes. Naquele mesmo período ocorreu o primeiro grande abalo na liderança da família Bulhões: o governo Xavier de Almeida, que durou de 1901 a 1905. Tendo chegado ao poder com o apoio de Leopoldo de Bulhões, Xavier de Almeida aos poucos se aproximou dos adversários de outrora, o que desencadeou o seu rompimento com o chefe da família Bulhões em 1904 (CAMPOS, 1987, p. 71).

O governo Xavier de Almeida, continuado por Miguel da Rocha Lima, empreendeu a reorganização da arrecadação estadual; isso deixou os grandes criadores de gado e agricultores goianos pouco satisfeitos. Em 1909 o grupo de Xavier de Almeida foi deposto e a família Bulhões voltou

ao poder, em grande parte devido a este descontentamento por parte dos criadores de gado e ao prestígio político nacional de seu líder (CAMPOS, 1987, p. 72).

Itami Campos utiliza este acontecimento para defender uma tese que é vastamente rechaçada pela historiografia goiana. Segundo ele, o fato de a ferrovia ter dado seus passos fundamentais durante a vigência de um governo local hostil a Leopoldo de Bulhões demonstra que este havia agido até então contra os projetos ferroviários que serviriam Goiás. A leitura das mensagens do governo demonstra justamente o contrário; em momento algum, independente do grupo político no poder, faltaram menções à importância da ferrovia e à necessidade de prover o estado de meios de transporte eficazes. Além disso, os projetos ferroviários dependiam da alçada federal, na qual Leopoldo de Bulhões possuía grande influência, tendo servido em mais de um ministério.

Foi em 1911 que as mensagens do governo goiano trouxeram a notícia da chegada da ferrovia até o estado. O trecho da mensagem que tratava da EFG foi marcado pelo otimismo dos políticos goianos com a possibilidade do início de um novo tempo, caracterizado pela prosperidade (Mensagem 1911, p. 66). Em 1914 foi anunciada a inauguração das estações de Catalão e Ipameri; era tida como certa a inauguração de uma ponte sobre o rio Corumbá e a chegada a Anápolis para breve. Em 1924 as mensagens ainda tratavam da necessidade de construção da ponte (Mensagem 1924, p. 70).

Ao mesmo tempo em que a EFG avançava os primeiros quilômetros em solo goiano, mais uma mudança política significativa tomou conta do estado; em 1912, com a *política das salvações* de Hermes da Fonseca, o grupo de Leopoldo de Bulhões foi deslocado do poder goiano e em seu lugar assumiu um novo grupo político, agora liderado por Antônio Caiado, antigo aliado dos Bulhões (MORAES, 1974, p. 187). Leopoldo de Bulhões pagou o preço político por seu apoio a Rui Barbosa, candidato dos paulistas, contra Deodoro da Fonseca.[5]

5 A Política das Salvações de Hermes da Fonseca foi aquela por meio da qual este presidente,

Moraes, em seu livro *História de uma oligarquia: os Bulhões*, relata um fato interessante ligado à mudança do comando estadual, sintoma das dificuldades dos meios de transporte e da velocidade do circuito de informações ainda em 1912. Naquela data, o Governo Federal mandou um telegrama para Rodrigues Jardim, entregando-lhe o comando do executivo estadual. Durante a história goiana, a distância em relação à capital brasileira havia tornado possível um curioso expediente: o recebimento de informações falsas. No Império, as mudanças de gabinete tinham que ser testadas com o envio de correspondência pelo novo grupo político no poder, pedindo a exoneração de algum funcionário ligado ao partido rival. Se esta era atendida, então as informações eram verdadeiras. Em 1912, Eugênio Jardim utilizou o mesmo meio de confirmação; telegrafou pedindo a exoneração de um parente de Bulhões que ocupava um importante cargo estadual. Quando o pedido foi atendido, teve certeza de que o telegrama antes recebido era de fato válido (MORAES, 1974).

A mudança desencadeada pela *política das salvações* em Goiás teve como consequência o estabelecimento de novas relações de poder que contemplavam a capital Vila Boa, Morrinhos e Porto Nacional, colocando a família Caiado no centro do novo arranjo, sem que contudo houvesse grandes mudanças administrativas. Independente da mudança política, a ferrovia avançava dentro do território goiano. A estação de Catalão, uma das mais importantes da EFG, foi inaugurada em 1914, portanto, já no período de domínio do novo grupo.

Até 1930 a EFG não havia ainda atingido o seu destino, a cidade de Vila Boa de Goiás, capital do estado. Segundo Barsanufo Gomides Borges, o avanço da ferrovia aconteceu em meio a vários problemas; destacando as palavras do autor:

---

adversário da elite paulista do PRP, buscou substituir as elites estaduais que apoiaram o candidato sustentado pelos paulistas, o baiano Rui Barbosa.

> Sérias críticas foram feitas ao desenvolvimento das obras da estrada. Os serviços eram executados sem método e sem ordem, paralisados a todo o instante ou atacados morosamente, muitas vezes com reduzidas turmas de operários. Tecnicamente, portanto, a construção da Estrada de Ferro Goiás apresentou sérias deficiências, as quais foram agravadas pelo precário estado de conservação e de quase abandono da linha no período. Devido a estas deficiências técnicas, boa parte do orçamento destinado ao prolongamento da ferrovia foi gasta em serviços de reparo e reconstrução dos trechos já em tráfego [...] A linha tronco de Formiga foi deficitária durante todo o período em que pertenceu à Estrada de Ferro Goiás, ou seja, desde o período em que o tráfego foi iniciado, até a sua incorporação à Estrada de Ferro Oeste de Minas em 1920 (BORGES, 1994, p. 72).

Além disso, segundo Borges, as elites locais nada fizeram para auxiliar o avanço da ferrovia, já que o atraso seria uma maneira de manter a dominação de Goiás. Aqui, Borges segue Itami Campos, primeiro a defender a tese da manutenção do atraso. Outro argumento colocado pelo autor é a possível interferência de grupos sociais mineiros para a manutenção da ponta dos trilhos em Araguari, onde estava estacionada a CMEF.

Seria fácil comprovar a existência de protestos com relação à construção da EFG por parte dos comerciantes de Araguari. Os estudos sobre a ferrovia trazem vários exemplos sobre este tipo de atitude quando uma cidade sentia-se ameaçada pelos desdobramentos do avanço da ferrovia. Quando as pontas dos trilhos chegavam até uma localidade, os produtos de um raio de distância considerável passavam a convergir para ela, expandindo o comércio e a estrutura urbana. Quando os trilhos prosseguiam grande parte dos negócios criados pela ferrovia seguiam com eles. O caso do avanço da Companhia Mogiana no Triângulo Mineiro evidencia este processo (OLIVEIRA, 2009).

A situação de Araguari como importante centro comercial no contato com os estados de Goiás e Mato Grosso era recente; datava da chegada da Companhia Mogiana até aquela cidade. Não era, portanto, uma

cidade marcada pela atuação de uma elite comercial com as décadas de existência suficientes para a construção de uma rede política ampla, capaz de deter a construção da Estrada de Ferro Goiás a partir dali.

Por outro lado, também não parece que o governo do Estado de Minas tenha se envolvido a ponto de jogar toda a sua força contra o projeto de construção da EFG; mesmo porque o traçado da linha tronco da ferrovia atendia aos interesses dos governantes estaduais.

Para entender os percalços na extensão da linha, temos que relembrar que a EFG dividia-se em duas partes: a linha tronco que atravessaria parte de Minas e a linha de Araguari a Vila Boa de Goiás. Enquanto o primeiro trecho apresentava déficits constantes, o trecho que servia ao sul de Goiás, durante todo o tempo, apresentou saldos. Isso explica a rápida expansão da linha até 1914.

Enquanto o trecho entre Araguari e Vila Boa seguia a ritmo acelerado, a linha tronco enfrentava enormes dificuldades técnicas. Por isso, em 1914, o Governo Federal decidiu responsabilizar-se pelos trabalhos de construção da ferrovia. Em 1920 o trecho da linha tronco foi incorporado à Estrada de Ferro Oeste de Minas, enquanto a linha que servia ao sul de Goiás – e que manteve o nome da EFG – passou a ser administrada diretamente pelo Governo Federal. Foi a partir destas intervenções que a marcha da ferrovia rumo à capital goiana diminuiu sua intensidade, chegando mesmo a se estagnar durante anos. Também não podemos nos esquecer que em 1914 a EFG se deparou com um dos seus maiores obstáculos, o rio Corumbá.

O governo goiano recebeu com otimismo a notícia do encampamento da EFG; após anos esperando pelo avanço dos trilhos, o então governador de Goiás escreveu as seguintes linhas em sua mensagem:

> Passando a ser próprio da União esta estrada, cuja extensão de Araguari a Roncador é de 182.536 quilômetros quadrados [sic], devemos com justo motivo supor que, em pequeno trato de tempo, estará satisfeita a nossa maior aspiração e removido o único

> embaraço que encontrava o Estado para dar expansão às grandes riquezas que possui e ao seu progresso econômico.

Não foi deste feito que as pretensões dos dirigentes goianos foram alcançadas. Até 1930 a EFG pouco avançou, se encontrando neste ano ainda distante de Vila Boa de Goiás.

Considerações finais: Projeto frustrado ou parcialmente realizado?

Pode parecer à primeira vista que a não chegada da EFG até a cidade de Vila Boa de Goiás constituiu uma derrota para a camada dirigente e agricultores goianos interessados. Afinal, desde o início o que defendiam, em primeiro lugar, era a chegada dos trilhos até a capital goiana.

Os resultados constatados, no que se refere aos números da economia goiana e da projeção do estado no panorama nacional, demonstram o contrário. Apesar de ainda não existirem estudos que empreendam uma reflexão sistematizada sobre a produção goiana em torno do circuito formado pela EFG e CMEF, fontes que tratam do panorama mais geral do estado ou da produção nacional deixam claro o avanço da economia do sul goiano.

No censo de 1920 Goiás figurava com destaque na produção de gado e de arroz. Na produção de gado, o estado aparecia em quinto lugar, atrás de Rio Grande do Sul, Minas Gerais, São Paulo e Bahia. Na produção de arroz figurou em quarto lugar, atrás de São Paulo, Minas Gerais e Rio Grande do Sul.

Os governantes e produtores goianos souberam muito bem como tirar proveito da chegada da ferrovia até o estado, mesmo que esta não tenha servido aos diferentes recantos do mesmo. Quando se depararam com as dificuldades de avanço da ferrovia e notaram que apesar de todos os seus esforços esta era uma questão que fugia a seu raio de atuação,

os governantes goianos se renderam a uma solução realista e de grande resultado: a construção de estradas de rodagem que ligavam diferentes localidades à linha da EFG.

A construção de estradas de rodagem, além de incentivar o aumento da produção, também agia sobre a EFG, fazendo com que suas rendas aumentassem sem que houvesse a necessidade de estender a linha. Ao mesmo tempo, aumentava a oferta de alimentos para os centros consumidores.

Em 1920 a mensagem do governo trazia a seguinte informação:

> [...] por avaliar os incalculáveis danos advindos para o Estado com as dificuldades de transportes com que lutamos, compreendi chegado o momento, já que isso o permitem as condições financeiras da nossa terra, de apressar a execução de um plano de viação goiana, a começar pelas estradas de rodagem; aguardando confiante, também, a promessa do Governo Federal de prolongar a nossa via férrea (Mensagem, 1920).

As novas condições, que propiciaram a construção das estradas de rodagem, segundo nossa análise, foram criadas pelo aumento das rendas causado pela chegada da ferrovia ao estado. Ainda em 1920 se encontravam em tráfego as estradas de Santa Rita a Jataí, passando por Rio Verde; de Santa Rita a Morrinhos; de Roncador a Bonfim; de Roncador a Trindade, passando por Campinas e de Rio Bonito a Jataí.

Oito anos depois, já havia uma estrada que ligava Bela Vista a Itaberaí, Anápolis a Anhumas. Já estava inaugurada a estrada de rodagem da cidade de Vila Boa de Goiás a Leopoldina, além de uma estrada nova para Jaguará. Estavam em construção outras de Vila Boa de Goiás a Palmeiras. As obras eram construídas por particulares com incentivos estaduais e federais (Mensagem, 1928).

As estradas possuíam um papel que ultrapassava os aspectos econômicos; a integração promovida por elas era também política. As estra-

das facilitavam o controle exercido pelo grupo político no poder sobre diferentes recantos do estado em um momento em que aumentava em todo o Brasil o descontentamento com o arranjo político-econômico da Primeira República.

> [...] desde que avultaram as receitas da Região como um todo (Centro Oeste), em razão da sua nova integração à economia nacional, a grande destinação das verbas foi no sentido de armá-lo militarmente seja para afirmar o caudilhismo dos detentores do poder, seja para contrapostar coronéis do interior. Ainda em princípios do século as armas eram os nostálgicos panfletarismo da imprensa. Depois da Primeira Guerra Mundial serão piquetes da Força Pública, até que a Coluna Prestes deu razão para que em quase todo o país os estados se armassem ainda mais ostensivamente (BERTRAN, 1988).

O circuito econômico formado pela CMEF e EFG possuiu dimensões que tornam evidente o seu papel, não só para a economia goiana, que mesmo em intensidade menor do que esperava conseguiu a sua integração econômica, mas também para a economia paulista, que se serviu deste de diferentes maneiras.

Wilson Cano, ao tratar da economia paulista, descreve seu funcionamento em termos de complexo econômico, formado pelas seguintes partes:

I) a atividade produtora de café;

II) a agricultura produtora de alimentos e matérias primas;

III) a atividade industrial;

IV) a implantação e desenvolvimento do sistema ferroviário paulista;

V) a expansão do sistema bancário;

VI) a atividade do comércio de importação e exportação;

VII) o desenvolvimento da atividade criadora de infraestrutura;

VIII) a atividade do Estado, tanto o governo federal como o esta-

dual, principalmente pela ótica do gasto público (CANO, 1977, p. 20, 21).

Refletindo sobre o trabalho de Wilson Cano, tendo em mãos a análise por nós empreendida, podemos destacar a importância do circuito tratado para a economia paulista de duas formas: em primeiro lugar na valorização do setor ferroviário, garantindo o aumento de suas receitas – lembremos que, mesmo não chegando a Goiás, a CMEF acabava sendo responsável pelo escoamento de seus produtos, uma vez que se ligava a EFG. Em segundo lugar, garantia um mercado quase que exclusivo para o abastecimento da economia paulista e para a venda de seus produtos.

A expansão econômica de Goiás após 1930, e podemos afirmar que também de certa forma a de São Paulo, deve-se em parte ao estabelecimento deste circuito durante a Primeira República. Atualmente novas pesquisas se esforçam no sentido de esclarecer este movimento, continuando a reflexão aqui colocada e desenvolvida inicialmente em trabalho sobre a integração econômica de Goiás (OLIVEIRA, 2007).

Fontes

COLEÇÃO das leis da República do Brasil 1909. Disponível em <http://www2.camara.gov.br/legislacao/publicacoes/republica>. Acesso em: Jan/ Dez 2006.

MENSAGENS do Governo de Goiás 1918 – 1929. Disponível em <http://www.crl.edu/content/brazil/goi.htm>. Acesso em: Jan /set. 2006.

RELATÓRIOS da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro para leitura em assembléia geral 1888 – 1910

RELATÓRIOS do Ministério da Agricultura 1889 – 1907. Disponível em <http://brazil.crl.edu/bsd/bsd/hartness/agricultura.html>. Acesso em: Jun/Set. 2006.

TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas**. Relatórios do Governo de Goiás 1882 – 1889. Goiânia: UCG, 2001

TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas**. Relatórios do Governo de Goiás 1891 – 1900 Goiânia: UCG, 2002

TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas**. Relatórios do Governo de Goiás 1901 – 1905. Goiânia: UCG, 2003

TELES, J. M. (coord). **Memórias Goianas**. Relatórios do Governo de Goiás 1906 – 1917. Goiânia: UCG, 2004.

Fontes Bibliográficas

ALENCASTRE, J. M. P. de. **Anais da Província de Goiás**. Goiânia*:* Governo de Goiás/ Secretaria do Planejamento e coordenação, 1979.

MORAES, J. A . L. **Apontamentos de viagem**. Introdução, cronologia e notas de Antonio Candido. São Paulo, Cia das letras, 1995.

PESSOA JUNIOR, D. **Estudo descriptivo das estradas de ferro do Brazil precedido pelaa respectiva legislação**. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886.

Referências Bibliográficas

BERTRAN, P. **Uma introdução à história econômica do Centro Oeste do Brasil**. Goiânia: UCG/ Brasília: Codeplan, 1988.

BORGES, B. G. **Goiás:** modernização e crise – 1920- 1960. 1994. Tese (Doutorado em História) – Faculdade de Filosofia, Letras e Ciências Humanas, Universidade de São Paulo,São Paulo.

_____. **O despertar dos dormentes**. Goiânia: UFG, 1989.

BRAUDEL, F. **Civilização material, economia e capitalismo:** as estruturas do cotidiano. São Paulo: Martins Fontes, 1997.

CAMPOS, I. **O coronelismo em Goiás**. Goiânia: UFG, 1987.

CANO, W. **As raízes da concentração industrial em São Paulo.** Rio de Janeiro: DIFEL, 1997.

FURTADO, C. **Formação econômica do Brasil.** Brasília: UNB, 1963.

MELLO, J. M. C. de. **O capitalismo tardio:** contribuição à revisão crítica da formação e desenvolvimento da economia brasileira. São Paulo: Brasiliense, 1998.

MELLO, E. C. de. **O norte agrário e o império.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira: Brasília: INL, 1984.

MORAES, M. A . S. **História de uma oligarquia:** os Bulhões. Goiânia: Oriente, 1974.

OLIVEIRA, P. R. **Entre rios e trilhos:** as possibilidades de integração econômica de Goiás – 1889 -1930. 2007. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de História, Direito e Serviço Social, UNESP /Franca.

_____. Para além do Rio Grande: os impactos da economia paulista sobre o Triângulo Mineiro. **História.** Franca, v. 27, n. 2, 2008.

PRADO JÚNIOR, C. **Formação econômica do Brasil.** 10 ed. São Paulo: Brasiliense, 1967.

SAES, F. de A. **As ferrovias de São Paulo:** 1870-1914. São Paulo: HUCITEC, 1981.

VUGMAN, G. A. **A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação:** 1872-1914. Subsídios para o estudo de uma estrada de ferro paulista. 1976. Tese (Doutorado em História). – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras, Universidade de São Paulo, 1976.

"CAMINHOS E FRONTEIRAS": VIAS DE TRANSPORTE NO EXTREMO OESTE DO BRASIL

Paulo Roberto Cimó Queiroz

Definições usuais, contidas em compêndios clássicos sobre política de transportes, costumam associar os *caminhos*, em primeiro lugar, à *produção* e ao *consumo*, considerados "as bases fundamentais e essenciais da vida econômica" de uma sociedade (GORDILHO, 1956, p. 17). Nessa perspectiva, enfatiza-se que, à medida que uma sociedade se torna mais complexa, tende a ocorrer uma separação espacial entre os centros de produção e os de consumo, de modo que as vias e meios de transporte passam a desempenhar "um papel de natureza vital na economia", constituindo "os meios indispensáveis à circulação da riqueza" (FONSECA, 1955, p. 16).

Tudo isso é verdadeiro, por certo. Contudo, há que se evitar a tendência, até certo ponto implícita em tais definições, a se considerar as vias e meios de transporte de um ponto de vista puramente "técnico", isto é, como "elementos que estabelecem ligações entre distintos espaços" – como se a necessidade das ligações fosse algo dado quase "naturalmente". De fato, em se tratando de sociedades humanas, as necessidades, bem como os meios destinados a satisfazê-las, são sempre *sociais*, isto é, são mediadas e definidas pelos variados interesses, em geral divergentes, presentes em uma determinada sociedade, de tal modo que a dimensão técnica dos meios é apenas uma entre várias outras. Os próprios espaços, na verdade, desde que tenham um "uso social", não mais podem ser considerados como simplesmente "naturais", como nos ensina um geógrafo ao expor o conceito de "território":

> é a própria apropriação que qualifica uma porção da Terra como um território. Logo, esse conceito é impossível de ser formulado sem o recurso a um grupo social que ocupa e explora aquele espaço, o território – nesse sentido – inexistindo enquanto realidade apenas natural (MORAES, 2005, p. 45).

Ademais, as vias e meios de transporte não têm um papel meramente "passivo", isto é, eles não se ajustam, simplesmente, a circunstâncias já estabelecidas mas podem também, ao contrário, proceder ativamente, modificando ou mesmo criando novas circunstâncias. Como lembra um autor, os serviços produzidos pelos setores de transportes têm, certamente, "o nível e a localização de sua demanda influenciados pelo desenvolvimento econômico geral", isto é, "o crescimento da produção e do consumo de bens e serviços, a especialização da atividade econômica no espaço" etc.; ao mesmo tempo, entretanto, "o setor de transportes, em termos dinâmicos, também atua, muitas vezes, como determinante das atividades de outros setores, criando sua própria demanda". Em outras palavras, o investimento em transportes, "atuando como poderoso fator no espaço econômico, condiciona novos esquemas de divisão geográfica do trabalho [...], influenciando a localização de atividades industriais, extrativas e agrícolas" (BARAT, 1978, p. 4-5).

A esse respeito, contudo, convém lembrar uma importante ressalva, efetuada pelo mesmo autor: "Não se deve, entretanto, exagerar os efeitos daquele investimento sobre a expansão econômica regional ou o alargamento de mercados. Outros fatores que não dependem do simples aumento da capacidade de deslocar bens e serviços entrariam em jogo" (BARAT, p. 5). De fato, conforme reza um antigo preceito, "nem só de pão vive o Homem". Em outras palavras, as necessidades humanas não se circunscrevem aos domínios da produção e do consumo. Moraes assinala por exemplo que, no processo de produção dos territórios, "às determinações mais especificamente econômicas associam-se injunções do universo

da política" (op. cit., p. 45). Levando-se adiante os raciocínios de Moraes, pode-se dizer que o mesmo conjunto de condicionamentos que atua na produção dos territórios age, igualmente, na configuração das vias e meios de transporte, considerados como artefatos sociais de ligação entre distintos territórios ou distintas partes de um mesmo território. Nas palavras de um clássico,

> pelas vias de comunicação, de qualquer tipo ou natureza, não somente se realizam as trocas comerciais e econômicas; se provêm de recursos e gêneros alimentícios as populações urbanas, se estabelece a ligação entre os centros de consumo e os de produção, se atende às comunicações dos exércitos, ao transporte e ao abastecimento de tropas, como ao tráfico internacional de viajantes, mas também se produz e se intensifica a propagação de idéias e de culturas diferentes, se fecundam as civilizações, umas pelas outras [...]. Não são, pois, somente as mercadorias, os artigos de comércio, os produtos, mas a língua, a cultura, as idéias e os costumes que circulam ao longo dos caminhos (AZEVEDO, [195-], p. 14-15).

No presente texto, contudo, não tratarei de quaisquer caminhos mas sim daqueles situados em uma *fronteira*: o *Extremo Oeste* a que se refere Sérgio Buarque de Holanda,[1] fronteira cuja configuração se deu em meio a conflitos que envolveram, numa disputa multissecular, os habitantes originais (indígenas) e os agentes e representantes de impérios e nações concorrentes e rivais (no caso, Portugal e Espanha e os novos países formados nos processos de independência). A esse respeito, não é demais notar inicialmente que o conceito de *fronteira* se distingue daquele de um simples *limite*, que "determina rigidamente, pelo menos em tese, onde começa um Estado, portanto onde acaba o outro" (MIYAMOTO,

1 Sérgio Buarque de Holanda situou seu Extremo Oeste na porção noroeste da Bacia Platina, isto é, o território correspondente, grosso modo, ao atual estado de Mato Grosso do Sul e à parte meridional do atual estado de Mato Grosso (cf. HOLANDA, 1986).

1995, p. 170). As fronteiras, de fato, "não são linhas imóveis" mas sim "zonas entre um e outro país", "faixas territoriais maiores ou menores de acordo com a conveniência de cada Estado", nas quais estão contidos os limites (MIYAMOTO, 1995, p. 170). Pode-se portanto dizer que as fronteiras – enquanto confins geográficos de diferentes nações, como foi particularmente o caso do Extremo Oeste – são, essencialmente, lugares de encontro e conflito de alteridades.

Entretanto, ainda como terreno de encontro e conflito de diferentes culturas e sociedades, o Extremo Oeste caracterizou-se como *fronteira* também na acepção de "espaço virgem a ser ocupado". Nessa acepção, a fronteira tem sido estudada especialmente por José de Souza Martins, cujos conceitos afiguram-se particularmente adequados para a compreensão histórica da região aqui abordada. Para Martins, é preciso "distinguir, no interior das fronteiras políticas do país, a fronteira demográfica e a fronteira econômica, esta nem sempre coincidindo com aquela, geralmente aquém dela" (MARTINS, 1997, p. 157). *Adiante* da fronteira *demográfica*, nota o autor, estão as populações indígenas; *atrás* da fronteira *econômica* está a chamada *frente pioneira*, "dominada não só pelos agentes da civilização mas, nela, pelos agentes da modernização, sobretudo econômica, agentes da economia capitalista (mais do que simplesmente agentes da economia de mercado" (id., ibid., p. 158). Finalmente, entre essas duas fronteiras (a demográfica e a econômica) "há uma zona de ocupação pelos agentes da 'civilização', que não são ainda os agentes característicos da produção capitalista" (id., ibid., p. 157). A esta última zona corresponderia o que o autor chama de *frente de expansão*, isto é, "a frente da população não incluída na fronteira econômica", que avança sobre os territórios indígenas (id., ibid., p. 158).[2]

2 Vale notar que, para Martins, essa distinção entre frentes *pioneira* e *de expansão* serve apenas de

Enfim, voltando ao ponto anterior, pode-se dizer que nas fronteiras, entendidas sobretudo como "confins geográficos das nações", aplicam-se de modo particular as preocupações que definem o significado político dos caminhos, na medida em que nas zonas fronteiriças tende a aparecer, com especial ênfase, a figura do Estado – no caso do Extremo Oeste, o Estado moderno, que particularmente se configura, segundo a análise de Moraes, como um "Estado territorial":

> entre os qualificativos do Estado Moderno – uma forma de Estado específica e historicamente localizada – está o fato de ele possuir um espaço demarcado de exercício de poder, o qual pode estar integralmente sob seu efetivo controle ou conter partes que constituem objeto de seu apetite territorial. De todo modo, a modernidade fornece uma referência espacial clara para o exercício do poder estatal: uma jurisdição. Trata-se, pois, de um *Estado territorial* (MORAES, 2005, p. 52; grifos do original).

Desse modo, plena razão assiste a Fernando de Azevedo, quando escreve: "Não há geógrafo, sociólogo ou historiador que, analisando os fatos de circulação ou estudando a origem e o desenvolvimento dos Estados, não tenha realçado o papel, 'necessário e de primeira ordem', que desempenham os caminhos na vida das unidades políticas" (AZEVEDO, [195-], p. 87). Para ilustrar tal afirmativa, Azevedo recorre aliás a Lucien Febvre, que, em seu *La terre et la evolution humaine*, depois de dizer que os "caminhos políticos" "formam sempre um sistema", uma "combinação", "destinada a permitir ao Estado o livre e fácil emprego de todos os seus recursos e de todos os seus poderes", acrescenta:

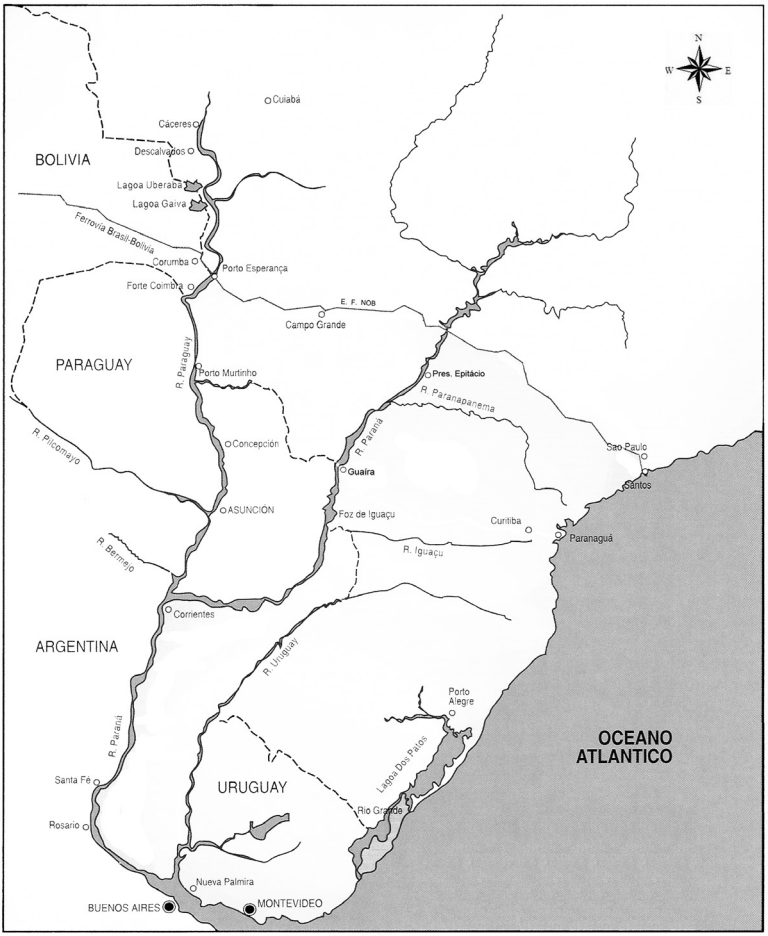
"instrumento auxiliar na descrição e compreensão" da fronteira. Tais concepções não podem, portanto, servir à elaboração de uma espécie de "tipologia da fronteira", e só podem ser úteis quando "trabalhadas na sua unidade". O autor recusa a redução desses conceitos a uma lógica puramente "espacial" e enfatiza, ao contrário, a "diversidade e contemporaneidade dos tempos históricos" na fronteira (1997, p. 159-160).

> Isto é verdadeiro quanto à França, sem dúvida, e aos seus caminhos calculados para servir à política de centralização de sua monarquia. Era verdadeiro, anteriormente [...], em relação à rede sistemática das grandes vias romanas ou das estradas reais da Pérsia no tempo de Dario; é ainda verdadeiro para a rede de viação férrea da maior parte dos Estados modernos: um estudo atento permite distinguir nela facilmente as estradas estratégicas e militares das grandes vias de trânsito ou das linhas de tráfico material [...]. [Sobre tais redes] não é a geografia desde então, é a política e a história que se exprimem diretamente: trata-se de verdadeiras armaduras forjadas [...] por homens cuidadosos de manter e de conservar grupados os elementos construtivos de uma formação nacional (*apud* AZEVEDO, [195-], p. 87-88).

Isto posto, podemos passar mais diretamente à consideração das particularidades do Extremo Oeste. Tais particularidades começam pelo fato de que, embora marcada pela continentalidade (tratando-se, como é o caso, de uma área situada a muitas centenas de quilômetros do litoral atlântico), essa região pôde, desde muito cedo, ser integrada à conquista européia graças à existência de uma via de comunicação fluvial de primeira ordem, isto é, o sistema Paraguai/Paraná, que permite, de modo relativamente fácil, seu contato com o Atlântico pela via do estuário do Prata (ver figura 1).

Ao mesmo tempo, essa área era também diretamente acessível, embora mediante sofríveis caminhos, a partir do Sudeste da América Portuguesa, que lhe fica contíguo. Desse modo, já ao fim do primeiro século da conquista a área em questão tornou-se palco do encontro de duas frentes de ocupação: a espanhola, que avançava de sul a norte, no eixo fluvial acima referido, e a portuguesa, que avançava de leste a oeste, cortando territórios dos atuais estados de São Paulo e Minas Gerais.

Figura 1
Vias de comunicaçao na Bacia Platina



Fonte: LOS RÍOS nos unen. Bogotá: CAF, 1998(adaptado).

De fato, exploradores e conquistadores espanhóis transitaram pelo sistema Paraná/Paraguai até ao norte da atual cidade de Corumbá, na região das grandes lagoas, ainda na primeira metade do século XVI. Fundada já em 1537, a cidade de Assunção tornou-se, desde então, uma referência

fundamental para a ação dos agentes do império espanhol, que estenderam sua jurisdição por todo o Extremo Oeste aqui considerado – tendo mesmo fundado em território hoje sul-mato-grossense, em fins do século XVI, a cidade de Santiago de Xerez. Desde então, aliás, os conquistadores parecem valorizar nesse território, especificamente, sua *posição*: como notou Holanda, "a cidade e província de Xerez [...] ficava na encruzilhada dos vários caminhos" que então interessavam aos espanhóis, na rota entre Santa Cruz de la Sierra e o litoral atlântico (HOLANDA, 1986, p. 132).

Os súditos do império português, por seu turno, tornam-se igualmente frequentadores do Extremo Oeste desde as décadas iniciais do século XVII: trata-se, no caso, de gente do planalto paulista, "bandeirantes", empenhados em suas "armações" de caça a escravos indígenas (HOLANDA, 1990, p. 43). Nesses percursos, como se sabe, os bandeirantes utilizavam de preferência trilhas terrestres, pelos campos e matas – fazendo portanto, conforme as palavras de um autor do século XVIII, um uso apenas ocasional das vias fluviais providas pelos afluentes do alto Paraná: "navegavam quando lhes fazia conta o navegar; e largavam as canoas nos maus passos e as tornavam a fazer de novo quando necessitavam delas" (ALMEIDA, 1944, p. 85, nota).

Desde então, portanto, essas diferentes vias integram o Extremo Oeste não apenas a um mas sim a dois "mercados regionais". É certo que, a despeito dos otimistas prognósticos iniciais, os espanhóis não lograram desenvolver na região quaisquer atividades produtivas. Os paulistas, por sua vez, nem sequer tinham em vista outro objetivo senão o cativeiro dos indígenas (cf. HOLANDA, 1986; MONTEIRO, 2000).[3] Desse modo, a referida integração se fez unicamente por meio do infame comércio de escravos índios, levados tanto a Assunção como a São Paulo. Em qualquer

3 Nessa época, de fato, "a cobiça do ouro representou, em realidade, fator tão pouco decisivo da penetração do território quanto o desejo atribuído por alguns autores aos sertanistas de São Paulo, de ampliar deliberadamente a área da colonização lusitana" (HOLANDA, 1986, p. 28).

caso, no entanto, o Extremo Oeste não passava, então, de uma distante periferia. Ademais, ele logo perdeu praticamente toda a sua importância para os interesses espanhóis, à medida em que o centro principal desses interesses, na região platina, passou de Assunção para Buenos Aires. De fato, definitivamente fundada em 1580, essa última cidade tornou-se o nó principal da vasta rota alternativa (isto é, ilícita) de abastecimento das zonas mineiras do altiplano andino, relegando a própria Assunção a uma situação periférica; Xerez, por seu turno, desapareceu ainda na primeira metade do século XVII, e os paulistas puderam tranquilamente seguir em sua faina despovoadora do Extremo Oeste ao longo do restante desse século.

Tal situação começaria a mudar a partir de um fortuito evento ocorrido em 1718: a descoberta, efetuada pelos paulistas, de jazidas auríferas em locais que correspondem à atual cidade de Cuiabá. Nunca será demais enfatizar a transcendente importância dessa descoberta para os destinos futuros do Extremo Oeste e, na verdade, de toda a América Portuguesa. Foi a partir dela, de fato, que a coroa lusitana passou a demonstrar interesse pelo domínio dessa região, passando a praticar sucessivos atos de posse: a oficialização, como *vila real*, do arraial de Cuiabá (1727), bem como a criação da capitania de Mato Grosso (1748) e de sua capital, a Vila Bela da Santíssima Trindade (1752) [cf. CANAVARROS, 2004].

A exploração do ouro levou, ademais, o Extremo Oeste a integrar-se definitivamente aos circuitos econômicos da América Portuguesa. Graças à multiplicidade dos caminhos disponíveis, nessa vasta fronteira, tal articulação pôde fazer-se por mais de um modo. Inicialmente, a integração privilegiou São Paulo, pelo fato de terem sido paulistas os descobridores das minas. Assim, logo os caminhos terrestres, ou fluvial-terrestres, antes percorridos pelos bandeirantes, deram rapidamente lugar a um caminho essencialmente fluvial, desde o alto Tietê (no atual Porto Feliz) até o porto geral de Cuiabá, percorrido por frotas de canoas que se tornariam

conhecidas como *monções* (as "monções cuiabanas", ou "de povoado").[4] A fortuna da rota monçoeira demonstra, aliás, o quanto os aspectos técnicos das vias de comunicação devem subordinar-se a outras circunstâncias sociais. De fato, as crônicas das expedições abundam em relatos sobre as imensas dificuldades da referida rota, pontilhada por mais de cem cachoeiras e outros acidentes topográficos, sobretudo nos rios Tietê, Pardo e Coxim. Tais acidentes obrigavam as frotas a penosos procedimentos, que chegavam em vários casos à necessidade de se transportarem canoas e cargas por terra, pelas margens dos rios, como única forma de se transporem os obstáculos representados pelos desníveis dos leitos fluviais (cf. Relatos monçoeiros, 1981). Nessas circunstâncias, a solução técnica mais adequada seria, evidentemente, um aperfeiçoamento das antigas práticas bandeirantes, acima referidas: nos "maus passos", isto é, os trechos de navegação dificultosa (tanto no Tietê como entre o alto Pardo e o Taquari), os percursos fluviais seriam substituídos por *percursos terrestres*, nos quais se poderiam utilizar tropas de mulas ou mesmo veículos de rodas. No entanto, ainda que tais percursos terrestres fossem facilitados, na maior parte dos casos, pela existência de terrenos de campos, favoráveis à abertura de caminhos permanentes, eles não foram jamais utilizados de modo significativo, e as monções permaneceram até seu desaparecimento, na primeira metade do século XIX, nas mesmas penosas condições de um século antes.

Holanda vincula essa preferência pelos rios à maior segurança que eles ofereceriam aos viajantes, na travessia de territórios dominados por indígenas ciosos de seu espaço e que o defenderam, durante muito tempo, de armas na mão (trata-se, no caso, sobretudo dos Kayapó, Payaguá

4 As expedições seguiam pelos rios Tietê e Paraná e em seguida, em território hoje mato-grossense/sul-mato-grossense, pelos rios Pardo, Camapuã, Coxim, Taquari, Paraguai, São Lourenço e Cuiabá; entre o rio Pardo e o ribeirão Camapuã situava-se o breve *varadouro* por terra, pelo qual se passava da bacia do Paraná para a do Paraguai e onde, ainda na década de 1720, fundou-se o sítio de apoio chamado *fazenda de Camapuã*.

e Guaikuru). A esse respeito, o mesmo autor argumenta, com razão, que os integrantes das expedições monçoeiras eram agora simples e pacíficos viajantes, isto é, comerciantes, burocratas e suas famílias – os quais evidentemente não estavam em condições de arrostar impunemente a resistência indígena do modo como o faziam os antigos bandeirantes, rudes sertanistas, habituados aos perigos do sertão e cujo ofício era aliás, precisamente, enfrentar e subjugar os indígenas (HOLANDA, 1990, p. 57, 266).

Contudo, parece lícito vincular a persistência das monções em sua forma clássica, isto é, essencialmente fluvial, também às circunstâncias do fluxo comercial entre São Paulo e Cuiabá. Condicionado pela tendência declinante da extração aurífera (dado que se tratava no caso, como se sabe, de jazidas de aluvião), esse fluxo declinou também, depois dos febris anos iniciais, tornando-se flagrantemente incapaz de justificar os pesados investimentos que seriam necessários para uma conversão da rota clássica em um eficiente e mais cômodo caminho fluvial-terrestre (cf. QUEIROZ, 2006).

Paralelamente à via monçoeira, por outro lado, a integração do Extremo Oeste com o Sudeste português pôde ser feita por um outro trajeto, esse inteiramente terrestre: o chamado "caminho de Goiás", que desde 1737 passou a ligar Cuiabá ao litoral atlântico via Goiás e Minas Gerais. Como já apontou Lenharo, a emergência dessa nova via ocorreu em circunstâncias marcadas pelas sucessivas descobertas de jazidas auríferas: depois das de Cuiabá, as de Goiás (1725) e em seguida (1734) aquelas do vale do Guaporé, na região que primeiro se chamou "Mato Grosso" e onde efetivamente se fundou, em 1752, a capital dessa capitania. Assim, o referido caminho terrestre correspondeu naquele momento às necessidades das populações que se deslocavam ao sabor do declínio das minas antigas e da descoberta de novas, e teve, inicialmente, pouco impacto no comércio de Cuiabá (LENHARO, 1982). Ademais, tendo sido sempre, em vasta extensão, uma simples trilha de mulas, o caminho de Goiás não

logrou substituir completamente a rota monçoeira, na medida em que os rios continuavam a ser o único meio de transporte de itens volumosos e pesados como eram, por exemplo, as peças de artilharia e outros artefatos bélicos (HOLANDA, 1990, p. 259).

Finalmente, as zonas auríferas do Extremo Oeste, sobretudo aquelas situadas no vale do Guaporé, puderam ligar-se também a um outro mercado, aliás mais internacional que propriamente regional: o mercado de Belém, diretamente vinculado ao comércio ultramarino por meio da Companhia de Comércio do Grão-Pará e Maranhão, que operou entre 1755 e 1778. Essa conexão se fez principalmente pela rota fluvial dos rios Guaporé e Madeira, a partir da Vila Bela da Santíssima Trindade, por meio de expedições aliás chamadas "monções do norte" – justamente por serem em tudo semelhantes às monções cuiabanas (cf. LAPA, 1973).

É até desnecessário dizer que, enquanto isso, permanecia fechada aos luso-brasileiros a rota pelo estuário do Prata. De fato, os espanhóis controlavam essa rota até o médio curso do rio Paraguai, onde possuíam não apenas Assunção como também, mais ao norte, a vila de Concepción (1773). Isso, todavia, não quer dizer que o Extremo Oeste tenha permanecido impermeável às ligações com os mercados do lado espanhol. Em certo momento do século XVIII, por exemplo, uma curiosa ligação foi providenciada, entre Assunção e as zonas auríferas do Extremo Oeste, pelos Payaguá, os célebres canoeiros do Pantanal – que cedo aprenderam a trocar cativos e ouro, além de outros despojos das monções por eles atacadas, pelas quinquilharias dos assuncenhos (HOLANDA, 1986). Mais significativo e duradouro foi, contudo, o comércio de contrabando entre os dois lados da fronteira, desde o Guaporé ao médio Paraguai. Por esse comércio, o Extremo Oeste manteve contatos especialmente com os *pueblos* das províncias de Moxos e Chiquitos (em território da atual Bolívia), trocando sobretudo ouro e gêneros europeus por prata, cavalos e mulas (cf. VOLPATO, 1987).

No presente texto, contudo (dada a impossibilidade de abarcar toda a multiplicidade de aspectos que oferece o estudo das vias de comunicação do Extremo Oeste), procurarei concentrar-me especialmente no que concerne à parte sul da antiga capitania de Mato Grosso, correspondente atualmente ao estado de Mato Grosso do Sul[5] (com a evidente ressalva de que as diversas porções do Extremo Oeste não podem ser completamente separadas, vale dizer, a história de uma não pode ser compreendida sem referências à história das outras).

O sul do Mato Grosso colonial

Desprovida de jazidas auríferas, a porção sul da capitania de Mato Grosso permanecia essencialmente como uma "área de passagem", na medida em que nela se situava a maior parte do trajeto das monções cuiabanas. É certo que, ainda nos primeiros anos da década de 1720, estabeleceram-se em diversos pontos dos rios monçoeiros, em território hoje sul-mato-grossense, sítios de lavoura destinados a abastecer os viajantes. Tais sítios, contudo, com a única exceção da *fazenda Camapuã*, já em 1730 haviam sucumbido à ofensiva dos Kayapó e Guaikuru. No referido contexto de constante diminuição da importância propriamente comercial das monções, tais sítios jamais foram reconstruídos, de modo que, em face da inexistência de estímulos econômicos aptos a sustentar uma migração espontânea, o SMT permaneceu, até o final do período colonial, virtualmente incapaz de atrair povoadores não-índios.

Entretanto, assim como ocorrera um século e meio antes, por parte dos espanhóis, essa porção era muito valorizada, agora pelos dirigentes

5 Como se sabe, esse estado foi criado apenas em 1977, por desmembramento do estado de Mato Grosso. Desse modo, a fim de simplificar a redação, evitando ao mesmo tempo o anacronismo, o território que viria a constituir esse novo estado é designado, no presente trabalho, como "antigo sul de Mato Grosso" ou simplesmente SMT.

coloniais lusos, por sua *posição*, isto é, pelas peculiaridades de sua localização como território de ligação entre o Sudeste e as zonas auríferas e, ao mesmo tempo, como uma área de proteção ao interior da América portuguesa, em face das ameaças de invasão pelo inimigo espanhol.[6] Assim, o SMT veio a ser objeto de significativos investimentos estatais. A esse respeito, destaca-se inicialmente o interessantíssimo projeto, ao fim frustrado, associado ao célebre morgado de Mateus (D. Luís Antônio de Sousa Botelho Mourão, então capitão-general da capitania de São Paulo). Essa iniciativa centrava-se, como se sabe, no forte do Iguatemi, fundado em 1767 às margens desse afluente do alto Paraná, no extremo sul do atual Mato Grosso do Sul. Esse forte deveria ser um importante ponto de defesa do território e de apoio a um novo caminho fluvial entre São Paulo e Cuiabá (o qual utilizaria, ao invés do rio Pardo, o Iguatemi, e ao invés do Taquari, o rio Ipané-Guaçu[7]). Mais do que isso, contudo, o projeto, integrado à estratégia pombalina, constituiu uma tentativa de criar no SMT uma "fronteira econômica": o forte do Iguatemi deveria ser um centro de atividades agropecuárias, para o qual foram de fato encaminhados, além de soldados, centenas de famílias de "colonos" (cf. BELLOTTO, 1979).

Frustrado esse projeto (o forte do Iguatemi foi tomado pelos espanhóis em 1777), a ação estatal lusa acabou por limitar-se no SMT ao simples aparelhamento defensivo em face dos adversários indígenas e espanhóis. Esse foi, de fato, o sentido da fundação de seus primeiros sítios duradouros[8] povoados por não-índios: o forte Coimbra (1775), o povoado

6 A propósito, cabe lembrar que as duas coroas ibéricas, a despeito de várias tentativas (iniciadas com o Tratado de Madri, de 1750), jamais conseguiram chegar a um efetivo acordo sobre os limites entre suas possessões sul-americanas, de tal modo que o Extremo Oeste, como outras zonas de fronteira entre essas possessões, foi palco de constantes disputas e tensões.

7 Embora situado hoje em território da República do Paraguai, o rio Ipané-Guaçu havia sido demarcado, no âmbito do depois malogrado Tratado de Madri, como limite sul da capitania de Mato Grosso.

8 Convém notar que a *fazenda de Camapuã* desapareceu enquanto tal no século XIX e não tem qualquer relação direta com a atual cidade sul-mato-grossense também denominada *Camapuã*.

de Albuquerque (a atual Corumbá, 1778) e o fortim de Miranda (1797). Tais estabelecimentos destinavam-se, de fato, a defender a posse lusa desse território, garantindo, entre outras coisas, a segurança da rota monçoeira – que, embora constantemente diminuída em sua dimensão comercial, continuava importante para os interesses estatais pelo fato de ser, como foi dito, a única capaz de transportar apetrechos bélicos de maior peso e volume.

Povoamento não-índio do SMT e novas vias de transporte e comunicação

As coisas começariam a mudar, com relação ao SMT, depois que passaram a entrar em cena novos grupos de povoadores não-índios, a partir da terceira década do século XIX. Tratou-se aí de um movimento claramente conectado às novas realidades do centro-sul do Brasil, surgidas depois da vinda da corte portuguesa para o Rio de Janeiro. O aumento das necessidades de abastecimento dessa cidade, bem como a expansão da monocultura cafeeira no vale do Paraíba, repercutiram, como se sabe, sobre todo o interior da colônia, levando por exemplo a uma expansão da pecuária bovina em direção aos territórios situados cada vez mais a oeste. Desse modo, num movimento típico de uma *frente de expansão*, encaminharam-se para o SMT migrantes provenientes da província de Minas Gerais e do norte da província de São Paulo – vale dizer, as regiões nucleadas pelas povoações de Uberaba (MG) e Franca (SP). Tais populações encaminharam-se sobretudo para os campos limpos e cerrados do planalto sul-mato-grossense, situado na bacia do Paraná (cf. LUCÍDIO, 1993). Simultaneamente, vieram também migrantes provenientes do norte, isto é, das zonas pecuárias situadas no entorno de Cuiabá – os quais se dirigiram, sobretudo, para os campos de criação situados na porção meridional

do Pantanal (cf. CORRÊA FILHO, 1926). Desde então, essas migrações deram novo significado aos antigos povoados de Albuquerque (Corumbá) e Miranda e levaram ainda ao surgimento de uma nova povoação: Santana do Paranaíba, fundada pelos mineiros no extremo oriental do mencionado planalto (região então conhecida como *sertão dos Garcia*) e elevada à condição de freguesia já em 1838.

O significado maior dessas migrações, contudo, reside no fato de que pela primeira vez, depois das frustradas tentativas da década de 1720, povoadores não-índios estabeleciam no SMT, independentemente de uma iniciativa estatal direta, atividades produtivas duradouras – as quais permitiram, por seu turno (também pela primeira vez desde o antigo comércio de escravos indígenas), uma efetiva integração dessa porção do Extremo Oeste ao nascente mercado nacional brasileiro. Tratava-se, por certo, de uma economia pobre e frágil, na medida em que ela se centrava na "exportação" de gado bovino magro (o qual, depois de engordado nas invernadas mineiras, seguia para o abate nos centros urbanos do Sudeste, especialmente o Rio de Janeiro). Mesmo assim, o novo povoado de Santana do Paranaíba logo se converteu no nó ideal de um novo sistema de comunicações, que começou a tomar forma ainda na primeira metade do século XIX. De fato, o povoamento não-índio do *sertão dos Garcia* parecia tornar viável, aos olhos dos grupos dirigentes da província, a abertura de um novo caminho terrestre entre Cuiabá e o Sudeste – caminho esse que, passando por Paranaíba, seria muito mais curto que o anterior, que seguia por Goiás. Foi efetivamente aberto, ainda na década de 1830, o chamado "caminho do Piquiri", ligando Cuiabá diretamente a Santana do Paranaíba (e daí, portanto, a Uberaba e a todo o Sudeste brasileiro). A esse respeito, contudo, é interessante notar que, já nessa época, delineia-se o interesse, por parte dos habitantes não só de Cuiabá como também de Paranaíba, em vinculações diretas com a província de São Paulo, deixando de lado não só o território goiano como também o mineiro. Assim, chegou a ser

efetivamente aberto um caminho terrestre que, partindo de Paranaíba e cruzando o rio Paraná na altura das atuais cidades de Aparecida do Taboado (MS) e Santa Fé do Sul (SP), seguia para as vilas paulistas de Araraquara e Piracicaba. Esse caminho (conhecido, sobretudo na literatura paulista, como *picadão de Cuiabá*) não prosperou, contudo, como se imaginava. Ao que parece, ele estava demasiado adiante de seu tempo, vale dizer, a demanda paulista por gado bovino não estava, ainda, em condições de atrair diretamente o grosso da produção da província de Mato Grosso (QUEIROZ, 2008**a**).

Mais efetiva, no tocante à vinculação entre o SMT e São Paulo, parece haver sido uma outra ligação, estabelecida na mesma época, entre Santana do Paranaíba e a vila de Piracicaba: no caso, uma via fluvial, que seguia pelos rios Paranaíba, Paraná e Tietê. Curiosamente, as expedições que transitavam por essa via foram ainda chamadas *monções* e, segundo o registro de um memorialista, parecem haver sido responsáveis, "até 1865 pouco mais ou menos", por um ativo comércio entre as duas mencionadas povoações, realizado "em canoas, batelões e barcas": "Essas monções eram anuais e por elas se exportavam milhares de rolos de algodão branco tecido no sertão, algodão em ramas, queijo em grande quantidade, muito toucinho; e importavam sal, café, ferro, fazendas e outras mercadorias" (FLEURY, 1925, p. 36).

Na verdade, as vias fluviais foram objeto no SMT, em meados do século XIX, de uma renovada atenção, embora ainda ligada, em preponderante medida, aos interesses estatais. O contexto, agora, era o das disputas territoriais entre o Império do Brasil e a República do Paraguai, as quais colocavam em causa o direito que os brasileiros julgavam ter sobre o extremo sul da então província de Mato Grosso. Nesse contexto, o governo imperial deliberou construir, abrangendo tanto a zona litigiosa como suas vizinhanças, uma rede de colônias militares, as quais deveriam ser servidas, prioritariamente, pela navegação fluvial. Assim surgiram de fato, em território paulista, as colônias de Avanhandava e Itapura (no rio Tietê);

em território da nova província do Paraná (criada em 1853), a colônia de Jataí (no rio Tibagi); enfim, em terras do atual Mato Grosso do Sul, colônias junto aos rios Miranda, Brilhante e Dourados. Na dinamização desses caminhos fluviais, conjugaram-se esforços estatais e, pode-se dizer, "paraestatais" – assim considerados aqueles associados às iniciativas do político e fazendeiro paulista Barão de Antonina (João da Silva Machado). Estabelecido com seus interesses na porção do território paulista que logo se converteria na nova província do Paraná, o barão patrocinou a partir de fins da década de 1840, em plena sintonia com os desígnios da política imperial, a abertura de uma corrente de comunicações que, partindo da colônia do Jataí, seguia pelos rios Paranapanema, Ivinhema e Brilhante para atingir, após um percurso por terra, os rios da bacia do Paraguai, pelos quais se seguia para Miranda, Corumbá e Cuiabá (cf. QUEIROZ, 2008**a**; WISSENBACH, 1994; REIS, 1989).

Desse modo, pode-se dizer que, por vias tanto terrestres como fluviais, não apenas o SMT mas todo o centro-sul da então província de Mato Grosso encontrava-se, no início da segunda metade do século XIX, fortemente ligado ao mercado regional do Sudeste brasileiro. Toda essa situação, contudo, deveria mudar ainda na década de 1850, quando se concretiza um antigo objetivo da política imperial: a abertura do sistema Paraguai/Paraná à navegação brasileira.

As novas realidades criadas pela abertura do rio Paraguai

O tema da navegação pelo rio Paraguai constitui um dos mais fascinantes na história das comunicações mato-grossenses/sul-mato-grossenses. Pelo que se percebe, de fato, a via do estuário do Prata era unanimemente considerada, desde a virada do século XVIII para o XIX, como a melhor de todas as alternativas então possíveis para a comunicação entre Mato Grosso e o restante do Brasil (QUEIROZ, 2008**a**).

Não é difícil, na verdade, compreender tal forma de pensar. Em meados do século, por exemplo, um ex-presidente da província lembrava que na bacia do Paraguai se situavam as principais povoações mato-grossenses, a maior parte de sua população e o grosso de sua vida econômica; assim, levando em conta ainda que esse vale permitia, em grande extensão, a navegação a vapor, o autor concluía pela "imensa vantagem" que apresentava a navegação do Paraguai "sobre as outras vias fluviais de comunicação" eventualmente disponíveis, a saber, as vias dirigidas à Amazônia e aquelas da bacia do Paraná em território brasileiro (LEVERGER, 1975, p. 30-31).

Em comparação com os caminhos interiores, a via pelo estuário implicaria, por certo, em uma enorme ampliação da distância absoluta entre Cuiabá e o Rio de Janeiro, por exemplo. Em termos relativos, contudo, o significado dessa via era bem o oposto. Possuindo condições de navegação que, sobretudo de Corumbá para baixo, variavam de regulares a excelentes, o sistema Paraguai/Paraná, além de proporcionar aos viajantes inéditas condições de conforto, permitiria um significativo encurtamento do tempo das viagens. Ele representaria, desse modo, uma verdadeira libertação em face das limitações então impostas pelo tráfego em lombo de mulas (no caso dos caminhos de terra) e pelos inúmeros trechos encachoeirados (nos caminhos fluviais interiores). Todas essas vantagens, enfim, além de beneficiarem diretamente as relações comerciais, facilitariam o aparelhamento militar da fronteira, fortalecendo desse modo a soberania do Império sobre o Extremo Oeste.

Em suma, as qualidades dessa rota parecem ilustrar perfeitamente as observações de um clássico da Geografia dos Transportes, que alude à "tendência instintiva de procurar sempre o 'caminho de menor impedimento', e da qual uma das formas é aproveitar os rios, por serem 'caminhos que andam'" (SILVA, 1949, p. 1). De fato, segundo o mesmo autor, as mercadorias, bem como os viajantes, "parecem, teoricamente, obedecer, como a água, à *lei da gravidade*, isto é, *descem* das vertentes para os vales e destes para os *escoadouros*, ou portos" – seguindo, "à maneira das águas

fluentes, os percursos de mais fácil escoamento" (id., ibid., p. 1; grifos do original).

Havia, por certo, em termos puramente técnicos, uma outra alternativa capaz de propiciar os mesmos benefícios da navegação via estuário e ainda com duas vantagens adicionais (menor distância e percurso inteiramente em território brasileiro): uma estrada de ferro ligando diretamente Mato Grosso ao litoral atlântico brasileiro. Mas, enquanto a construção de tal alternativa não poderia ser senão extremamente dispendiosa, a via do estuário, ao contrário, era gratuitamente concedida pela natureza, e os únicos empecilhos a sua utilização eram de natureza política, decorrentes do fato de que tanto o baixo Paraguai como o baixo Paraná e o estuário estavam sob o controle de outros países.

Tais empecilhos, por sua vez, foram removidos na década de 1850. Em 1852, derrubado Juan Manuel de Rosas, o Império logrou obter o livre trânsito pelo território da Confederação Argentina; em seguida, entre 1856 e 1858, ajustou com a República do Paraguai o direito de passagem pelo baixo Paraguai. Nesse contexto, o governo imperial logo providenciou a organização de uma empresa que, mediante subvenção, efetuaria a navegação a vapor entre Montevidéu e Cuiabá, em correspondência com as linhas brasileiras para a capital uruguaia. Surgiu assim a *Companhia de Navegação do Alto Paraguai*, que iniciou suas operações em novembro de 1859 (cf. Relatório do presidente da província de Mato Grosso, Herculano F. Penna, em 3/5/1862, p. 91-95). O comércio mato-grossense cresceu rapidamente, estimulado, entre outras coisas, pelo fato de que, nos portos de Montevidéu e Buenos Aires, não se cobravam direitos sobre o "comércio de trânsito", isto é, "aquele que, proveniente de ultramar, era conduzido aos países vizinhos" (ZANOTTI DE MEDRANO, 1989, p. 288). Desde logo se destacou, nesse processo, o até então modesto povoado de Corumbá – o qual, situado às margens do rio Paraguai, encontrava-se em uma posição especialmente favorável para o comércio, pois até ali podiam chegar até mesmo embarcações de navegação oceânica. Dali para cima, ao

contrário, as condições de navegação do rio Paraguai (bem como de seus afluentes São Lourenço e Cuiabá, que davam acesso à capital da província) tornavam-se cada vez mais precárias, impedindo o trânsito de embarcações de maior porte. Aos atributos favoráveis à sua transformação em um centro comercial, Corumbá aliava ainda sua condição fronteiriça, de modo que esse povoado passou a ser objeto de significativos investimentos oficiais relativos a seu aparelhamento urbano e militar:

> Em 1858, o governo imperial determina a construção de um Arsenal de Guerra e do Trem Naval em Corumbá. Para efetivar as obras envia sessenta e sete operários [...]. Ao mesmo tempo determina [...] que sua área urbana seja traçada, [...] os edifícios públicos fossem planejados e os orçamentos para sua construção enviados ao governo imperial. A Mesa de Rendas, que funcionava em um rancho de palha, ganha um novo edifício. Os vapores de guerra da marinha são estacionados em Corumbá (GARCIA, 2001, p. 43-44).

Desse modo, além de estar geograficamente bem localizada e contar com um porto alfandegado, a povoação de Corumbá se beneficiava da presença de "uma massa consumidora em crescimento e com razoável poder aquisitivo, representada pela concentração de militares ali estacionados" (GARCIA, 2001, p. 43-44).

Contudo, todo esse desabrochar foi interrompido e em parte destruído pela irrupção do dramático conflito conhecido como Guerra do Paraguai, iniciado em 1864-1865. Ademais de fecharem novamente o rio Paraguai à navegação brasileira, as operações bélicas devastaram tanto a República do Paraguai quanto o SMT – haja vista que, como se sabe, a guerra começou precisamente com a ocupação paraguaia desse território, aí incluída a própria vila de Corumbá. Em face da traumática experiência dessa guerra, do ponto de vista do Estado nacional brasileiro, a condição fronteiriça do Extremo Oeste – que, num primeiro momento, havia favorecido o desenvolvimento da via fluvial platina – pareceu então voltar-se

contra essa via. De fato, bloqueado o baixo Paraguai, o exército paraguaio pudera manter por vários anos a ocupação do SMT, enquanto as tropas imperiais enviadas para reconquistar esse território se debatiam com todas as velhas e conhecidas deficiências dos caminhos interiores (cf. TAUNAY, 1925). É certo que, no pós-guerra, a República do Paraguai, quase completamente destruída, não mais parecia em condições de obstar a navegação brasileira. Havia ainda a temer, contudo, a possibilidade de um conflito com a Argentina, em cuja hipótese seria evidentemente fechada ao Brasil a própria entrada pelo estuário do Prata.

Em tais circunstâncias, consolidou-se nos círculos dirigentes brasileiros a convicção de que a soberania brasileira sobre o Extremo Oeste não podia depender unicamente da disponibilidade do sistema Paraguai/Paraná. Em um trabalho publicado em 1873, o engenheiro Eduardo José de Moraes, por exemplo, considerava supérfluo insistir sobre as razões da "necessidade do estabelecimento de uma via de comunicação, pelo interior do Império, para a província de Mato Grosso", por estar tal necessidade já "perfeitamente demonstrada" (MORAES, 1873, p. 5-6). Nessa obra, aliás, o autor defendia para essa ligação um caminho misto, fluvial-terrestre, partindo do porto catarinense de S. Francisco do Sul. Além disso, ainda no início da década de 1870, no âmbito de uma concessão feita pelo governo imperial ao então visconde de Mauá, minuciosos estudos chegaram a ser feitos para uma outra ligação mista (no caso, férreo-fluvial), agora entre Curitiba e Miranda (que seria o *Caminho de Ferro de D. Isabel*, cf. LLOYD, 1875).

Nada disso, contudo, foi adiante. De nada adiantou Mauá haver severamente criticado, a propósito do projetado caminho de Dona Isabel, os "espíritos rotineiros e de idéias mesquinhas", "aqueles a quem faltam a energia e força de vontade" e para os quais "afigura-se uma utopia" a idéia de uma estrada tal como a proposta (in: LLOYD, 1875, p. III-IV). O fato é que tais vias interiores eram ainda extremamente problemáticas, fosse

pelo elevadíssimo custo de uma linha inteiramente ferroviária, fosse pelos sucessivos transbordos requeridos no caso das vias mistas. Desse modo, elas não poderiam, em absoluto, competir com as luminosas perspectivas associadas à navegação do sistema Paraguai/Paraná, extraordinariamente cômoda e eficiente – enquanto, ademais, as possibilidades de um conflito Brasil-Argentina permaneciam, na maior parte do tempo, apenas no terreno das hipóteses.

Em tais circunstâncias, a via platina acabou por reemergir, ao fim da guerra, ainda mais fortalecida, visto que os rios foram declarados abertos não apenas aos ribeirinhos mas a toda navegação internacional. Nessas condições, ela efetivamente representou, para o sistema de transportes da província de Mato Grosso, praticamente uma revolução, propiciando a essa província a conexão simultânea com os mercados regionais do Prata, com o mercado nacional brasileiro e diretamente com o próprio mercado mundial.[9]

A vila de Corumbá retomou seu crescimento e, aliás, não demorou muito a arrebatar de Cuiabá a posição de principal polo comercial da província. A porção mato-grossense situada no vale do rio Paraguai passou de certa forma, com as ressalvas que serão adiante expostas, a fazer parte do espaço econômico platino. Capitais provenientes do Prata foram investidos, por exemplo, na fundação de um *saladeiro* (charqueada) em *Descalvados*, no alto Paraguai, atual município de Cáceres. Fundado em 1873-1874 pelo empresário argentino Rafael del Sar, esse estabelecimento foi, por volta de 1880, vendido ao uruguaio Jaime Cibils y Buxareo – o qual, por sua vez, ampliou as terras adquiridas e transformou o saladeiro em uma moderna fábrica de caldo e extrato de carne, cuja produção era exportada para a

9 A esse respeito, v. Album graphico do Estado de Matto-Grosso (1914) e Reynaldo (2004). Sobre a cidade de Corumbá, nessa época, v. o abrangente estudo de Souza (2008). Sobre os trabalhadores empregados na navegação, v.er Oliveira (2005).

Europa (WILCOX, 1992, p. 137-140). A presença platina era também registrada, já em 1878, no importante ramo da navegação fluvial, por meio de uma "companhia de vapores argentinos" que navegava entre Buenos Aires e Corumbá (cf. QUEIROZ, 2008**a**, p. 40).

A vinculação com o mercado mundial, por seu turno, fica patente quando se observa que o polo comercial de Corumbá, em especial, tende a apresentar-se cada vez mais internacionalizado, sobretudo a partir de fins do século XIX, quando se amplia o movimento de exportação de capitais dos países centrais do capitalismo em direção aos países periféricos – de tal modo que a "burguesia mercantil" de Corumbá era, de fato, composta em grande parte por comerciantes estrangeiros, isto é, portugueses, italianos, alemães etc. (CORRÊA, 1985, p. 18-20).[10]

Além disso, é importante notar que todo um *sistema de transportes* se formou, na porção centro-sul da província, em torno do eixo do rio Paraguai – em detrimento, em parte, das ligações diretas com o Sudeste brasileiro.[11] Dinamizou-se, efetivamente, a navegação dos principais afluentes do Paraguai, de modo que os portos de Miranda e Aquidauana (nos rios homônimos), bem como Coxim (no rio Taquari), puderam tornar-se importantes *subpolos* comerciais – a partir dos quais as correntes comerciais irradiadas desde Corumbá prosseguiam, por caminhos terrestres, para o interior do SMT e até mesmo o sul de Goiás e a região de Santana do Paranaíba. Algo semelhante ocorreu, mais ao norte, com relação a Cáceres (situada sobre o rio Paraguai) e Cuiabá, cujo comércio abastecia amplas porções do centro-norte da província. O extremo sul da província (vale

10 A historiografia está ainda a dever estudos mais aprofundados sobre esse "ciclo comercial" centrado em Corumbá. Para algumas considerações a esse respeito, v. TARGAS e QUEIROZ, 2006; QUEIROZ, 2007.

11 Segundo o testemunho de Taunay, já antes da eclosão da guerra com o Paraguai a via platina havia infligido um sério golpe nas ligações comerciais diretas entre Mato Grosso e o Sudeste. De fato, Garcia registra que Taunay, em sua obra *Marcha das forças*, "descreve o aspecto decadente de cidades de São Paulo como resultado da abertura da navegação do rio Paraguai e do fim do comércio com Mato Grosso pelas estradas do sertão" (GARCIA, 2001, p. 77, nota 212).

dizer, o sul do atual Mato Grosso do Sul), por sua vez, integrou-se aos fluxos comerciais platinos por meio de suas vinculações terrestres com o porto paraguaio de Concepción – que proporcionava aos habitantes dessa região, por meios lícitos ou mais comumente ilícitos, condições de intercâmbio mais favoráveis que aquelas providas por qualquer outro dos centros comerciais acima citados (QUEIROZ, 2008**a**).

A despeito de tudo o que foi dito, é preciso evitar certa tendência, muito presente na historiografia, a uma superestimação dos efeitos da abertura da via platina.[12] Ainda aqui, de fato, as circunstâncias meramente "técnicas" (isto é, a disponibilidade de uma via de transporte e comunicações de alta qualidade) constituíam apenas uma dimensão, embora crucial, de um contexto econômico e social muito mais amplo. Nas primeiras décadas, com efeito, não podiam ser senão muito limitados os efeitos da nova via sobre a estrutura produtiva do Extremo Oeste. A integração com os mercados do Prata, por exemplo, não tinha como atingir dimensões tão amplas como previam os luminosos prognósticos da época (cf. ZANOTTI DE MEDRANO, 1989, p. 320), visto que as economias platina e mato-grossense – ambas centradas na pecuária bovina – eram, na época, mais concorrentes que complementares. Assim, o principal, para não dizer o único gênero que teve sua exploração diretamente estimulada pela existência da nova via (e a consequente vinculação aos circuitos platinos) foi a erva-mate – dado que a província de Mato Grosso possuía, em seu extremo sul, vastos ervais nativos cuja exploração, intensificada após a guerra com o Paraguai, permitiu uma crescente participação no mercado consumidor argentino.[13]

---

12 Um exemplo particularmente notável dessa superestimação, tanto em termos quantitativos como qualitativos, pode ser visto em Alves (1984). Entretanto, apreciações exageradas foram, em determinados momentos e em variados graus, compartilhadas por vários autores (dos quais, aliás, não me excluo).

13 Vale lembrar que a Argentina, o grande mercado consumidor da erva-mate, não possuía senão uma pequena extensão de ervais nativos, de modo que, até pelo menos a década de 1920, ela dependeu quase totalmente da importação.

Já com relação às vinculações com o mercado nacional brasileiro, o aproveitamento da nova via dependeria crucialmente da industrialização do setor pecuário da economia do Extremo Oeste (uma vez que não se poderia, evidentemente, cogitar de transportar, pela via fluvial, gado em pé). O caminho seria, portanto, a produção de charque, gênero de amplo consumo no mercado brasileiro e cuja produção poderia em princípio beneficiar-se dos baixos preços relativos tanto das terras como da matéria-prima. Na época, contudo, e a despeito dessas vantagens relativas de Mato Grosso, os países platinos (além da própria província do Rio Grande do Sul), possuidores já de uma sólida economia charqueadora, apresentavam-se claramente melhor posicionados, em termos geográficos, para atender ao mercado brasileiro. Desse modo, é significativo que, conforme foi dito acima, a primitiva charqueada de del Sar e Cibils acabou por transformar-se em uma fábrica de caldo e extrato de carne – produtos que, possuindo um valor unitário muito superior ao do charque, logravam, ao contrário deste último, suportar os custos de um longo percurso por vias fluviais e marítimas (QUEIROZ, 2008**b**). A despeito, portanto, das constantes referências da historiografia ao desenvolvimento das charqueadas no antigo Mato Grosso, após a abertura do rio Paraguai, a verdade é que, nessa região, a produção de charque somente começou a alcançar certa projeção na última década do século XIX – isto é, quando o crescente direcionamento do rebanho platino para o abate nos frigoríficos passou a abrir ao charque mato-grossense um espaço antes inexistente (cf. NASCIMENTO, 1992; BORGES, 2001).

Enfim, a verdade é que o dinamismo econômico revelado após a abertura dos rios foi muito modesto, e somente adquire certa significação no confronto com a modéstia, ainda maior, dos padrões da economia do Extremo Oeste no período anterior. De modo geral, a existência da via platina não representou uma *condição suficiente* para o desenvolvimento das atividades produtivas em Mato Grosso: além dos problemas internos de organização da economia, a *distância*, ainda que agora atenuada pela maior

eficiência dos transportes, continuava a constituir um empecilho à plena vinculação dessa região aos mercados externos (cf. QUEIROZ, 2008**b**; v. tb. FRANK, 1999).

Desse modo, a notável ampliação do comércio, responsável pelas transformações que têm impressionado os estudiosos, tendeu na verdade a concentrar-se na *importação* – sustentada por sua vez, em grande parte, por diversas medidas do governo imperial. Em outras palavras, a importação pôde crescer mais que a exportação graças, precisamente, à condição fronteiriça do Extremo Oeste. Foi essa condição, com efeito, que levou o governo imperial – antes, durante e após a guerra com o Paraguai – a decretar sucessivas isenções tributárias e a realizar na região significativos gastos militares, os quais foram responsáveis pela ampliação do mercado consumidor numa escala que, embora modesta, em termos absolutos, foi decisiva para a constituição, por exemplo, do polo comercial de Corumbá. Essa vila, de fato, também no pós-guerra continuou a ser objeto de diversas medidas governamentais:

> o governo imperial concede isenção de impostos de importação para o porto alfandegado daquela cidade, em 1866; em 1872 a isenção é prorrogada por mais cinco anos, vencendo somente em 1878; a concentração militar na cidade, que já era grande antes da Guerra do Paraguai, aumenta depois da guerra, com a instalação do arsenal da marinha, removido de Cuiabá (GARCIA, 2001, p. 103).

A importância decisiva dessa "massa consumidora em crescimento", como já foi referido, era efetivamente constatada, logo após a guerra, pelo próprio presidente da província – que aliás reconhecia, ao mesmo tempo, a falta de bases produtivas para o comércio:

> Também falha completamente a base em que repousa o comércio, propriamente dito. Não há agricultura, não há indústria, não há exportação: conseguintemente, o comércio mantém-se num círculo

> acanhadíssimo e quase que se destina [...] a prover a população [...] onde apenas avulta o elemento oficial, e particularmente o elemento militar. Arredassem-se estes dois elementos, e o comércio de Mato Grosso desapareceria (Relatório apresentado pelo presidente Francisco J. Cardoso Júnior em 4/10/1872, p. 90).

Avaliação semelhante, na verdade, era feita por outro presidente ainda em 1887: "Conserva-se o comércio quase estacionário, e definharia completamente se não fosse alentado pela considerável quantia que anualmente ministra o Tesouro para as despesas da província" (Relatório do presidente J. J. Ramos Ferreira em 1º/11/1887, p. 112-113). Vale notar que tais avaliações são confirmadas pelos dados coligidos por Borges, os quais mostram que, até 1897, o valor das importações realizadas por Mato Grosso superava, em muito, o valor das exportações – de modo que ainda então essa economia dependia, para sustentar-se, dos recursos remetidos pelo governo central (BORGES, 2001, p. 44-46). Elas também confirmam, por sua vez, as asserções segundo as quais o capital mercantil, em Mato Grosso, "não estava ancorado em uma atividade produtiva forte" (GARCIA, 2001, p. 122).

De todo modo, mesmo descontando-se as referidas tendências à superestimação, essa particular forma de conjugação das circunstâncias dos *caminhos* e das *fronteiras* influenciou decisivamente a história mato-grossense/sul-mato-grossense. A esse respeito, convém ressaltar a importância assumida pela exploração ervateira, que constituiu, no que tange à produção, o mais notável e duradouro efeito da abertura da via platina (e, por conseguinte, da vinculação do antigo sul de Mato Grosso aos mercados regionais do Prata). Sabe-se de fato que, desde o início, a Argentina constituiu praticamente o único mercado consumidor da erva sul-mato-grossense, num esquema que operou sempre, até o colapso dessa economia na década de 1960, numa interessante forma de "divisão do trabalho", a saber: no SMT efetuava-se a extração e o primeiro beneficiamento da

erva (o chamado "cancheamento"), enquanto a preparação final do produto, bem como sua distribuição no mercado, ficavam a cargo de estabelecimentos situados em Buenos Aires.

Tal esquema parece haver-se iniciado já na década de 1870, mediante a associação (aparentemente informal) entre dois empresários: Tomás Laranjeira, brasileiro, e Francisco Mendes Gonçalves, português, ambos ex-fornecedores do exército brasileiro na guerra com o Paraguai. Segundo relatos memorialísticos, Mendes Gonçalves estabeleceu-se em Buenos Aires, onde fundou em 1874 a empresa *Francisco Mendes & Cia.* – que recebia, preparava e distribuía a erva-mate cancheada que lhe era remetida do SMT por Laranjeira. O empreendimento fundado por Laranjeira deu origem à célebre empresa conhecida como *Companhia Mate Laranjeira* – que chegou a deter, até por volta de 1920, um virtual monopólio dos ervais sul-mato-grossenses e, embora passando por notáveis transformações, exerceu um papel preponderante nessa economia ervateira até a década de 1940. Pelo que se sabe, após 1902 Francisco Mendes entrou formalmente na composição acionária desse empreendimento – o qual, aliás, até 1929 (sob os nomes de *Laranjeira, Mendes & Cia.* e, depois, *S. A. Empresa Mate Laranjeira*) manteve mesmo sua sede em Buenos Aires. Em 1929, novamente com o nome de Companhia Mate Laranjeira, a empresa voltou a ter sua sede no Brasil (no Rio de Janeiro), mas inicialmente como uma simples subsidiária da *Empresa* argentina (cf. CORRÊA FILHO, 1925; *Panegírico*..., 1941).

Ao longo de todo esse período, a companhia lançou mão dos transportes fluviais para a exportação de seus produtos. Inicialmente, Laranjeira utilizava o porto paraguaio de Concepción, onde a erva era embarcada para o mercado argentino e eram, ao mesmo tempo, recebidos os gêneros de consumo destinados aos trabalhadores dos ervais (ROSA, 1962, p. 29-30). No início da década de 1890 tais operações foram nacionalizadas (pelo menos oficialmente) mediante o estabelecimento do porto *Murtinho*, já no trecho sul-mato-grossense do rio Paraguai. Mais tarde, enfim (já no

início do século XX), a companhia trocaria o rio Paraguai pelo rio Paraná, a partir do porto de *Guaíra* (à margem esquerda do Paraná, logo acima do Salto das Sete Quedas). Para contornar o trecho, a jusante desse salto, em que o rio Paraná não era navegável, comunicações terrestres foram então estabelecidas, em território paranaense, de Guaíra até o local chamado *Porto Mendes*. Desse modo, sob o comando da grande empresa acima referida, a economia ervateira ensejou a formação, no extremo sul do antigo Mato Grosso, de um amplo sistema de transportes, visto que os *ranchos* ervateiros situados no SMT ligavam-se a Guaíra tanto por meio de estradas carreteiras como pela navegação dos afluentes meridionais do alto Paraná, sobretudo o Iguatemi, o Amambai, o Ivinhema e seus formadores (QUEIROZ, 2008**a**).[14]

Sabe-se que, desde a segunda década do século XX, começou a ampliar-se, na economia ervateira do SMT, a presença de outros produtores, total ou parcialmente independentes da Companhia Mate (cf. JESUS, 2004). Também estes, contudo, trabalhavam em conexão com os estabelecimentos argentinos de preparo e distribuição da erva. De fato, relatos memorialistas dão conta de que, já na década de 1920, emissários desses estabelecimentos chegaram a percorrer a zona ervateira do SMT estabelecendo ou reforçando essas conexões (cf. SALDANHA, 1986, p. 466). Enfim, era tão grande a importância do mercado argentino que seu definitivo fechamento às exportações brasileiras, em 1965, determinou mesmo, segundo o autor acima citado, um completo colapso da produção ervateira do SMT (SALDANHA, 1986, p. 504).

O caso da indústria do charque, por sua vez, fornece um precioso exemplo das múltiplas possibilidades abertas à economia do Extremo Oeste pela via fluvial platina. Em primeiro lugar, salta à vista o fato de

14 A ligação entre Guaíra e Porto Mendes, por sua vez, inicialmente feita por uma simples carreteira, foi logo substituída por uma ferrovia do tipo *Decauville* com mais de 60 km de extensão. Do Porto Mendes a rota seguia pelo rio Paraná abaixo, em direção à Argentina.

que o grande mercado consumidor do charque sul-mato-grossense foi, sempre, o próprio Brasil – de modo que, por esse ângulo, o que se vê é a via platina estimulando a participação do Extremo Oeste nos mercados nacionais brasileiros. Contudo, como já foi rapidamente mencionado acima, a indústria de transformação da carne bovina contou, desde o início, com um significativo aporte de capitais oriundos do Prata. Isso ficou, aliás, especialmente claro quando, já no início do século XX, foram implantadas no SMT as primeiras grandes charqueadas – as quais, embora continuassem a mirar o mercado brasileiro, pertenciam a capitais uruguaios (cf. NASCIMENTO, 1992).

Enfim, conforme já argumentei em outro local (QUEIROZ, 2008**b**), a "atração" exercida pela via platina, vista em retrospectiva, representou praticamente apenas um "hiato" nas antigas tendências de vinculação direta do Extremo Oeste aos mercados nacionais brasileiros – vinculação essa que, aliás, ao longo da segunda metade do século XIX, não só persistiu como ampliou-se.

O fim do "hiato platino"

Centrada, como antes, na venda de gado bovino magro, a vinculação direta com o Sudeste foi beneficiada pelo constante e firme crescimento, sobretudo, do mercado representado por São Paulo, no contexto de desenvolvimento de sua economia cafeeira e, logo, industrial. A esse respeito, chama especialmente a atenção o êxito enfim obtido, no início do século XX, pelo antigo projeto de construção de um caminho de terra entre São Paulo e o SMT – no caso, uma estrada boiadeira que, cruzando o rio Paraná na altura da atual cidade de Presidente Epitácio, possibilitava a venda direta de gado para o mercado paulista (cf. ABREU, 1976).

Ademais, a tese da vinculação viária direta entre o SMT e o litoral atlântico brasileiro beneficiava-se da convicção – firmemente estabeleci-

da, pelo menos no plano teórico, desde a guerra com o Paraguai – acerca do grave defeito estratégico associado ao caminho pelo estuário. De fato, embora amortecido pelas excelências da via platina, jamais desapareceu o interesse do Estado nacional brasileiro pelo único caminho que, como foi dito acima, poderia substituir com vantagem tanto os precários roteiros interiores já existentes como a própria via platina: uma estrada de ferro ligando diretamente o litoral atlântico brasileiro aos confins do Extremo Oeste. Desse modo, no início do século XX veio finalmente a ser iniciada a construção da "ferrovia para Mato Grosso", que viria a ser conhecida como *Noroeste do Brasil* (NOB). Iniciada em Bauru, em 1905, e inicialmente dirigida a Cuiabá, essa ferrovia teve seu traçado alterado, em 1908, em direção a Corumbá. Ela foi dada por concluída já em 1914, sem, contudo, haver chegado a essa última cidade: seus trilhos chegaram, por certo, até as barrancas do rio Paraguai, mas não em Corumbá e sim no local, situado a jusante, chamado *Porto Esperança* (QUEIROZ, 2004**a**).

Vale notar que, embora o aumento do comércio entre Mato Grosso e São Paulo, centrado no gado bovino, fosse lembrado para justificar a construção dessa ferrovia, ele não era, evidentemente, suficiente para justificar, em termos econômicos, os vultosos investimentos requeridos por essa construção. No trecho paulista, a obra ainda poderia justificar-se pelos interesses privados na expansão da cultura cafeeira. Já no trecho sul-mato-grossense, contudo, a estrada assumiu claramente um sentido predominantemente político-estratégico, tanto que ela foi, desde o início, assumida pelo governo federal – que logo, aliás, encampou também o trecho paulista, de modo que toda a NOB, de Bauru a Porto Esperança, configurou-se a partir de 1918 como uma ferrovia estatal (QUEIROZ, 2004**a**).

A NOB ilustra, portanto, o caso de um *caminho* literalmente produzido em função de uma *fronteira*. Nesse sentido, pode-se dizer que se tratou de uma iniciativa extraordinariamente bem sucedida. De fato, num contex-

to ricamente contraditório, o objetivo político-estratégico da ferrovia (eliminar a dependência brasileira em relação à via platina) devia cumprir-se mediante o desempenho de uma missão econômica (desviar os fluxos de comércio da calha do rio Paraguai no rumo direto do Sudeste brasileiro). Assim, a despeito de suas deficiências técnicas, que persistiram por muitos anos, essa ferrovia efetivamente garantiu a definitiva integração do Extremo Oeste aos mercados nacionais brasileiros. Desde logo ela encaminhou para o Sudeste o grosso do movimento da importação mato-grossense/sul-mato-grossense, e em seguida substituiu a via platina até mesmo no transporte da produção de charque. Além disso, a NOB propiciou um outro equacionamento da própria condição fronteiriça do Extremo Oeste, na medida em que se tornou – conforme, aliás, seu expresso objetivo – o principal instrumento de defesa da soberania brasileira nessa região.

Nesses dois casos, a ferrovia implicou em uma diminuição da importância relativa de Corumbá em favor da cidade de Campo Grande. Diretamente situada sobre a via férrea, essa última logo assumiu a condição de principal polo comercial do estado; além disso, situada, como estava, a uma conveniente distância das fronteiras internacionais, essa cidade assumiu também, já na década de 1920, a posição de centro estratégico, onde se fixaram consideráveis contingentes militares e o próprio comando das forças de todo o Extremo Oeste. Convém dizer, contudo, que Corumbá pôde manter-se ainda como um importante centro comercial, voltado ao abastecimento da porção norte do vale do Paraguai – embora agora ligado não à via platina mas à estação terminal da NOB em Porto Esperança (QUEIROZ, 2004**a**).

Com a construção do prolongamento de Porto Esperança a Corumbá (e a consequente ligação com a ferrovia de Corumbá a Santa Cruz de la Sierra, na Bolívia), bem como de um ramal dirigido à cidade de Ponta Porã, na fronteira com o Paraguai (obras concluídas em meados da década de 1950), a NOB consolidou seu papel estratégico e, ao mesmo tempo, reforçou ainda mais a integração do Extremo Oeste ao mercado nacional

brasileiro. Enfim, nos anos seguintes, a partir da década de 1950, essa integração foi ainda favorecida pela ampliação e melhoramento das ligações rodoviárias entre o SMT e o estado de São Paulo.

Conclusão

Desde o advento da NOB, portanto, pode-se considerar fechado, no essencial, o "hiato" durante o qual a atração da via platina representou um poderoso desafio ao secular processo de vinculação do Extremo Oeste aos circuitos econômicos brasileiros. Contudo, o presente texto não pode ser encerrado sem que se registrem, ainda que brevemente, algumas curiosas circunstâncias que envolveram os caminhos do Extremo Oeste até a segunda metade do século XX.

Refiro-me, em primeiro lugar, ao importante fato de que o "hiato" platino continuou parcialmente ativo durante todo o tempo em que o mercado consumidor argentino permaneceu aberto à produção ervateira sul-mato-grossense (isto é, até meados da década de 1960, como foi dito acima). Durante todo esse período, de fato, a erva do SMT continuou a dirigir-se à Argentina por meio da navegação dos rios platinos. Já mencionei aqui, a esse respeito, os esquemas de transporte organizados e mantidos pela grande empresa conhecida como Companhia Mate Laranjeira. No caso, contudo, dos demais produtores ervateiros, ocorreu uma curiosa articulação entre duas vias usualmente situadas como rivais, isto é, a via platina e a NOB. Tais produtores, impedidos, com efeito, de utilizar os meios monopolizados pela grande empresa, levavam sua erva por caminhos terrestres até a ferrovia (nas estações de Aquidauana ou Campo Grande), por onde ela seguia até Porto Esperança e daí pelos rios até a Argentina (QUEIROZ, 2004**a**).[15]

15 Na verdade, semelhante esquema de articulação entre a ferrovia e a via platina foi, mais

Ainda no âmbito da economia ervateira, outro aspecto curioso, no tocante às vinculações a mercados regionais, foi protagonizado pela própria Companhia Mate Laranjeira. De fato, embora continuasse enviando sua produção, pelos rios, ao mercado argentino, essa empresa chegou, ainda na primeira metade do século XX, a desenvolver importantes relações com o mercado do Sudeste brasileiro: conectada, por meio de seus esquemas de navegação fluvial, à ponta dos trilhos da E. F. Sorocabana em Presidente Epitácio, a empresa parece desde então haver passado a receber do mercado brasileiro pelo menos parte dos bens necessários ao seu funcionamento (QUEIROZ, 2004**b**).

Finalmente, é importante assinalar que, presentemente, temos assistido a uma revitalização das possibilidades de utilização, pelos produtores do Extremo Oeste, da via fluvial platina, agora com o sonoro nome de *Hidrovia Paraguai-Paraná*. Em outras palavras, num contexto em que, nas relações interestatais do cone sul da América do Sul, os elementos de integração parecem prevalecer sobre os antigos temores e desconfianças, a fronteira do Extremo Oeste pode, finalmente, situar-se como ponto de *encontro*, mais que de *conflito* de alteridades.

Obras citadas

ABREU, Dióres S. Comunicações entre o sul de Mato Grosso e o sudoeste de São Paulo: o comércio de gado. **Revista de História,** v. 53, n. 105, p. 191-214, jan./mar. 1976.

ALBUM graphico do estado de Matto-Grosso. Org. por S. C. Ayala e Feliciano Simon. Corumbá, Hamburgo, 1914. 433 + 69 p.

---

de uma vez, lembrado pelos próprios dirigentes brasileiros – que viam nessa articulação, por exemplo, um caminho alternativo para a exportação de café do oeste paulista para o mercado argentino (QUEIROZ, 2004**a**).

ALMEIDA, Francisco José de Lacerda e. Diário de Vila Bela até a cidade de São Paulo pela ordinária derrota dos rios [1788-1790]. In: DIÁRIOS de viagem de Francisco José de Lacerda e Almeida. Nota-prefácio de Sérgio Buarque de Holanda. Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1944, p. 59-107.

ALVES, Gilberto Luiz. Mato Grosso e a história – 1870-1929: ensaio sobre a transição do domínio econômico da casa comercial para a hegemonia do capital financeiro. **Boletim Paulista de Geografia,** São Paulo, n. 61, p. 5-81, 2. sem. 1984.

AZEVEDO, Fernando de. **Um trem corre para o Oeste:** estudo sobre a Noroeste e seu papel no sistema de viação nacional. 2. ed. São Paulo: Melhoramentos, 1958. 222 p.

BARAT, Josef. **Evolução dos transportes no Brasil.** Rio de Janeiro: IBGE: IPEA, 1978. 385 p.

BELLOTTO, Heloísa Liberalli. **Autoridade e conflito no Brasil colonial:** o governo do Morgado de Mateus em São Paulo – 1765-1775. São Paulo: Conselho Estadual de Artes e Ciências Humanas, 1979.

BORGES, Fernando T. de Miranda. **Do extrativismo à pecuária:** algumas observações sobre a história econômica de Mato Grosso – 1870-1930. 2. ed. São Paulo: Scortecci, 2001.

CANAVARROS, Otávio. **O poder metropolitano em Cuiabá:** 1727-1752. Cuiabá: Ed. UFMT, 2004.

CORRÊA FILHO, Virgílio. **À sombra dos hervaes mattogrossenses.** São Paulo: Ed. S. Paulo, 1925.

_____. **A propósito do boi pantaneiro.** Rio de Janeiro: Pongetti, 1926. 72 p.

CORRÊA, Valmir Batista. O comércio de Corumbá como um capítulo da história política de Mato Grosso. In: CASARIO do porto de Corumbá. C. Grande: Fundação de Cultura de Mato Grosso do Sul, 1985.

FLEURY, Justiniano Augusto de Salles. O descobrimento do sertão e fundação da povoação de Sant'Anna do Paranahyba: artigos extrahidos do *Republicano* de Cuyabá, de 12 de dezembro de 1895 e numeros subsequentes. **Revista do Instituto Histórico de Mato Grosso.** Cuiabá, anos 6/7, t. 13, p. 30-46, 1925.

FONSECA, Edgard Fróes da. *Uma política nacional de transportes.* Rio de Janeiro: Lito--Tipo Guanabara, 1955.

FRANK, Zephyr. **The Brazilian far west:** frontier development in Mato Grosso – 1870-1937. Tese (Ph.D. em História) – University of Illinois at Urbana-Champaign, 1999.

GARCIA, Domingos Sávio da Cunha [2001]. **Mato Grosso (1850-1889):** uma província na fronteira do Império. 2001. Dissertação (Mestrado em História Econômica) – IE/Unicamp, Campinas.

GORDILHO, Osvaldo. **Os transportes no Brasil.** Rio de Janeiro: Lito-Tipo Guanabara, 1956.

HOLANDA, Sérgio B. de. **O extremo Oeste.** São Paulo: Brasiliense: Secretaria da Cultura, 1986.

HOLANDA, Sérgio B. de. **Monções.** 3.ed. ampliada. São Paulo: Brasiliense, 1990.

JESUS, Laércio Cardoso de. **Erva-mate – o outro lado:** a presença dos produtores independentes no antigo sul de Mato Grosso (1870-1970). 2004. Dissertação (Mestrado em História) – UFMS, Dourados.

LAPA, José R. do Amaral. Do comércio em área de mineração. In: _____. **Economia colonial.** São Paulo: Perspectiva, 1973, p. 15-110.

LENHARO, Alcir. **Crise e mudança na frente oeste de colonização:** o comércio colonial de Mato Grosso no contexto da mineração. Cuiabá: UFMT, 1982.

LEVERGER, Augusto. **Vias de comunicação de Mato Grosso.** 2. ed. Fac-símile da edição de 1905. Cuiabá: UFMT, 1975.

LLOYD, William. **Caminho de Ferro de D. Isabel, da província do Paraná á de Matto-Grosso:** relatório. Rio de Janeiro: Typ. de G. Leuzinger & Filhos, 1875.

LUCÍDIO, João A. Botelho. **Nos confins do Império um deserto de homens povoado por bois:** a ocupação do Planalto Sul Mato Grosso – 1830-1870. 1993. 308 f. Dissertação (Mestrado em História) – UFF, Niterói.

MARTINS, José de Souza. **Fronteira:** a degradação do Outro nos confins do humano. São Paulo: Hucitec: FFLCH/USP, 1997.

MIYAMOTO, Shiguenoli. **Geopolítica e poder no Brasil.** Campinas: Papirus, 1995.

MONTEIRO, John M. **Negros da terra:** índios e bandeirantes nas origens de São Paulo. 3. reimpr. São Paulo: Companhia das Letras, 2000.

MORAES, Antonio C. Robert. **Território e história no Brasil.** 2. ed. São Paulo: Annablume, 2005.

MORAES, Eduardo J. de. **A via de communicação de Mato Grosso:** memoria apresentada á consideração do governo imperial. Rio de Janeiro: Typ. Commercial, 1873.

NASCIMENTO, Luiz Miguel do. **As charqueadas em Mato Grosso:** subsídio para um estudo de história econômica. 1992. Dissertação (Mestrado em História) – Faculdade de Ciências e Letras, UNESP, Assis.

OLIVEIRA, Vitor W. Neto de. **Estrada móvel, fronteiras incertas:** os trabalhadores do Rio Paraguai – 1917-1926. Campo Grande: Ed. UFMS, 2005.

PANEGÍRICO de D. Francisco Mendes Gonçalves e sua grande obra, a Mate Laranjeira. Rio de Janeiro: Tip. Mercantil, [1941].

QUEIROZ, Paulo R. Cimó [2004**a**]. **Uma ferrovia entre dois mundos:** a E. F. Noroeste do Brasil na primeira metade do século 20. Bauru: EDUSC; Campo Grande: Ed. UFMS, 2004.

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

_____. Vias de transporte e comunicação no sul do Mato Grosso colonial: projetos e realidades. JORNADAS DE HISTORIA ECONÓMICA, 20, Mar del Plata, out. 2006. **Anais...** Mar del Plata: Asociación Argentina de Historia Económica, 2006. 1 CD-rom.

_____. Revisitando um velho modelo: contribuições para um debate ainda atual sobre a história econômica de Mato Grosso/Mato Grosso do Sul. **Boletim Paulista de Geografia.** São Paulo, n. 87, p. 171-201, dez. 2007.

_____. [2008**a**]. Articulações econômicas e vias de comunicação do antigo sul de Mato Grosso (séculos XIX e XX). In: LAMOSO, Lisandra P. (Org.). **Transportes e políticas públicas em Mato Grosso do Sul.** Dourados: Ed. UFGD, 2008.

_____. [2008**b**]. O desafio do espaço platino às tendências de integração do antigo sul de Mato Grosso ao mercado nacional brasileiro: um hiato em dois tempos. *História Econômica & História de Empresas*, São Paulo: ABPHE, v. 11, n. 1, p. 119-154, jan./jun. 2008.

REIS, José Cezar dos. **Estudo de uma comunidade pioneira no norte do Paraná:** Jataizinho – 1950-1985. 1989. Dissertação (Mestrado em História) – Unesp, Assis

RELATÓRIO [...] Herculano Ferreira Penna [...] 3 de maio de 1862. Cuiabá: Typ. do Matto-Grosso, 1864.

RELATÓRIO [...] 4 de outubro de 1872 [...] Francisco José Cardoso Júnior. Rio de Janeiro: Typ. do Apóstolo, 1873.

RELATÓRIO [...] José Joaquim Ramos Ferreira [...] 1º de novembro de 1887. Manuscrito.

RELATOS monçoeiros. Coletânea, introdução e notas por Afonso de E. Taunay. Belo Horizonte: Itatiaia; São Paulo: Edusp, 1981.

REYNALDO, Ney I. **Comércio e navegação no Rio Paraguai:** 1870-1940. Cuiabá: Ed. UFMT, 2004.

ROSA, Pedro Ângelo da. **Resenha histórica de Mato Grosso:** fronteira com o Paraguai. Campo Grande: Livraria Ruy Barbosa, 1962.

SALDANHA, Athamaril. Capataz caati. In: CICLO da erva-mate em Mato Grosso do Sul: 1883-1947. Campo Grande: Instituto Euvaldo Lodi, 1986, p. 445-518.

SILVA, Moacir M. F. **Geografia dos transportes no Brasil.** Rio de Janeiro: IBGE, 1949.

SOUZA, João Carlos de. **Sertão cosmopolita:** tensões da modernidade de Corumbá – 1872-1918. São Paulo: Alameda, 2008.

TARGAS, Zulmária Izabel de Melo Souza; QUEIROZ, Paulo R. Cimó. As casas comerciais ligadas ao transporte fluvial em Mato Grosso (1870-1930): um estudo da situação atual desta questão, nos planos teórico e empírico. ENCONTRO DE HISTÓRIA DE MATO GROSSO DO SUL, 8, Dourados, out. 2006. **Anais...** Dourados: ANPUH. Seção de Mato Grosso do Sul, 2006. 1 CD-rom.

TAUNAY, Alfredo d'E. **A retirada da Laguna:** episódio da Guerra do Paraguay. São Paulo: Melhoramentos, 1925.

VOLPATO, Luíza R. R. **A conquista da terra no universo da pobreza:** formação da fronteira oeste do Brasil – 1719-1819. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1987.

WILCOX, Robert W. **Cattle ranching on the Brazilian frontier:** tradition and innovation in Mato Grosso – 1870-1940. 1992. Tese (PhD em História) – New York University, New York.

WISSENBACH, Maria C. Cortez. Desbravamento e catequese na constituição da nacionalidade brasileira: as expedições do Barão de Antonina no Brasil meridional. **Revista Brasileira de História.** São Paulo: ANPUH, v. 15, n. 30, p. 137-155, 1995.

ZANOTTI DE MEDRANO, Lilia Inés. **A livre navegação dos rios Paraná e Uruguay:** uma análise do comércio entre o Império brasileiro e a Argentina – 1852-1889. 1989. Tese (Doutorado em História) – USP, São Paulo.

AS FERROVIAS DO NORDESTE ENTRE OS LIMITES ECONÔMICOS E A POLÍTICA DE CONTROLE E OCUPAÇÃO DO INTERIOR DO PAÍS

José Vieira Camelo Filho-Zuza

Os pontos iniciais e os traçados das ferrovias do Brasil e a política econômica e de controle do interior no Governo Imperial

O surgimento da locomotiva é resultado direto da Revolução Industrial Inglesa, a implantação da ferrovia na Inglaterra contribuiu para dinamizar vários setores industriais como a metalurgia, a siderurgia e a construção civil. A sua expansão além das fronteiras da Inglaterra teve um papel fundamental para o desenvolvimento industrial e financeiro. A primeira ferrovia do mundo foi construída pelo engenheiro George Stephenson, na Inglaterra, entre Stockton e Darlington, com 61 km de extensão, inaugurada em 27 de setembro de 1825. Logo em seguida, foi construída a ferrovia que estabeleceu a comunicação entre as cidades de Manchester e Liverpool, inaugurada em setembro de 1830 e assim, criou-se o primeiro serviço regular de transporte ferroviário no mundo. Neste mesmo período, os caminhos de ferro foram implantados nos Estados Unidos da América e em outros países europeus. O Brasil também procurou fazer parte dos países com ferrovias e em 1854 inaugurou o primeiro caminho de ferro em seu território, sendo o 6º do continente americano e o 3º da América do Sul.

A implantação de ferrovias inicialmente na Inglaterra e em seguida em outras partes do globo contribuiu de forma significativa para dinamizar a indústria siderúrgica inglesa, responsável pela produção de trilhos e de equipamentos para a expansão do transporte ferroviário. A criação deste sistema de transporte foi importante para reduzir os custos das matérias-primas e aumentar a sua produção e possibilitou a exploração das suas fontes em longas distâncias, principalmente nos países com grandes extensões territoriais. Neste contexto, o setor financeiro exerceu um importante papel porque foi grande investidor e financiador da expansão das estradas de ferro em todo o mundo. Quando se criou a garantia de juros, construir ferrovia transformou-se em negócio do século para toda a cadeia produtiva de serviços e, para melhorar, o Governo Imperial estabeleceu as zonas de privilégios.

A ferrovia não tardou para chegar ao Brasil e, de acordo com Tenório (1996), a Lei de 29 de agosto de 1828 foi a primeira legislação de incentivo para a construção de uma via de transporte no Brasil. Entretanto, não é possível afirmar que se tratasse de uma ferrovia, porém deu-se um importante passo para elaborar uma lei de concessão de ferrovia no Brasil. Tanto que, por meio do Decreto nº 101, de 31 de outubro de 1835, o padre e Regente Diogo Antônio Feijó fez uma concessão para construir a primeira ferrovia no país. Porém, este esforço não teve êxito, porque a situação política e econômica brasileira era instável. O próprio sistema escravocrata absorvia expressiva quantia dos recursos financeiros para a compra de escravos, isso também contribuiu para que não se instalassem ferrovias no Brasil naquele momento, e assim a tentativa do Pe. Feijó fracassou, embora o governo tenha feito algumas concessões para a implantação de estradas de ferro com base neste decreto, que caducaram antes de sua concretização.

O Regente Feijó pretendia implantar uma ferrovia para estabelecer a ligação entre o Norte e o Sul do país pela porção oriental do território

brasileiro. Mas, posteriormente, foram elaborados outros projetos com traçados semelhantes àquele feito por Feijó, como o Plano Rebelo de 1838. Porém, a primeira ferrovia do Brasil foi construída pelo Barão de Mauá, trata-se de uma pequena estrada com 14,5 km de extensão situada no Rio de Janeiro, capital do Império, e pretendia alcançar a cidade de Petrópolis.[1] Contudo, o Governo Imperial não desistiu da implantação de um grande projeto ferroviário porque em um país continental, com enormes "vazios demográficos", era necessário tomar medidas para ocupar e controlar o seu interior e os caminhos de ferro poderiam ser um mecanismo eficiente para atender a estes objetivos. Em 1874, o engenheiro André Rebouças elaborou um minucioso plano com várias linhas transversais e horizontais que contemplavam a política de embrenhamento**,** povoamento e controle do território, além de estabelecer ligação com as áreas povoadas e da navegação oceânica com a fluvial, no interior do país, como as estradas de ferro que seguem**:**

1. A primeira foi a *Recife ao São Francisco Railway Company*, com traçado previsto para estabelecer comunicação entre o litoral e o rio São Francisco em um ponto acima da cachoeira de Paulo Afonso, inaugurada em 1858. Sua concessão foi feita pelo Imperador Dom Pedro II aos irmãos Mornay (Edward Alfred e Charles) por meio do Decreto nº 1.030, de 7 de agosto de 1852, e com base na Lei nº 641, de 24 de junho do mesmo ano.

2. A segunda foi a Estrada de Ferro Dom Pedro II, organizada sob a direção de Cristiano Benedito Ottoni e que partia do Rio de Janeiro com

1 A primeira construção de uma estrada de ferro no Brasil foi feita por Irineu Evangelista de Souza, o barão de Mauá, com percurso entre a praça da Estrela e o sopé da Serra de Petrópolis. Trata-se da Estrada de Ferro Mauá (Imperial Companhia de Navegação a Vapor e E. F. Mauá), inaugurada em 30 de abril de 1854. A primeira viagem pelos trilhos da Mauá durou apenas 23 minutos e foi realizada com a locomotiva que recebeu o nome de Baronesa. O Barão de Mauá investiu 2.000:000$000 neste empreendimento; por outro lado, ele fez investimentos em várias estradas de ferro implantadas no Brasil, tais como a *Recife ao São Francisco Railway*, a *Dom Pedro II* e criou e iniciou a construção da *São Paulo Railway,* também chamada de E. F. Santos a Jundiaí, inaugurada em 1867. Entre as primeiras ferrovias do Brasil, apenas a Bahia ao São Francisco não recebeu recursos de Mauá (cf. FARIA, 1958, p. 153).

o traçado dividido em três grandes ramais: o Ramal Central, com ponto final previsto para alcançar a cidade de Santarém, noroeste do estado do Pará, o Ramal Norte, previsto para estabelecer ligação com a Bahia, e o Ramal Sul, que avançava pelo vale do rio Paraíba do Sul para estabelecer ligação com os estados situados ao sul do Rio de Janeiro.

3. A terceira foi a *Bahia ao São Francisco Railway,* com concessão feita em 1853 a Joaquim F. A. Barreto, que a transferiu para a companhia inglesa que realizou a sua implantação e a entregou ao tráfego em 1860, com traçado entre o litoral e o rio São Francisco, previsto para se estender até o Maranhão.

4. A quarta, a Estrada de Ferro do Baturité, com concessão feita ao engenheiro civil José Pompeu de Albuquerque Cavalcante. O seu contrato foi assinado em 25 de julho de 1870, com trecho inaugurado em 1873. Esta estrada foi projetada para estabelecer comunicação entre Fortaleza e a navegação fluvial do rio São Francisco e com as ferrovias do Pernambuco e da Bahia e, ao norte, com o Piauí e o Maranhão.

5. A quinta, *Imperial Brazilian Central Bahia Railway Company* (a E. F. Central da Bahia),[2] inaugurada em 1875, com ponto inicial no porto fluvial de Cachoeira, no Recôncavo Baiano. Esta estrada foi projetada para estabelecer ligação com as regiões Sudeste-Sul e com o Centro-Oeste, por

2 A concessão da *Imperial Brazilian Central Bahia Railway Company* (E. F. Central da Bahia) foi feita a John Charles Morgan por meio do Decreto nº 3.590, de 17 de agosto de 1866, que transferiu o privilégio para a *Paraguassu Trans-road* Company. Essa empresa faliu antes de iniciar as suas obras, mas com o apoio do Governo Central e do provincial foi possível reergue-la. Em 1870 o privilégio foi entregue ao engenheiro Hugh Wilson, que propôs ao presidente da Província que comprasse a massa falida em Londres. Porém, ocorreu uma série de alterações de ordem política e econômica até o início das obras, tanto que por meio do Decreto nº 7.577, de 28 de outubro de 1874, foi concedida a garantia de juros de 7% a.a, durante 30 anos, sobre um capital máximo de 13.000:000$000. Esta ferrovia, com ponto inicial no porto fluvial de Cachoeira, no Recôncavo Baiano, ao contrário das demais estradas de ferro, inaugurou o seu ramal antes do trecho principal. Trata-se do Ramal de Feira de Santana, concluído em 7 de abril de 1875, com 45 km de extensão, enquanto o primeiro trecho da linha principal só foi entregue ao tráfego em 25 de agosto de 1881 (cf. CAMELO FILHO-ZUZA, 2000, p. 91)..

meio dos ramais Norte, Sul e Central da Estrada de Ferro Dom Pedro II, mais tarde Central do Brasil.

O governo procurou implantar estas vias férreas em pontos com uma equidistância em torno de 800 km de extensão, o que demonstra a estratégia governamental quanto à escolha dos locais. Os traçados das estradas de ferro do Nordeste contemplavam as políticas econômicas e de integração nacional, frente à grande extensão do país. Os pontos iniciais destas ferrovias situavam-se em Fortaleza, Recife, Salvador e Cachoeira, todas com traçados transversais, exceto a E. F. Central da Bahia, que é longitudinal. Em parte, essas estradas contemplavam o Plano Rebouças de 1874, no que diz respeito ao seu traçado (transversal ou latitudinal); esse modelo já havia sido testado com sucesso nos EUA. Com relação aos traçados longitudinais do Plano Rebouças, apenas a E. F. Central da Bahia concluiu o seu percurso em 1950, quando estabeleceu ligação com os trilhos da E. F. Central do Brasil, em Monte Azul, no norte de Minas. A E. F. Norte-Sul, com traçado entre São Luís do Maranhão e Anápolis em Goiás, projetada no Império, caso tivesse sido construída encaixava-se no critério de ferrovia longitudinal ou vertical e estabelecia ligação com o Ramal Central da E. E. Dom Pedro II. Porém, sua implantação só veio a ocorrer em 1987, no governo José Sarney, e a conclusão está prevista para 2010, no governo Lula, assim não faz sentido esta classificação.

O governo projetou os traçados destas ferrovias e estabeleceu vários objetivos, incluindo o controle e ocupação do interior. Na verdade esse controle era realizado pelos fundiaristas, no período monárquico, e pelos coronéis do interior, na República. Com relação ao povoamento do território verifica-se que apesar de o governo reconhecer a sua importância faltou um projeto político para assegurar a sua ocupação por meio do acesso à terra para os possíveis ocupantes daqueles espaços vazios. Em outros países, como os Estados Unidos, o acesso às terras do interior passou a fazer parte da agenda do governo, que implantou várias ferrovias

de povoamento e de integração. No Brasil, criou-se a Lei nº 601, de 18 de setembro de 1850, conhecida como Lei de Terras,[3] que se confrontava com a política de implantação das estradas de ferro de povoamento porque não havia qualquer política com este objetivo. Segundo Costa (1999), a Lei brasileira dificultava o acesso à posse da terra pelo trabalhador livre, enquanto o *Homestead Act* de 1862, nos Estados Unidos, doava terras a todos os que desejassem se instalar no interior daquele país.

Decerto que o povoamento do interior estava ocorrendo de forma lenta, por meio da implantação das grandes fazendas de gado (lembrando que a pecuária era uma atividade econômica que operava com pouca mão-de-obra), por isso, o governo necessitava de uma política de povoamento mais consistente; sem isto, não fazia sentido o avanço de ferrovias com esse objetivo. No caso da implantação das ferrovias de integração nacional e estratégica, o que implica em questões de ordem política e geopolítica, o seu custo fica por conta do governo. Isso se justifica com as estradas implantadas na região Sul em decorrência da extensa fronteira internacional marcada por conflitos como a Guerra do Paraguai (1864-1870). Por exemplo, a E. F. Noroeste do Brasil foi a última ferrovia que atendia a estes fins, iniciou suas obras em 1905, com traçado transversal que estabelecia ligação da navegação oceânica com a fluvial dos rios Paraná e Paraguai e a comunicação com os países vizinhos como Paraguai e Bolívia; também demorou a alcançar os pontos estabelecidos.

3 A Lei de Terras decretada no Brasil em 1850 proibia a aquisição de terras públicas através de qualquer outro meio que não fosse a compra (a dinheiro), colocando um fim às formas tradicionais de adquirir terras através da posse ou mediante doações da Coroa. Tanto os que obtiveram propriedades ilegalmente, por meio de ocupação, como os que receberam doações nos anos precedentes à Lei, mas nunca preencheram as exigências para a legalização de suas propriedades, poderiam registrá-las e validar seus títulos após demarcar os seus limites e pagar as taxas – isso se realmente tivessem ocupado e explorado a terra. Os recursos da venda das terras públicas e das taxas de registro das propriedades seriam empregados exclusivamente para a demarcação das terras públicas e para financiar a imigração de colonos livres (cf. COSTA, 1999, p. 171).

As estradas orientais que partem do litoral Atlântico, sobretudo do Nordeste, também receberam essa incumbência em caso de ataques estrangeiros provenientes do litoral. Lembrando que algumas dessas estradas foram utilizadas para o deslocamento de tropas e de equipamentos militares que reprimiram alguns movimentos sociais que eclodiram no interior brasileiro. Isso ocorreu com a E. F. São Francisco, que transportou tropas e equipamentos militares de Salvador até Queimadas para combater o movimento de Canudos, organizado por Antônio Mendes Maciel, o Antônio Conselheiro, e seus seguidores, em Belo Monte, também chamado de Canudos, no nordeste da Bahia (1894-1897). Com a eclosão da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), esta mesma estrada foi indicada como caminho alternativo para o transporte de tropas e equipamentos pelo interior, ligando a navegação fluvial do rio São Francisco com a E. F. Central do Brasil (em Pirapora, no Alto São Francisco), em caso de ataques estrangeiros no litoral.

A Estrada de Ferro de Baturité, em dois momentos, também foi utilizada para o deslocamento de tropas e de equipamentos militares. O primeiro ocorreu em 1914, devido à eclosão da Sedição do Juazeiro, e o segundo se deu em 1926, quando os trens da Baturité foram novamente utilizados com o transporte de tropas para combater a Coluna Prestes (movimento rebelde formado pelos tenentes do Exército brasileiro), comandado pelo Capitão Luís Carlos Prestes, quando este passou pelo Vale Cariri. As estradas do Sul e Sudeste também foram utilizadas para o transporte de tropas, sobretudo na Revolução de 1930 e na Revolução Constitucionalista de 1932, para reprimir os insurretos. Mas as ferrovias estratégicas, cujas pontas de trilhos chegaram até as fronteiras com os países vizinhos, nunca foram utilizadas para o transporte de tropas. Cabe lembrar que, independentemente do objetivo, a implantação das estradas de ferro e a sua expansão dependem da decisão política do governo, dos mecanismos econômicos e dos instrumentos jurídicos para a realização

de suas concessões, assim como a capacidade da economia do país para remunerar o capital aplicado nestes empreendimentos.

As concessões e os traçados das ferrovias nordestinas: uma tarefa incompleta

As concessões para construção de estradas de ferro eram feitas pelo Imperador do Brasil. Consequentemente, o Rio de Janeiro, capital do Império, era o centro de onde partiam todas as decisões que estabeleciam os traçados e os pontos iniciais e finais das estradas de ferro do país. O fato de a segunda ferrovia do país ter sido inaugurada no Nordeste demonstra sua importância no cenário político brasileiro. Silva (2006) destaca que, apesar da mudança da capital da Bahia para o Rio de Janeiro no século XVIII e a perda da liderança econômica no decorrer do século XIX, as províncias do Nordeste continuaram tendo significativa força política. Sua primeira estrada de ferro atendia de imediato aos interesses locais e ao mesmo tempo aos propósitos do Governo Central, que conferiu a ela o estatuto de ferrovia de interesse nacional com vista ao embrenhamento e controle do interior do país.

A implantação de ferrovias no Brasil recebeu um novo impulso com a Lei nº 641, de 26 de junho de 1852, porque ela era mais clara e precisa quanto aos objetivos e regras para a construção de estradas de ferro e assegurou a garantia de juros em 5% do capital aplicado em ferrovias, incluindo a zona de privilégio com 30 km (cinco léguas) para cada margem da estrada. A E. F. Mauá ficou de fora destes benefícios, porque a sua concessão por 10 anos foi feita antes (por meio da Lei nº 987, de 12 de junho do mesmo ano), enquanto as futuras estradas poderiam obter prazos de até 90 anos. Estes mecanismos beneficiaram em particular o capital financeiro, que financiava as estradas de ferro pelo mundo, e aqui também foi implantada uma série de ferrovias graças aos incentivos governamentais proporcionados por esta Lei.

Tanto as ferrovias eficientes quanto as deficitárias, inclusive as estradas de ferro estratégicas e de povoamento, foram beneficiadas pela referida Lei, já que o governo assumia os seus riscos (ZUZA, 2000). Isso demonstra que essa lei serviu como moeda política para o governo atribuir as concessões em todo o território nacional e obter apoio para os seus projetos. Por outro lado, era um grande negócio para os beneficiados, porque mesmo que as ferrovias apresentassem déficits, a diferença era paga pelo governo graças à garantia de juros. A segunda metade do século XIX foi marcada por uma intensa quantidade de concessões feitas para implantação de estradas de ferro em todo o território nacional, sendo que a maioria delas sequer iniciou as suas obras. Ainda assim, foram implantadas 22 estradas de ferro no Nordeste até a primeira década do século XX.

A Lei nº 2.450, de 24 de setembro de 1873, foi bastante generosa no que diz respeito aos favores e às concessões aos investimentos aplicados na implantação de estradas de ferro que tinham por objetivo estimular o seu desenvolvimento. Esta Lei autorizava o governo conceder uma subvenção por quilômetro e garantias de juros de até 7% a.a, num prazo de 30 anos, para as empresas ferroviárias, que tinham de demonstrar que poderiam obter uma renda líquida de 4% a.a. O investimento contemplado não poderia ultrapassar a 100.000:000$000 e o máximo de subvenção estimada era o máximo de 25% do capital aplicado na construção de uma estrada de ferro. Essa política generosa de favores teve seu auge em 1878, com a publicação do Decreto nº 6.995, de 10 de agosto do mesmo ano, que alterou novamente as bases para a concessão de estradas de ferro e garantia de juros por parte do governo.[4] Lembrando que a garantia de juros

4 A Lei nº 6.995, de 10 de agosto de 1878, fixou a garantia de juros em 7% a.a, enquanto no mundo todo era de 5% a.a. Essa loucura perdulária se justificava para que se organizasse o maior número de empresas para o setor ferroviário. Concedia também o direito de importação para todo o material necessário e desnecessário como carvão de pedra e madeira; de lavras de minas nas zonas privilegiadas; cedia gratuitamente terras devolutas; facilitava a desapropriação de terrenos particulares com benfeitorias; comprometia-se a pagar a fiança e os juros semelhantes e,

foi criada na Rússia com o objetivo de atrair investidores para construir estradas de ferro e com isso acelerar a expansão das suas ferrovias. Esse mecanismo foi adotado em várias partes do mundo para estimular a construção de ferrovias, sobretudo aquelas de embrenhamento em países com grandes extensões territoriais, com "vazios demográficos" e dificuldade de comunicações com os centros decisórios e urbanos; inclusive a Inglaterra adotou essa medida.

Os caminhos de ferro tornaram-se o meio mais eficiente para estabelecer comunicação, controle e ocupação com o seu interior. O governo brasileiro, desde cedo, preocupou-se com essas questões, porque conhecia a precariedade do sistema de comunicação com o interior do território, e por isso procurou implantar ferrovias com esse fim. Queiroz (1997) afirma que a unidade territorial do país era mantida a ferro e fogo, qualquer manifestação popular era reprimida e as lideranças oligárquicas dissidentes eram cooptadas. Certamente as ferrovias com esse fim contribuíam para a eficiência do controle interno, isto é, dos movimentos sociais, como ocorreu em Canudos no final do século XIX, além de possibilitar o dinamismo de outras atividades econômicas. Portanto, a ideia de implantar as ferrovias de controle e integração nacional foi materializada bem cedo no Brasil, tanto que das quatro primeiras estradas de ferro implantadas no país, três foram escolhidas para a integração.

Essas estradas de ferro foram instaladas, mas não conseguiram alcançar as regiões pretendidas. Cabe destacar que as estradas de ferro no Brasil tiveram efeitos diferentes dos ocorridos em países como os EUA, Rússia, Argentina e Austrália, porque aqui, quando a ponta dos trilhos alcançou as localidades estabelecidas, estas já estavam ocupadas. Enquanto

---

em contrapartida, exigia das empresas obrigações como dar abatimento de 50% nos telegramas governamentais, transportar sementes, plantas e funcionários do governo, pagando o preço normal, e aprovava as tarifas pelas companhias. Além de outras bizarrices como em alguns casos que colidiam com trechos das legislações anteriores (cf. TENÓRIO, 1996, p. 49).

naqueles países as ferrovias de povoamento chegaram primeiro que as pessoas, desta forma, a geografia construía a história. No caso brasileiro, foi a história que construiu a geografia. Neste contexto, Zorzo (2001) mostra que a cidade e a rede urbana formaram um dispositivo territorial anterior à ferrovia. Podemos alegar que o avanço dos trilhos foi muito lento e que o homem chegou primeiro. Em qualquer circunstância, a implantação de uma estrada de ferro provocava alterações nas regiões servidas por ela, fossem povoadas ou não.

As estradas de ferro implantadas no Brasil até final da década de 1860 foram construídas com investimentos privados, sobretudo ingleses. As concessões das companhias férreas previam que poderiam ser encampadas durante a vigência dos seus contratos, e a primeira companhia ferroviária a ser encampada pelo Governo Imperial foi a E. F. Dom Pedro II, em 1865. No decorrer da década de 1870, os ingleses reduziram os seus investimentos neste setor, assim o governo passou a construir suas próprias ferrovias em todo o país. A continuidade da E. F. Recife ao São Francisco a partir de 1876, entre Palmares e Garanhuns, em Pernambuco, foi possível graças à iniciativa governamental, que criou a Estrada de Ferro Sul de Pernambuco. Com a construção do seu ramal para o Glicério, atual Paquevira (PE), a mesma estabeleceu ligação com a E. F. Central de Alagoas, em 1894, e por sua vez fez a comunicação com a navegação do Baixo São Francisco, em Porto Real do Colégio (AL), e com a ferrovia sergipana, mas este processo só foi possível bem mais tarde.

A meta do Governo Imperial com as estradas citadas era estabelecer ligação com o rio São Francisco antes do final do século XIX. Apenas a E. F. Bahia ao São Francisco conseguiu esse objetivo, visto que os seus trilhos chegaram à margem do rio em 1896, enquanto o Ramal Central da E. F. Central do Brasil (antes Dom Pedro II) chegou a Pirapora (MG) em 1910; os demais estacionaram bem longe da margem do São Francisco. O traçado da E. F. Recife ao São Francisco foi alterado e substituído pela E. F. Central de Pernambuco, que estacionou em Salgueiro (PE), no ano de

1962, e a Estrada de Ferro do Baturité em Missão Velha, no sul do Ceará, com um ramal para o Crato e Juazeiro do Norte (CE), trecho concluído em 1926. Enquanto a sua extensão para leste previa estabelecer ligação com a E. F. Mossoró, vinda do Rio Grande do Norte, e com a E. F. Conde d'Eu, na Paraíba, e ao norte deveria avançar por meio da E. F. Sobral e estabelecer ligação com o Piauí e Maranhão, fato que ocorreu um século após a sua inauguração.

Petrolina (PE) foi o local mais indicado para a chegada desse conjunto de estradas, sobretudo o projeto originário da E. F. Recife ao São Francisco, porque poderia fazer a ligação direta com a ferrovia baiana e com a E. F. Central do Brasil em Pirapora (MG), por meio da navegação fluvial do São Francisco. Os seus trilhos poderiam avançar para o interior até a região Centro-Oeste do país, através da E. F. Transnordestina, intercruzando com a E. F. Central do Brasil, no seu Ramal Central. Essa ferrovia se tornaria um eixo de comunicação com vários locais do interior e do litoral brasileiro, contemplando os objetivos do governo e do setor privado, visto que seu traçado serviria à porção sul de Pernambuco, área produtora de açúcar, na Zona da Mata, de café no Agreste, e de pele e carne no Sertão. Inclui também outras mercadorias que eram produzidas nas regiões tributárias do seu traçado, contudo esta ferrovia deparou-se com uma série de embaraços de ordem técnica, política e econômica, tanto que em 1862 os seus trilhos estacionaram em Palmares, a 124 km da estação de Cinco Pontas, em Recife.

Este traçado tornou-se inadequado para os objetivos estabelecidos, e isso proporcionou alterações no seu percurso; ainda assim, esta estrada prosseguiu com o trecho entre Palmares e Garanhuns. Para concluir esta ferrovia, o governo criou a Estrada de Ferro Sul de Pernambuco, que foi inaugurada em 28 de setembro de 1887. Desta forma, tornava-se urgente a elaboração de outro projeto, com um novo traçado, com vista a atender aos objetivos estabelecidos anteriormente. Por meio do Decreto nº 8.577, de 1882, o Governo Imperial criou a E. F. Central de Pernambuco, com

ponto inicial em Recife e final em um local situado às margens do Rio São Francisco. O traçado dessa ferrovia seguia pelo centro da Província de Pernambuco, no sentido leste-oeste, e Petrolina continuou sendo o local mais indicado para a chegada dos trilhos dessa estrada.

Embora o traçado da E. F. Central de Pernambuco fosse mais adequando do que o anterior, os seus custos foram muito elevados, girando em torno de 13.000:000$000 por quilômetro. A irregularidade das formas de relevo situadas no trecho entre Caruaru e Vitória de Santo Antão contribuíram para a elevação dos custos das obras. Esta questão fez com que ocorresse atraso na realização do percurso. O trecho de Caruaru a Arcoverde também apresentou enormes dificuldades em decorrência do relevo da região. Todas essas ferrovias foram criadas de acordo com o critério da Lei nº 641, de 1852, mas a expansão dos caminhos de ferro era lenta demais e o governo tinha pressa para que a ponta dos trilhos avançasse em direção aos pontos finais dos seus traçados. No entanto, os mecanismos econômicos e jurídicos usados para a expansão das ferrovias estavam defasados e precisavam ser alterados para alavancar e dinamizar as vias férreas brasileiras, em particular aquelas que visavam à integração do seu território.

Com o fracasso do traçado da E. F. Recife ao São Francisco o governo foi obrigado a optar por um novo traçado para substituir o primeiro; por isso, a E. F. Central de Pernambuco ficou com a incumbência de realizar a comunicação que deveria ser feita pela ferrovia citada e com prolongamento para o interior por meio da E. F. Transnordestina; entretanto, os trilhos da Central estacionaram em Salgueiro (PE). Esse local estava previsto para ser um entroncamento ferroviário no Sertão uma vez que os traçados de outras ferrovias foram projetados para passar naquela localidade, como a E. F. Baturité, com ponto inicial em Fortaleza, e a E. F. de Mossoró, que partia do porto de São Roque, em Grossos, no litoral norte do Rio Grande do Norte, rumo ao vale do São Francisco, porém os seus

trilhos estacionaram em Sousa (PB). Só em 2006 a E. F. Transnordestina iniciou a sua implantação, em Missão Velha (CE), dando continuidade ao avanço das velhas ferrovias: as ex- Baturité e Central de Pernambuco.

A estrada de ferro *Bahia ao São Francisco Railway* foi inaugurada em 1860, e só em 1863 os seus trilhos chegaram a Alagoinhas, a 123,340 km ao norte de Salvador, onde ficaram estacionados porque a empresa concessionária desistiu de prosseguir com o percurso para Juazeiro (BA) e optou pela construção do Ramal do Timbó, que seguia rumo ao Sergipe. A conclusão do percurso entre Alagoinhas e Juazeiro coube ao Governo Central, que para isso criou a Estrada de Ferro do São Francisco (estatal), cujas obras, iniciadas em 1875, foram concluídas em 1896. Com essa decisão do governo, o trecho entre Juazeiro e Salvador passou a ser operado pela companhia inglesa *Bahia ao São Francisco Railway* com o trecho até Alagoinhas e o Ramal do Timbó, e pela E. F. São Francisco que explorava o percurso entre Alagoinhas e Juazeiro, onde se comunicava com a navegação do rio São Francisco. Graças à zona de privilegio a ferrovia inglesa manteve o controle e o monopólio do porto em Salvador e assim não tinha concorrentes.

Frente a sua força política a Província da Bahia conseguiu ser premiada com duas ferrovias de embrenhamento: a companhia inglesa *Brazilian Imperial Central da Bahia* (E. F. Central da Bahia), com concessão feita em 1866, com ponto inicial em Cachoeira e final em Monte Azul, norte de Minas Gerais. Em decorrência da zona de privilégio que beneficiava a E. F. Bahia ao São Francisco, a Central não pode prosseguir com a sua extensão até Salvador e os seus trens só chegaram a esta cidade no decorrer na década de 1940, após estabelecer ligação com a ex-E. F. São Francisco em Mapele. Depois ocorreu outra ligação, em 1956, via a E. F. Centro Sul, no percurso entre Iaçu e Senhor do Bonfim, e por tabela com a navegação do rio São Francisco em Juazeiro (BA), além do ramal com traçado para o vale do São Francisco, que deveria alcançar Bom Jesus da Lapa e avançar

até Barreiras, no Oeste da Bahia, atravessando a Chapada Diamantina; no entanto a ponta dos trilhos deste ramal estacionou em Itaetê, no Sopé Oriental da Chapada. A partir de Iaçu, a Central deveria estabelecer ligação com a E. F. Nazaré e com a E. F. Ilhéus. Cabe destacar que por conta das zonas de privilégios as companhias ferroviárias inglesas mantiveram o monopólio do transporte e o controle dos principais portos do Nordeste. Esse processo também ocorreu na Província de São Paulo, onde a *São Paulo Railway* assegurou o controle do transporte ferroviário para o porto de Santos até a década de 1930, quando a E. F. Sorocabana conseguiu chegar àquele local. Estas zonas inicialmente foram importantes como meios para atrair os investidores do setor ferroviário, posteriormente mostrou-se ineficaz e passou a provocar um grande prejuízo para a economia do país, sobretudo quando mantinha o monopólio do transporte para um porto.

A Estrada de Ferro de Baturité, antes com o nome de Companhia Cearense de Via-Férrea do Baturité, foi construída por uma empresa privada, com contrato assinado em 1870; porém, pouco tempo após a inauguração do seu primeiro trecho, em 1873, ela foi encampada pelo Governo Central. Na realidade, todas as estradas de integração foram transferidas para o governo, pouco tempo após suas implantações. Outras, como a E. F. Central de Pernambuco, o próprio governo de Pernambuco obteve a concessão e executou as suas obras. A E. F. Baturité iniciou o seu tráfego em 1873, no percurso entre a capital da Província e Parangaba, mas o objetivo do seu traçado era estabelecer comunicação com a cidade de Baturité, 111 km ao sul, e servia para o escoamento do café produzido naquela região até o porto de Fortaleza, onde era embarcado com destino ao mercado externo.

O avanço da E. F. Baturité para o sul tinha grande importância política e estratégica, primeiro porque ia servir o Vale do Cariri, densamente povoado para aquela época, e marcado por intensos conflitos políticos e sociais. A ferrovia transportava algodão, carne seca, pele e produtos agrí-

colas destinados ao mercado consumidor de Fortaleza e do exterior. Nos períodos de secas, a Baturité transportava gêneros de primeira necessidade para os flagelados do sertão cearense e também servia para transportar soldados e equipamentos militares como ocorreu em 1926, quando a Coluna Prestes esteve na área tributária dessa ferrovia. Com todos esses atributos recebeu os nomes de Estrada do Café, da Seca, do Algodão e de Integração Nacional.

Com as mudanças do processo para a concessão de estradas de ferro em 1873 e 1878, o governo fez um grande número de concessões, porém não obteve o êxito esperado no que diz respeito à extensão das linhas férreas. Primeiro, porque a situação econômica do país era desfavorável e, segundo, as empresas e o governo tiveram dificuldades para conseguir financiamentos e prosseguir com as obras de suas estradas de ferro. Tanto que Castro (1979) reafirma que as fortes crises internas do período dificultaram a obtenção de investimentos financeiros no exterior. Como as empresas estrangeiras reduziram os seus investimentos no setor ferroviário no decorrer da década de 1870, o Governo Imperial não teve outra alternativa senão continuar com a construção das suas próprias ferrovias no Nordeste e em outras regiões, sobretudo após a encampação da Baturité em 1878, no Ceará, e a construção da E. F. Central da Bahia, E. F. São Francisco e E. F. Paulo Afonso. Pinto (1954) mostra que em 1870 o Nordeste contava com 248 km de ferrovias; 672,385 km, em 1880, e 2.228,638 km em 1890; apesar dos esforços do governo, essa extensão era bem inferior ao que se esperava.

Dessa forma, a Monarquia chegou ao fim sem que nenhuma estrada de ferro de integração chegasse ao ponto estabelecido. A E. F. São Francisco alcançou a margem do rio São Francisco 7 anos mais tarde e a E. F. Dom Pedro II, em Pirapora, após 21 anos. Juntamente com essas estradas de embrenhamento, integração e controle foram implantadas outras ferrovias no Nordeste durante o Governo Imperial. Pelo menos 15

delas tiveram trechos inaugurados nesse período, sem contar a construção das pequenas estradas, sendo duas situadas em Recife e no seu entorno, são elas: E. F. Recife a Olinda com 13 km, Recife a Caxangá e Várzea com 26 km. No interior da província destacam-se as estradas de ferro Ribeirão ao Bonito, com 26 km; Ribeirão a Cacahú, com 24 km, e Ribeirão a Barreiros com 53 km. Do ponto de vista da reprodução do capital as ferrovias cumpriram o seu papel, e no que concerne aos objetivos do Governo Imperial, em parte não tiveram o êxito esperado, pois avançaram pouco para o interior.

A República e a continuidade das ferrovias do Nordeste

No final da década de 80 do século XIX o Brasil deparou-se com duas crises políticas internas de grande envergadura. A primeira é decorrente da libertação dos escravos em 1888. Embora esta medida fosse uma exigência da "sociedade brasileira" e da "comunidade internacional", internamente ela provocou uma série de problemas de ordem política, econômica, jurídica e social. A segunda foi a ruptura do sistema político e jurídico do país, provocada pela queda da Monarquia decorrente do golpe militar que resultou na instalação da República. Do ponto de vista econômico, a situação era de equilíbrio entre 1886 e 1889, por conta da expansão da massa de lucros no setor exportador, e também ocorreu a ampliação da rentabilidade do setor industrial. Com relação aos investimentos externos, verificou-se a elevação da entrada de capital, com registro de mais de duas dezenas de empresas, e segundo Castro (1978) os investimentos vindos de fora somaram 12,7 milhões de libras.

A Proclamação da República provocou uma forte crise política no país, associada a um quadro de crise econômica internacional que se agravou ainda mais nos anos de 1890 e 1891. Com isso, no primeiro ano da

República houve uma queda dos investimentos externos, em torno de 970 mil libras, e no ano seguinte não se verificou o registro de qualquer empresa instalando-se no Brasil. É verdade que as políticas internas influíram nessa redução, por outro lado, a crise econômica externa foi determinante. Até este período o setor ferroviário representava parcela significativa dos investimentos externos, que reduziu sua participação para 20% do global, pois outros setores da economia brasileira tornaram-se mais atraentes para o capital externo, como as companhias de seguros, navegação e serviços básicos. Outro dado importante é que neste período ocorreu uma redução (relativa) do capital inglês investido no Brasil e aumentou a participação de investimentos de outros países.

Com a República, apenas sete ferrovias foram implantadas no Nordeste, sendo duas no Nordeste Setentrional (Maranhão e Piauí; estes estados não conseguiram implantar suas ferrovias durante a Monarquia); duas no Rio Grande do Norte; duas na Bahia e uma no Pernambuco-Piauí (ver Quadro 1, na última página). A continuidade e direção dos traçados das ferrovias, ou a criação de outras novas a partir de 1890, ficaram a cargo do Governo Republicano instalado em 15 de novembro de 1889, que manteve os traçados das vias férreas existentes, assim como a concepção das estradas de embrenhamento; mudou apenas o nome da E. F. Dom Pedro II para E. F. Central do Brasil. Com essa concepção, logo no começo da primeira década do século XX o governo iniciou as obras da E. F. Noroeste do Brasil, pois o seu projeto havia sido elaborado no antigo regime, daí foram feitas algumas adequações em relação ao seu traçado, mas os objetivos eram os mesmos.

O Governo Provisório do Mal. Manoel Deodoro da Fonseca, por meio do Decreto nº 159,[5] de 15 de janeiro de 1890, elaborou o Plano

5 O Decreto nº 159, em um de seus itens determinava que o Governo Federal só poderia decretar a construção de linhas férreas no território de um estado quando fosse necessário ligá-los

Geral de Viação Federal. Este Plano destaca que o avanço das ferrovias no território brasileiro era fundamental para o domínio **e** progresso do interior. Ressaltava-se também a necessidade de conquistar as fronteiras internas, priorizando os aspectos econômicos e visando ao povoamento e o aproveitamento de territórios "vazios". Como no regime anterior, também não se providenciou um projeto que assegurasse o estabelecimento de pessoas no interior; de qualquer forma, estas medidas do novo governo dão continuidade a outras medidas contidas no projeto monárquico que tinha o objetivo de controlar o interior. Apesar das crises políticas e econômicas internas e da crise econômica externa (1890-1891), ocorreu uma significativa expansão da malha ferroviária do país, visto que entre 1890 e 1895 foram construídos 3.383 km de estradas de ferro.

O Plano Geral de Viação Federal do novo governo procurou combinar o sistema de transporte ferroviário juntamente com o hidroviário e o rodoviário e assim alcançar rapidamente o seu objetivo integracionista, com a novidade de que o sistema rodoviário seria o maior beneficiado. Este plano também assegurou o início das obras de muitas vias férreas com concessões feitas pelo regime anterior. A questão da integração nacional sempre foi uma preocupação tanto no Império quanto na República. Os relatórios transcritos pelo Ministério dos Transportes apresentam uma série de dados que reafirmam esta política com vista à unidade do território por meio das ferrovias, inclusive as nordestinas estavam entre as prioridades, sobretudo a estrada de ferro do São Francisco, na Bahia. Estes relatórios destacavam a posição de autores como Paulo de Frontin (1922), que trata deste processo com a seguinte posição:

---

ao sistema de viação geral ou a um porto de mar, estabelecimentos militares ou industriais, mas o governo deveria custear, e ainda quando tivesse de satisfazer interesses fiscais de fronteira. Na verdade, trata-se de letra morta e às vezes contraditória, pois o que o governo mais fez foi intervir neste setor, na época, considerado prioritário (cf. LESSA, 1993, p. 82).

O que se me afirma condição indispensável à indisponibilidade e integridade do território de nossa Pátria é que essas linhas sejam levadas a efeito, permitindo comunicação rápida e econômica entre as diversas regiões do nosso país; só assim poderemos dirigir para nosso "hinterland" a colonização nacional e estrangeira, que permitirá o povoamento de uma vasta região calculada em 5.300.000 km^2, cuja população é insignificante (Cons. Nacional dos Transportes, MT., 1974, p. 99).

Apear de manter os traçados das estradas de ferro existentes, o governo alterou radicalmente a política ferroviária vigente até 1889. A mudança mais significativa foi a extinção gradual do regime de garantia de juros a partir de 1896 para as novas concessões e a eliminação da zona de privilégio. Concomitantemente, iniciou-se o processo de encampação e arrendamento das ferrovias brasileiras, realizados em grande escala nos anos de 1900 e 1901; tais medidas foram executadas por meio de concorrência pública. Estas mudanças foram feitas com a justificativa de que a garantia de juros era danosa às finanças do Estado e estimulava a ineficiência de muitas empresas férreas, "pois qualquer ferrovia mal dirigida poderia ter lucro, visto que o governo se encarregava de fornecê-lo" (TENÓRIO, 1979).

O Governo Imperial não tomou nenhuma medida para alterar a situação citada, embora contasse com os instrumentos legais para isso. No ano de 1884, o Parlamento autorizou novamente a compra destas empresas, o que não aconteceu. O próprio Ministro do Império reconheceu que a encampação destas ferrovias garantiria uma razoável economia para o Estado. Segundo os cálculos da época, só com o resgate da Estrada de Ferro Central de Pernambuco seriam economizados 100:000$000 anualmente. A encampação destas estradas de ferro se intensificou a partir de 1901, no governo de Campos Sales. Tal medida era tecnicamente correta, porque seus trechos iniciais pertenciam a empresas particulares (ingleses) e os prolongamentos eram propriedade do Governo Central. Este proce-

dimento unificaria a administração das ferrovias, reduziria a burocracia, os custos e agilizaria os serviços prestados por elas.

As mudanças da política ferroviária tiveram ressonância na Câmara dos Deputados, que tinha interesse neste assunto. A tendência era de que o governo encampasse as ferrovias particulares e arrendasse inclusive aquelas de sua propriedade, questão bastante complicada em termos políticos. Como ponto de partida, tivemos o Parecer nº 7 - 1891 (ao Projeto nº 2) do Deputado J. de Serpa, que autorizava o Presidente da República a vender ou arrendar a E. F. Baturité no Ceará. Nesta época, ela contava com 120,760 km em tráfego e 45 km em andamento. A comissão que estudou o Projeto não encontrou motivos que justificassem a venda ou arrendamento dessa estrada, lembrando que não era a única estrada federal do país e destacando o fato de que esta ferrovia não tinha déficits operacionais. Para alguns deputados a venda da Baturité, mesmo com a condição de alongar os seus trilhos até o Crato (CE), era uma medida odiosa, no entanto o autor do projeto respondeu que a sua venda foi exigida em decorrência da má administração dessa empresa, assim o governo poderia investir os seus recursos em outros setores.

O Projeto nº 2 tem alguma preocupação com as finanças públicas, porém no seu conjunto traz um vício de origem, porque em caso de arrendamento e na hipótese de a companhia realizar o seu prolongamento, o Estado deveria assegurar a garantia de juros de 6% ao ano quando, na verdade, este mecanismo já estava sendo questionado pelo governo. Proposta deste nível não trazia a redenção para as finanças dos cofres públicos. Embora o projeto do deputado J. Serpa propusesse a venda ou arrendamento[6]

6 A questão da privatização ou arrendamento de ferrovias era muito complexa para aquela época, pois o projeto do deputado Justiniano de Serpa deveria incluir a outra estrada de ferro do estado do Ceará, no caso a E. F. Sobral. A alegação de que a ferrovia de Baturité apresentava déficits não se sustentava porque a E. F. Central do Brasil também apresentava enormes déficits mas, mesmo assim, foi a maior garantia de nosso crédito no exterior (cf. sessão da Câmara em 11 de julho de 1891, in: *Annaes do Parlamento Brasileiro*, 1894, p. 321).

da estrada de ferro cearense, isso não livraria o Estado da garantia de juros do qual ele queria livrar-se. O Projeto nº 2 foi o prenúncio das mudanças ocorridas na política ferroviária do governo republicano nos primeiros 12 anos do regime.

A intensificação do processo de encampação e arrendamento da maioria das ferrovias brasileiras ocorreu nos anos de 1900 e 1901, embora a discussão em torno desta questão tenha começado em 1891. Neste intervalo, foram realizados alguns arrendamentos de ferrovias estatais, entre elas a E. F. Sobral, em 1897, e a Baturité, em 1898. A primeira grande intervenção do Estado, feita pelo governo liberal, ocorreu com a encampação das ferrovias com capital nacional e estrangeiro a partir de 1900, para em seguida serem arrendadas; até 1911, o governo havia arrendado todas as ferrovias da região Nordeste. Estas vias férreas deram origem a três grandes redes férreas, são elas:

1. a *The Great Western of Brazil Railway Company Limited* – GWBR, criada em1900.

2. a Rede de Viação Cearense (RVC), em 1910.

3. a *Compagnie Chemins de Fer du l'Est Brésilien*, em 1911-1912, mais tarde Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB).

A encampação de parcela significativa ocorreu no governo Campos Sales (1898-1902), que enfrentou uma série de crises econômicas como a elevação da inflação, a desvalorização da moeda nacional e os baixos preços do café no mercado externo em decorrência da sua superprodução, principal produto de exportação do país. Frente a estas circunstâncias, Campos Sales fez um radical ajuste na economia brasileira incluindo a política de estruturação ferroviária. Assim, iniciou o processo de encampação da maioria das estradas de ferro privadas, em seguida arrendou-as juntamente com aquelas de sua propriedade. Este arrendamento foi realizado mediante concorrência pública entre 1900 e 1901. No caso do Nordeste,[7] tivemos a encampação de todas as estradas de ferro

7 A encampação das ferrovias nordestinas teve os seguintes valores: a E. F. Natal a Nova Cruz

com capital estrangeiro que, juntamente com as ferrovias do governo (E. F. Sul de Pernambuco, E. F. Central de Pernambuco e E. F Paulo Afonso), foram arrendadas por uma única empresa: *The Great Western of Brazil Company Limited*.[8] As estradas de ferro do Baturité e Sobral (estatais), situadas no Nordeste Oriental, E. F. São Francisco e Central da Bahia, no Nordeste Meridional.

A encampação e o resgate das ferrovias eram previstos no ato das suas concessões. Para Castro (1979), essa medida fazia parte de um conjunto de normas "saneadoras" que o novo governo pretendia implementar, num contexto de uma política deflacionária, incluindo a própria valorização da taxa de câmbio. Segundo o governo, era necessário tomar essa decisão porque o sistema vigente representava uma verdadeira sangria para as finanças públicas. Para Lessa (1993), quando foi proclamada a República, a responsabilidade da União com a garantia de juros, incluindo as províncias, era sobre o capital de 259.093:471$601, embora haja controvérsias em relação a este valor. De qualquer forma, no decorrer da década de 1890, o capital com garantia de juros aumentou por conta do prolongamento de várias ferrovias e da concessão de novos contratos.

Quatro estradas e três redes ferroviárias no Nordeste

I. A *The Great Western of Brazil Company Limited* (GWBR) foi a primeira rede ferroviária nordestina organizada a partir da política de ajuste econômico e do reagrupamento de várias estradas de ferro do Nordeste.

£ 427.800, a Conde d'Eu £ 615.200, Recife ao São Francisco £ 1.637.200, a Central de Alagoas £ 760.000, Bahia ao São Francisco £ 2.265.000, R. Timbó £ 165.000 e Central da Bahia £ 1.150.600 (cf. PINTO, 1949).

8 A *Great Western of Brazil* não foi encampada pelo governo, mas foi resgatada a garantia de juros por contrato aprovado pelo Decreto nº 4.111, de 31 de julho de 1901. O resgate consistiu em desistência da garantia de juros por parte da *Great Western*, tendo como compensação o arrendamento das estradas de ferro que formam a sua malha ferroviária. A garantia de juros integral era de £ 39.375 e devia terminar em 1910 (cf. IBGE, 1986, p 79).

Esta empresa apresentou várias etapas no decorrer de sua existência. A primeira etapa abrange o período entre 1900 e 1910, quando consolidou sua formação e conseguiu expandir suas linhas de acordo com as exigências estabelecidas pelo contrato de arrendamento e atingindo seu auge em 1909. A segunda etapa foi marcada por crises financeiras, operacionais e contratuais, inclusive esta empresa sempre reclamou da política de tarifas e cambial do governo que resultou na alteração de contratos de arrendamento no período de 1910-1920, e a sua última etapa ocorreu a partir de 1920 até o rompimento definitivo do contrato com a companhia férrea, em 1948. A *Great Western* procurou atender às novas exigências trabalhistas e sociais impostas no decorrer dos anos trinta e manter os serviços de transportes, e contou com significativo amparo financeiro do Governo Central, por meio de renúncias fiscais e empréstimos subsidiados.

A *Great Western* era proprietária da pequena E. F. Recife ao Limoeiro e graças à política de ajuste econômico do Governo Central, entre 1898 e 1902, ela tornou-se proprietária de todas as ferrovias do Nordeste Oriental: Alagoas, Pernambuco, Paraíba e o Rio Grande do Norte. Neste grupo de estradas incluía-se a E. F. Central de Pernambuco, escolhida para ser uma estrada de integração nacional ainda no regime monárquico e mantida no governo republicano. O seu contrato de concessão foi assinado em 1901 e previsto para terminar em 31 de dezembro de 1960, porém no decorrer desse período teve várias alterações. No primeiro contrato de arrendamento era obrigatório padronizar as bitolas de 1,60 m para 1,00 m; estabelecer ligação com as ferrovias da Paraíba, Rio Grande do Norte, Ceará e prosseguir com a E. F. Central de Pernambuco para o seu ponto final.

Embora essa empresa tenha construído cerca de 700 km, só conseguiu realizar as ligações com as suas vias férreas da Paraíba e do Rio Grande do Norte. Porém, não concretizou a ligação com a RVC, no Ceará, e com a *L'est Brésilien*, no Baixo São Francisco, por meio da ex- E. F. Central de Alagoas, que estacionou em Igaraci (AL), e no Submédio São

Francisco (Petrolina-Juazeiro), por meio da ex-E. F. Central de Pernambuco, que estacionou em Arcoverde, a 269,290 km do Recife. Em 1948, o contrato de arrendamento da *Great Western* chegou ao fim sem realizar os compromissos estabelecidos. Esta empresa atravessou fortes crises no decorrer da sua existência, tanto no âmbito interno quanto internacional, com a eclosão da Primeira Guerra Mundial (1914-1918) e a Depressão de 1929, além da Revolução de 1930. Pelo contrato de arrendamento a *Western* ficou obrigada a construir mais de 2.000 km de estradas de ferro mas, em decorrência das crises citadas, não foi possível cumpri-lo.

Com a rescisão do contrato de arrendamento da *Great Western* em 1948, o Governo Central criou a Rede Ferroviária do Nordeste (RFN), que absorveu todas as suas ferrovias (veja os quadros 1 e 2, no final deste texto) e teve vida curta, sendo extinta em 1957. Nesse período, a RFN executou algumas obras de reparo das suas estradas e construiu o percurso entre Campina Grande e Patos, na Paraíba, onde realizou a ligação com a RVC. Este trecho ficou paralisado em Campina Grande desde 1907. Na extensão sul, conseguiu alcançar a margem direita do rio São Francisco, em Porto Real do Colégio (AL), no Baixo São Francisco, em 1956. A Rede Ferroviária do Nordeste certamente foi o último esforço do governo para fazer as ferrovias nordestinas alcançarem as margens do rio São Francisco e chegarem aos pontos finais estabelecidos pelo Governo Imperial.

II. A *Compagnie Chemins de Fer du l'Est Brasilien,* formada pelas E. F. Bahia ao São Francisco (inglesa) e E. F. São Francisco (estatal), unificadas pelo governo com o nome de E. F. São Francisco, permanecendo com duas administrações (inglesa e da União), e E. F. Central da Bahia. Nos primeiros 10 anos da República, essas ferrovias apresentaram déficits, exceto nos anos de 1891 e 1901, que apresentam saldos de 1,07 e 25%, respectivamente. Em 1901, a E. F. do São Francisco foi resgatada por meio do Decreto nº 4.058, e arrendada em caráter provisório aos engenheiros

Jeronymo Teixeira de A. Lima e Austricliciano de Carvalho, que também arrendaram a E. F. Central da Bahia. O contrato estabelecia que eles tinham que pagar 5% da renda bruta das ferrovias ao Governo Central, ambas são de integração nacional. No primeiro quinquênio do século XX a E. F. São Francisco apresentou saldos constantes em torno de 25% ao ano e até 1911 oscilou entre 32,80% e 3,2% a.a. A. E. F. Central da Bahia apresentou três exercícios deficitários no decorrer da década de 1890, sendo o de 1892, com 19,60%, e os de 1899 e 1900, respectivamente com 13,80% e 13,50%, apesar da significativa elevação da sua receita bruta.

No entanto, o saldo desta ferrovia girou em torno de 5,82% a.a, que era inferior à garantia de juros de 7% a.a; apesar desses resultados, isso não era determinante para os governos da União e do Estado porque tratava-se de estradas de integração, então, o Tesouro pagava a diferença. Graças à existência destas ferrovias havia um certo dinamismo da economia nas regiões atravessadas por elas. A partir de 1911, essas estradas foram arrendadas pela companhia *Chemins de Fer du L'est Brèsilien*, de capital francês e belga, a qual foi beneficiada com o contrato de arrendamento das citadas vias férreas, que terminou em 1935. Por motivos econômicos, o Governo Central encerrou o seu contrato e encampou, para em seguida organizar a Viação Férrea Federal Leste Brasileiro (VFFLB). O contrato de arrendamento de 1911 estabelecia que a empresa francesa era obrigada a unificar as bitolas de 1,60 m, 1,00 m e 1,09 m de suas estradas, cerca de 500 km. Porém, não construiu um único quilômetro para estabelecer a ligação entre Cachoeira e Salvador, cerca de 40 km. Nisso incluía-se o percurso entre Iaçu e Bonfim e com a E. F. Central do Brasil, em Monte Azul (MG). Não foi possível atender a essas obrigações contratuais, tanto que o trecho para Salvador foi realizado pela VFFLB no início da década de 1940, assim como as ligações com Monte Azul, em 1950, e Iaçu e Bonfim, em 1956.

Durante 25 anos, a *L'est* teve apenas três exercícios positivos, os motivos alegados para este fraco desempenho estão relacionados à eclosão da

Primeira Guerra Mundial, às crises políticas internas e à Depressão mundial de 1929, que dificultou o cumprimento determinado pelo contrato de arrendamento incluindo o avanço dos seus trilhos em direção aos seus pontos finais. A VFFLB incorporou a E. F. Petrolina-Teresina, que havia iniciado suas obras em 1910 e os seus trilhos estacionaram na cidade de Paulistana (PI), em 1922, a 204 km do seu ponto inicial em Petrolina (PE). Na verdade, este trecho fazia parte do projeto baiano de avançar com os trilhos das suas vias férreas rumo ao norte. Cabe lembrar que só em 1954 um trem conseguiu fazer toda a extensão entre Salvador e Paulistana, isso foi possível graças à inauguração da ponte (pênsil) Rodoferroviária Presidente Dutra sobre o rio São Francisco. Desta forma, a VFFLB tornou-se a segunda ferrovia mais extensa do país em termos de penetração para o interior, com 700 km, superada apenas pela E. F. Central Brasil com seu Ramal Central, que atingiu 1.024 km em Buritizeiro (MG), no ano de 1924, na margem esquerda do Rio São Francisco.

III. A Rede de Viação Cearense (RVC) com suas vias férreas que deram início à estratégia do Governo Central de colocar em prática o seu plano de encampação e arrendamento das ferrovias brasileiras. Primeiro, arrendou a E. F. Sobral em 1897 para os engenheiros João Sabóia e Vicente Sabóia Albuquerque. No ano seguinte, foi a vez da E. F. do Baturité que, em 1906, rompeu o seu primeiro contrato e foi transferida para a empresa Novis & Sabóia, essa ferrovia já contava com 235 km entregues ao tráfego. Em 1910, as ferrovias cearenses passaram por grandes transformações. Primeiro, foram unificadas em uma única empresa, a Rede de Viação Cearense. Em seguida, por meio do Decreto nº 11.692, de 1º de maio de 1910, foi arrendada para a empresa inglesa *The South American Railway Construction Company Limited* (SARCCOL). Durante o período de 1898 a 1910, a E. F. Sobral apresentou resultados positivos e a Baturité também operou com superávit, exceto nos anos de 1901 e 1902 que apresentaram déficits de 28,60% e 15,40%.

Como se trata de uma rede formada por ferrovias isoladas, o contrato com a SARCCOL estabelecia que essa empresa ficava obrigada a realizar a ligação com a E. F. Sobral e avançar com os trilhos em direção ao ponto final. Em 1912, a SARCCOL iniciou as obras para estabelecer a ligação prevista no contrato de arrendamento. Mas em 1913 suspendeu os trabalhos, e assim a empresa não cumpriu o contrato de avançar com os trilhos, apenas concluiu alguns trechos que havia iniciado antes do contrato e começou a construção do percurso de 51,700 km entre Iguatu e Cedro. Em de 25 de agosto de 1915 o contrato de arrendamento caducou e com o seu rompimento a RVC retornou para a administração do Governo Federal. O ano de 1915 foi marcado por uma forte seca, então a sua extensão ao sul absorveu um elevado número de trabalhadores, cerca de 3.200, e no trecho entre Sobral e Crateús, ao norte, empregou 3.000 operários. Certamente, a SARCCOL não teria realizado os investimentos para amenizar os efeitos da seca, embora os resultados financeiros dessas ferrovias fossem positivos.

Com a chegada das chuvas em 1916, a RVC suspendeu suas obras, mas no ano de 1919 ocorreu outra grande seca e a eclosão da Primeira Guerra Mundial também afetou o avanço dos trilhos de ferro; mesmo assim, o Governo Federal construiu 163 km de ferrovia no Ceará. A RVC estacionou a ponta dos seus trilhos em 1926, na cidade de Juazeiro do Norte (CE), quando deveria avançar até o vale do São Francisco, e o trecho leste foi concluído em 1937, em Patos (PB), onde deveria estabelecer ligação com a rede *Great Western*. Contudo, essa estrada só chegou à localidade indicada na segunda metade da década de 1950, sob a direção da Rede Ferroviária do Nordeste (RFN), e estabeleceu ligação com a ex-E. F. Sobral em 1950, e com as estradas do Piauí-Maranhão em 1973. Nessa época, a RVC havia sido extinta e absorvida pela Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). Apesar de todas as dificuldades e do longo período para completar o seu percurso, a ex-RVC foi crucial para sua

região tributária. Mesmo com atraso conseguiu estabelecer ligação com importantes pontos nordestinos nas suas extensões norte e leste, isso inclui os portos do Nordeste Setentrional, como São Luís (MA) e Parnaíba (PI), e Oriental: Camocim e Mucuripe (CE), Natal (RN), Cabedelo (PB) e Recife (PE).

Todas essas redes ferroviárias e as estradas de ferro isoladas foram extintas, por meio da Lei nº 3.115, de 16 de março de 1957, para criar a Rede Ferroviária Federal Sociedade Anônima (RFFSA). Com relação às estradas de ferro do Nordeste a RFFSA praticamente não saiu do lugar, entretanto completou duas importantes ligações das estradas nordestinas. A primeira se deu em 1972, com a conclusão da ponte sobre o rio São Francisco entre Porto Real do Colégio (AL) e Propriá (SE), e assim realizou o encontro dos trilhos do Nordeste Oriental com os do Nordeste Meridional e com as ferrovias do Nordeste Setentrional, em 1973, na cidade de Altos (PI). A partir desses encontros uma locomotiva podia partir de Santana do Livramento (RS) e chegar a São Luís (MA), porque todas as bitolas dessas estradas nesse percurso são métricas; no entanto as pontas dos trilhos das ferrovias do Nordeste continuaram estacionadas nas localidades citadas acima. Concomitantemente, no decorrer da década de 1960 e nos primeiros anos da década de 1970 foram extintos 2.400 km de estradas de ferro daquela região, e na década de 1980 foi suspenso todo o transporte de passageiros. Em 1996 a RFFSA foi dividida em várias empresas para, em seguida, ser privatizada. No Nordeste, esse processo só ocorreu a partir de 1998, essa medida foi apresentada pelo governo como forma de revitalizar este importante meio de transporte.

A RFFSA, em 1998, privatizou toda a sua malha na região nordeste (exceto os trechos situados nos estados da Bahia e Sergipe), que foi vendida à Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN). Essa empresa tem a incumbência de reformar e revitalizar toda a sua malha, incluindo a ferrovia de Alagoas, trecho entre Paquevira (PE) e Porto Real do Colégio (AL), no Baixo São Francisco, paralisado desde 2000 em decorrência das

fortes chuvas que destruíram a estrada em vários pontos. A CFN também está realizando as obras da Nova E. F. Transnordestina, essa estrada deverá exercer forte influência no Submédio São Francisco e no seu entorno, apesar de nesta primeira etapa os seus trilhos não chegarem até Petrolina e Juazeiro.

A implantação da E. F. Transnordestina foi o encontro com o passado e um acerto com o presente, que assegura o avanço e a continuidade dos trilhos vindos do litoral em direção ao interior do país. Trata-se de uma proposta centenária, projetada na segunda metade do século XIX e que deveria chegar ao século XX com as suas obras concluídas. Essa ferrovia era a extensão da estrada de ferro Central de Pernambuco, a partir de Salgueiro, e da antiga E. F. Baturité, que deveria estabelecer ligação com a E. F. São Francisco, na Bahia. Dessa forma, ligaria os portos fluviais de Juazeiro-Petrolina com Salvador, Recife, Fortaleza e com uma extensa área do interior do Nordeste. Segundo um relatório denominado *Ferrovia Transnordestina - Um Novo Sistema Ferroviário para o Nordeste* (1978), a construção desta ferrovia foi prioridade de todos os governos do Brasil,[9] do Império com D. Pedro II a todos os governos da República; no entanto, continuou no papel até 1965.

O governo do Mal. Humberto de Alencar Castelo Branco (1964-1967) cogitou em mudar a história da Transnordestina, no entanto nem começou suas obras e o projeto da velha estrada voltou para a gaveta e lá permaneceu por muito tempo. No início da década de 1990, no governo do

9 A partir de 1964 foram estabelecidas novas mudanças para o sistema ferroviário brasileiro, no entanto apenas a desativação de uma série de linhas e ramais antieconômicos foi colocada em prática. Tanto que, de 1964 a 1973, foram extintas várias linhas e ramais no Nordeste. Este ajuste que eliminava ferrovias deficitárias também determinava a imediata construção de outras estradas como a E. F. Transnordestina, trecho entre Missão Velha, no Ceará, e Salgueiro e Petrolina, no Pernambuco; com isso, os principais portos do Nordeste estabeleceriam ligação entre si por meio das ferrovias. Na verdade, se a Transnordestina era uma prioridade, a linha Centro-Sul da Bahia não podia ter sido desativada em 1965, porque ela reduzia a distância entre o Nordeste e o Sudeste por meio da ferrovia (cf. CAMELO FILHO-ZUZA, 2000, p. 214).

presidente Fernando Collor de Mello, este projeto entrou em cena e foram realizadas as obras de terraplanagem da E. F. Transnordestina; no entanto, mais uma vez não conseguiu concluir o seu percurso e a histórica estrada de ferro e o seu projeto retornaram para o seu lugar de sempre. Durante os governos de Fernando Henrique Cardoso (1995-2003) a implantação da Transnordestina entrou na agenda do Ministério dos Transportes; nada foi feito, mas o primeiro governo de Luiz Inácio Lula da Silva (2003-2007) iniciou as suas obras em 2006, que se intensificaram no segundo mandato (2007-2011), agora com o nome de E. F. Nova Transnordestina, empresa que pertence à Companhia Ferroviária do Nordeste (CFN) e que foi contemplada pelo Programa de Aceleração do Crescimento (PAC), criado em 2007.[10] No entanto, o seu traçado foi modificado e o trecho para Petrolina terá que aguardar a segunda etapa do projeto.

A estrada de ferro Nova Transnordestina parte de Missão Velha, no Vale do Cariri, no Ceará, passa em Salgueiro, no Pernambuco, segue para Araripina (PE) e avançará até Elizeu Martins, no sudoeste do estado do Piauí. No futuro deverá se estender até a E. F. Norte-Sul, no estado do Tocantins, na região Norte, e com a FCA (Ferrovia Centro Atlântica S. A., da Vale), na região Sudeste. Desta forma, vai estabelecer a ligação do interior de todas as regiões (exceto a Sul) com os principais portos do Nordeste, como Suape e Recife, em Pernambuco, Mucuripe e Pecém, no Ceará, Itaqui, no Maranhão, Cabedelo, na Paraíba, e Natal, no Rio Grande do Norte. A Companhia Ferroviária do Nordeste, concessionária da Transnordestina, iniciou suas obras em 2004 com conclusão prevista para

10 O Programa de Aceleração do Crescimento é um plano do governo central que visa ao crescimento da economia brasileira, através do investimento em obras de infraestrutura no setor de transporte: rodovias, aeroportos e ferrovias; habitações; geração de energia e outros. Esse plano foi lançado pelo presidente Luiz Inácio Lula da Silva em 28 de janeiro de 2007 e orçado em R$ 503.000.000,00 até 2010. Os seus recursos são provenientes da União (orçamento do Governo Federal), investimentos das empresas privadas e das estatais como Petrobras e BNDES (cf. *Boletim Informativo do Ministério da Integração Nacional*, 2007).

2010, com 640 km de extensão e reforma de 1.150 km já existentes. Os investimentos para a implantação desta estrada em 2003 foram estimados em R$ 4.800.000.000,00. Mas em 2009 essa quantia elevou-se para R$ 5.421.000.000,00.

Considerações finais

A implantação de ferrovias no Brasil na segunda metade do século XIX está em sintonia com o contexto da expansão do capitalismo internacional e as estradas de ferro do Nordeste fazem parte deste processo. Ao mesmo tempo, elas obedecem a uma série de critérios de ordem política e econômica tanto no âmbito nacional quanto regional, apesar da sua subordinação à economia externa. Certamente essa questão tem um peso significativo quanto à escolha das localidades em que as ferrovias seriam implantadas, assim como a direção dos seus traçados, em particular nos países periféricos. A rigor as estradas de ferro do Nordeste atendem este preceito, contudo o fato de 4 delas receberem o *status* de estradas estratégicas, de integração, embrenhamento e controle, acrescenta um novo elemento neste processo, que foi a decisão política do governo brasileiro que contrariava a lógica econômica daquela época.

O fato de o governo estabelecer que os traçados das estradas ultrapassem as fronteiras de interesses estritamente econômicos é uma novidade para um país periférico como o Brasil. No entanto, cabe ressaltar que o avanço dos trilhos para as áreas distantes do interior atendia de imediato dois importantes setores econômicos, um ligado às indústrias siderúrgicas e mecânicas, que produzem equipamentos e material para as ferrovias, e outro financeiro, responsável pelo financiamento da implantação destas estradas. A longo prazo a tendência é integrar as regiões antes isoladas aos mercados interno e externo e dinamizar as atividades econômicas das áreas servidas por estas estradas de ferro. No caso das estradas de integração

situadas no Nordeste (Recife ao São Francisco, Bahia ao São Francisco, Central da Bahia e Baturité), combinaram-se os interesses econômicos das empresas férreas e do setor financeiro responsável pelos empréstimos para estes empreendimentos com os objetivos políticos e estratégicos do Governo Imperial. Em minha tese de doutorado, defendida no Instituto de Economia da Unicamp, procurei tratar da combinação destes objetivos. Verificou-se que o fato de o traçado destas ferrovias atravessar as áreas produtoras de mercadorias com aceitação no mercado externo, como é caso do açúcar, em Pernambuco e Bahia, do café no Ceará e do algodão e peles em todo o interior do Nordeste, então a receita obtida com o transporte desses produtos e de passageiros remunerava os investimentos aplicados em ferrovias e juntamente com a garantia de juros asseguravam a reprodução do capital interno e externo e poderia compensar a ociosidade apresentada nas zonas do território.

Na primeira etapa destas ferrovias, entre a implantação e o fim da Monarquia, verificou-se que os seus trilhos não ultrapassaram as zonas mais povoadas onde havia as atividades econômicas que remuneravam o capital aplicado nelas, e que, apesar da garantia de juros e das zonas de privilégios, avançaram pouco em direção aos seus pontos finais. As concessões eram feitas pelo Governo Imperial a pessoas influentes em termos políticos e econômicos e como o Nordeste tinha um importante papel no contexto político nacional naquela época, este mecanismo funcionou como moeda de troca em apoio aos projetos governamentais, embora a implantação das primeiras ferrovias da região contasse com apoio incondicional do Imperador Dom Pedro II. Mesmo depois do fim da Monarquia, o peso político do Nordeste continuou expressivo.

De modo geral, aquelas pessoas que foram beneficiados com concessões das estradas de ferro, apesar de serem influentes não dispunham de capital suficiente para realizar este empreendimento e o transferiam para outras empresas, em particular as estrangeiras. Apenas as estradas de

ferro D. Pedro II e Baturité conseguiram ser implantadas pelos titulares das suas primeiras concessões, porém em pouco tempo as mesmas foram encampadas pelo Governo Central; as demais foram transferidas para empresas de capital externo (inglês). Desta forma, as concessões eram instrumentos políticos e transformaram-se em mecanismo econômico. Na verdade, um grande negócio para o grupo detentor de sua posse. O avanço das ferrovias para determinados pontos do território brasileiro não conseguiu o êxito esperado, isso se deve a vários fatores, como o desempenho econômico externo e interno, a política cambial, a oferta e demanda dos produtos destinados ao mercado internacional e sujeitos as oscilações periódicas.

Quanto aos mecanismos como a garantia de juros e zona de privilégio, que deveriam estimular o avanço das ferrovias em direção aos pontos finais dos seus traçados, chegou-se à conclusão de que eles se tornaram obsoletos e contribuíam para a acomodação das companhias férreas, enquanto o Estado pagava a conta. Então tornou-se necessário criar outra forma de agilizar a continuidade das estradas existentes e a concessão de outras que seriam criadas. A alteração desta política se deu com o processo de encampação e arrendamento do conjunto das ferrovias do país e da região. Mudança que se consumou com o governo republicano no início do século XX. Com relação às estradas de integração, apenas a E. F Recife ao São Francisco e a E. F. Baturité apresentaram saldos positivos no período entre a implantação e o ano de 1890, enquanto a E. F. Bahia ao São Francisco teve todos os seus exercícios deficitários e a E. F. Central da Bahia, que iniciou suas atividades em 1875, operou com um pequeno superávit neste período, mas inferior à garantia de juros de 7% ao ano.

Como os instrumentos econômicos criados para dinamizar a expansão das vias férreas do país não apresentaram os resultados esperados, a solução foi alterar a sua estrutura. Com a política de ajuste econômico iniciada em 1898, foi possível eliminar a garantia de juros e a zona de pri-

vilégios e ao mesmo tempo ocorreu a encampação e o resgate das estradas de ferro do país e o seu arrendamento para o setor privado. A maioria dos contratos com as novas empresas deveria encerrar-se em 31 de dezembro de 1960, porém nenhum deles chegou ao fim, todos foram rescindidos no decorrer deste período. No caso das ferrovias do Nordeste, estes contratos tiveram rescisões em diferentes ocasiões, por exemplo a SARCCOL durou apenas 5 anos, a *L'est Brésilien* 25 e a *Great Western* 48 anos.

As ferrovias de integração do Nordeste, juntamente com as demais estradas de ferro da região, formaram três redes sem abrir mão do seu objetivo inicial. A primeira foi a rede *Great Western*, que não alcançou os seus pontos estabelecidos mas escreve uma parte significativa da história econômica e do sistema de transporte do Nordeste. Os seus trens ficaram no imaginário da população que vivia nas áreas servidas por seus trens. Com a rescisão do seu contrato criou-se a Rede Ferroviária do Nordeste (RFN), que assumiu o controle destas vias férreas. Porém, a marca da velha empresa continuou nos corações e nas mentes da população. Esta rede operou com saldos positivos em todo o período de vigência do seu contrato de arrendamento, mas não conseguiu cumprir os compromissos de realizar as várias ligações férreas, em particular aquelas previstas para se comunicar com o rio São Francisco.

A Rede de Viação Cearense (RVC) foi formada em 1910 a partir da junção de duas ferrovias estanques (isoladas): a E. F. Baturité, situada ao sul, e a E. F. Sobral, ao norte do estado do Ceará. Trata-se da rede ferroviária do país e do Nordeste que ficou o menor tempo sob a administração do setor privado, apenas 5 anos, entre 1910 e 1915. A SARCCOL foi beneficiada com o seu contrato de arrendamento, que estabeleceu uma série de metas, mas pouco foi feito. Na verdade, o arrendamento da RVC foi um desastre para a sua expansão e para a política de encampação, resgate e arrendamento do governo, pois paralisou as obras de continuidade de suas estradas e depreciou os equipamentos, despediu indevidamente vá-

rios operários e precarizou as oficinas de reparos das locomotivas. Como a RVC operou com lucro neste período, só a SARCCOL levou vantagem. Apesar de toda a adversidade política e econômica do Sertão atravessado pela RVC, ela operou com lucros até a metade da década de 1920 e, daí em diante, combinou exercícios superavitários com alguns deficitários; de 1941 a sua extinção, em 1957, operou com déficits.

A terceira é a *L'est Brésilien,* formada por estradas de ferro da Bahia até então isoladas, e o seu contrato de arrendamento determinava que esta empresa ficava obrigada a estabelecer a ligação destas ferrovias; como não cumpriu com suas obrigações contratuais, em 1935 retornou para a administração federal. Com isso, no período até a sua extinção em 1957, ela conseguiu fazer as ligações que deveria ter realizado no final do século XIX e início do século XX. Apesar de a rede baiana ter apresentado um significativo aumento de sua receita operacional entre 1911 e 1930, todos os exercícios deste período foram deficitários e, na década de 1930, a receita e a despesa continuaram crescendo e apresentou superávit, contudo nas décadas seguintes (1940 a 1957) operou com déficits. De acordo com os seus dados financeiros (receitas e despesas), conclui-se que a história das vias férreas de integração implantadas na Bahia sob a direção da *L'est* até 1935, era crítica. Mesmo com estes resultados elas foram mantidas sob a direção da VFFLB, neste caso, a decisão política foi fundamental para assegurar a sua existência visto que tiveram um importante papel para o dinamismo das atividades econômicas das localidades por onde atravessavam. Cabe destacar que a VFFLB conseguiu estabelecer parte das ligações previstas na época em que foi implantada. Apenas a sua extensão norte não conseguiu alcançar o seu ponto final, estacionou em Paulistana (PI) e o ramal para o oeste paralisou-se em Itaetê, que volta à baila com a construção da E. F. Oeste-Leste (E. F. 334), com início de suas obras em 2010.

Apesar do seu resultado operacional deficitário, esta rede com as suas linhas foi a que mais atendeu aos objetivos estratégicos no âmbito da segurança e controle, tanto que no período da Guerra de Canudos (1894-

1897) serviu para transportar tropas que reprimiram os insurretos daquela localidade e, em relação às questões sociais, sobretudo nos anos de ocorrência de secas, ela transportava gêneros alimentícios para os flagelados, inclusive água, além de atravessar extensas regiões geoeconômicas do sudoeste, centro e norte do estado da Bahia e do norte de Minas Gerais. Por isso, os baianos não abriram mão de suas estradas; certamente a sua força política teve um significativo peso neste processo. A Rede de Viação Cearense se encaixa nestes critérios, o seu traçado foi fundamental para atender à população nos períodos de seca e para o transporte das forças de repressão em épocas de ebulição social. Entretanto, a rede *Great Western* nunca foi usada para este fim, transportava mercadorias e passageiros das cidades da Zona da Mata, Agreste e de alguns pontos do Sertão.

A criação da RFFSA, em 1957, e o fim das redes férreas do Nordeste não tiveram qualquer impacto positivo para a região, apenas realizaram duas ligações importantes em termos simbólicos: a primeira após a construção da ponte sobre o rio São Francisco entre Alagoas e Sergipe, em 1972, e a segunda com as ferrovias do Meio Norte ou setentrional, em 1973. Para alguns críticos da situação das ferrovias no Brasil, a eliminação das redes ferroviárias e a criação da RFFSA serviram para jogar a pá de terra que faltava para enterrar essas estradas de ferro do país, uma vez que nas décadas de 1960 e 1970 foram eliminadas todas as ferrovias isoladas e ramais considerados antieconômicos da Bahia e os trechos entre Iaçu e Senhor do Bonfim, de Petrolina a Paulistana, de Camucim a Sobral, totalizando 2.400 km de linhas no Nordeste, e ao mesmo tempo foi suspenso todo o transporte ferroviário de passageiros.

Na verdade, a falência do sistema ferroviário e a substituição pelo transporte rodoviário foi uma medida política do governo que não avaliou o quanto isso poderia ser danoso em termos econômicos e políticos para o País, tendo em vista que estes modelos poderiam operar de forma integrada. Por fim, a RFFSA foi extinta em 1998 e suas vias férreas foram

transferidas para o setor privado. Contudo, 10 anos mais tarde cerca de 40% da sua extensão estava desativada ou paralisada, um desastre imensurável para um país que tem o 5º território mais extenso do globo, é o 5º mais populoso e possui a oitava economia do mundo. Por outro lado, com o desmonte do sistema ferroviário brasileiro, perdeu-se também todo um conhecimento técnico que foi acumulado ao longo de sua história e com isso a possibilidade de desenvolver a tecnologia de ponta no setor de transportes, sem contar a eliminação de um elevado número de postos de trabalho.

Nos primeiros anos da privatização do sistema ferroviário não houve qualquer investimento para a revitalização das estradas nordestinas, só a partir de 2006 é que se iniciou a implantação da Estrada de Ferro Transnordestina e a sua conclusão está prevista para 2010. A E. F. Oeste-Leste (E. F. 334), que terá 1.500 km de extensão, vai estabelecer ligação entre Figueirópolis, sudoeste do Tocantins, e Ilhéus, no sul da Bahia. Essa estrada vai atravessar 32 municípios baianos e iniciará suas obras em 2010. A conclusão do primeiro trecho (Ilhéus-Caetité) ocorrerá em julho de 2011 e a sua totalização está prevista para dezembro de 2012. Segundo a VALEC (Engenharia Construções e Ferrovias S. A.), empresa estatal ligada ao Ministério dos Transportes, essa estrada foi orçada em R$ 6.000.000.000,00 e juntamente com a Transnordestina atenderá a extensas áreas produtoras de soja, outros produtos agrícolas e matérias-primas de diferentes origens, destacando que as novas estradas, incluindo a E. F. Norte-Sul (ambas com mais de 1.000 km), estão sendo construídas com bitola única como no passado; só que agora o país tem 195.000.000 de habitantes, sem contar que o transporte de passageiros não foi contemplado neste modelo.

QUADRO I – INFORMAÇÕES TÉCNICAS E FORMAIS DAS FERROVIAS NORDESTINAS

ESTRADAS DE FERRO	Nº DECRETO CONCESSÃO	TEMPO E ZONA DE PRIVILÉGIO	GARANTIA DE JUROS/ TEMPO	ANO DE INAUGUR.	CUSTO MÉDIO KM CONSTRUÍDO
MAUA	Lei 987 / 1852	10 anos/10 km		1854	113 :059$000
RECIFE AO SÃO FRANCISCO	Dec. 1030/ 1852	90 e 30 km	7% a.a.	1858	116 :419$490
DOM PEDRO II	Dec. 1599/1855	90 e 31 km	7% por 33 anos	1858	130 :817$470
BAHIA AO SÃO FRANCISCO	LEI 500/1853	90 e 30 km	7% a.a.	1860	127:722$717
CENTRAL DA BAHIA	Dec. 3590/1865	90 e 20 km	7% por 30 anos	1875	41:866$858
BATURITÉ	Dec 1332/1870	90 e 30 km	7% por 30 anos	1875	58:600$000
NAZARÉ	Dec. 6107/1876	90 e 20 km	7% por 20 anos	1875	51:107$059
SÃO FRANCISCO	Lei 1953/1871			1880	44:727$107
PAULO AFONSO	Lei 6918/1878			1881	58:856$834
SANTO AMARO	Dec. 5186/1872			1881	68:460$901
SOBRAL	Dec. 6918/1878			1881	46:511$627
SUL DE PERNAMBUCO	Lei 1953-1871			1882	119:274$689
NATAL A NOVA CRUZ	Dec. 5877/1875	80 e 30 km	7% por 30 anos	1882	49:586$776
RECIFE AO LIMOEIRO	Dec. 6165/1876	90 e 20 km	7% por 30 anos	1882	46:000$000
BAHIA A MINAS	Lei 1946/1879	50 e 30 km	7% a. a.	1882	30:534$000
CONDE d'EU	Dec. 5608/1874	50 e 20 km	7% a.a.	1883	49:586$000
CENTRAL DE ALAGOAS	Dec. 7895/1880	90 e 20 km	7% por 30 anos	1884	39:772$727
CENTRAL DE PERNAMBUCO	Dec. 8577/1882			1885	173:062$220
TIMBÓ	Dec. 8725/1873	30 e 20 km	6% por 30 anos	1887	32:086$986

SÃO LUIS A TERESINA	Dec 10250/1889	80 e 20 km	6% por 30 anos	1895	28:728$350
CENTRO OESTE DA BAHIA	Lei 37/1893		7% por 15 anos	1900	63:545$630
ILHÉUS	Lei 57/1894	50 e 20 km	5% por 20 anos	1906	35:000$000
C. DO RIO GRANDE DO NORTE	Lei 1145/1903			1906	72.000$000*
MOSSORÓ	Dec. 6139/1876			1915	25:000$000
CENTRAL DO PIAUÍ				1922	
PETROLINA A TERESINA				1922	

Fonte: CAMELO FILHO-ZUZA, 2000.

QUADRO 2 - ESTRADAS DE FERRO DO NORDESTE COM CURTAS EXTENSÕES SITUADAS EM PERNAMBUCO

Recife a Olinda	13 km
Recife a Caxangá e Várzea	26 km
Ribeirão ao Bonito	26 km
Ribeirão a Cacahú	24 km
Ribeirão a Barreiros	53,3 km

Fonte: CAMELO FILHO-ZUZA, 2000

Bibliografia

ABREU, João Capistrano de. **Caminhos antigos e povoamento do Brasil.** 4 Ed. Brasília: Civ. Brasileira-INL-MEC, 1975.

ANNAES do Parlamento Brasileiro. Sessão da Câmara, em 11 de julho de 1891. Brasília: Centro de Documentação e Informação, Coordenação de Publicações, 1894.

BAPTISTA, José Luiz. **Surto ferroviário e seu desenvolvimento.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1942.

BARROSO, Gustavo. **À margem da história do Ceará.** Fortaleza: Imprensa Universitária do Ceará, 1962.

BENÉVOLO, Ademar. **Introdução à História Ferroviária do Brasil-Estudo Social, Político e Histórico.** Recife: Ed. Folha da Manhã, 1953.

BESOUCHET, Lídia. **Mauá e seu tempo.** Rio de Janeiro: Ed. Nova Fronteira, 1978.

BICALHO, Honório. **E. F. Dom Pedro II e sua administração pelo Estado.** Rio de Janeiro: Perseverança, 1872.

BOLETIM TÉCNICO DA SR-1, Ano 1 Número 2. Recife: RFFSA, Agosto de 1995.

BOLETIM TÉCNICO DA SUPERINTENDÊNCIA REGIONAL SR-1. Recife: RFFSA, 1996.

CAMELO FILHO-ZUZA, José Vieira**. A implantação e consolidação das estradas de ferro no nordeste brasileiro.** Tese de Doutorado apresentada ao Instituto de Economia da UNICAMP. Campinas: UNICAMP, 2000.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo.** Rio de Janeiro/São Paulo: DIFEL, 1977.

CASTRO, Ana Célia. **As empresas estrangeiras no Brasil:** 1860-1913. Rio de Janeiro: Ed. Zahar, 1979.

Conselho Nacional dos Transportes. Brasília: Ministério dos Transportes, 1974.

COSTA, Emília Viotti da. **Da monarquia à república:** momentos decisivos. São Paulo: UNESP, 1999.

FARIA, Alberto. **Mauá:** Irineu Evangelista de Souza, Barão e Visconde de Mauá – 1813-1889. 4 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1958.

FERREIRA, Benedito Genésio. **A Estrada de Ferro de Baturité:** 1870-1930. Fortaleza: UFCE, 1989.

Ferrovia Transnordestina: um novo sistema ferroviário para o Nordeste. Brasília: MT, 1978.

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** 25 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1995

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Série Estatísticas e Retrospectivas,** vol. II. Rio de Janeiro: FIBGE.

LESSA, Simone Narciso. **Trem-de-Ferro:** do cosmopolismo ao Sertão. Campinas*:* Dissertação de Mestrado apresentada ao IFCH-UNICAMP, 1993.

PINTO, Estevão. **História de uma estrada de ferro do Nordeste.** São Paulo: Liv. José Olímpio Editora, 1949.

QUEIROZ, Paulo Cimó. **As curvas do trem e os meandros do poder:** o nascimento da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil – 1904-1908. Campo Grande: Editora da UFMS, 1997.

SILVA, Clodomiro Pereira da. **Política e legislação de estradas de ferro.** 1904.

SILVA, Luisa Maria Nunes de Moura e. **Nordeste:** desenvolvimento e responsabilidade social empresarial. Rio de Janeiro: Clássica Ed. 2006.

TENÓRIO, Douglas Aprato. **Capitalismo e ferrovias no Brasil**. Curitiba: DH Livros Editora, 1996.

ZORZO, Francisco Antônio. **Ferrovia e rede urbana na Bahia:** doze cidades pela ferrovia no sul do Recôncavo e Sudeste Baiano – 1870-1930. Feira de Santana: UEFS, 2001.

UMA ESTRADA DE FERRO DA BAHIA AO RIO SÃO FRANCISCO: CONTROLE POLÍTICO, INTEGRAÇÃO E ECONOMIA REGIONAL (séculos XIX - XX)[1]

Robério Santos Souza

Devemos, pois, tratar de cortar todo nosso vasto fértil Império por linhas railways *(carris) em todas as direções e tornar navegáveis por barcos de vapor os rios*.
(Junta da Lavoura, Bahia, 1852)
A cidade de Juazeiro é com razão considerada o empório do sertão do São Francisco.
(Teodoro Sampaio, engenheiro negro baiano, final do século XIX)

Introdução

Assim como várias outras nações, o Brasil também teve as ferrovias como maior símbolo de progresso e desenvolvimento no século XIX. O acúmulo de capitais pelos proprietários de terras – aumentado, sobretudo, com a abolição do tráfico de escravos, a partir de 1850 – e, consequentemente, o investimento desse excedente no desenvolvimento de forças produtivas, sobretudo na cultura cafeeira, legou ao Brasil uma conside-

1 A documentação histórica utilizada nesse capítulo foi compulsada nos acervos disponibilizados pelas seguintes instituições: *Arquivo Público do Estado da Bahia*, *Biblioteca Pública do Estado da Bahia*, *Fundação Clemente Mariani* e *Center for Research Libraries*. Para a realização da pesquisa contei com o financiamento do CNPq. Agradeço os comentários e as críticas feitas a versão inicial desse texto pelos professores Elizete da Silva, Fernando Teixeira da Silva e Antonio Luigi Negro. Os possíveis erros e equívocos são de minha inteira responsabilidade.

rável expansão do seu mercado agroexportador[2] (cf. TENÓRIO, 1996; KAREH, 1982). O comércio do café, na segunda metade do século XIX, garantiu vultosos rendimentos na balança comercial brasileira, ao passo que criou condições internas favoráveis a grandes investimentos, principalmente estrangeiros.[3]

Contudo, se, por um lado, o país desenvolvia a economia, aumentando sua capacidade de produção e exportação e abrindo perspectivas históricas para a expansão de capitais e a incorporação de melhoramentos tecnológicos, por outro, ainda pesavam sobre o Brasil problemas históricos de comunicação entre as diversas províncias, com notáveis deficiências em seus sistemas de transporte de mercadorias. O sistema de transporte fluvial, por exemplo, era insuficiente para escoar toda a produção agrícola, assim como não chegava a penetrar em grande parte do interior das províncias e de outras áreas produtoras.

Outra questão era o problema do isolamento regional. Detentor de vasto território, o Império brasileiro buscava se consolidar politicamente como nação, respaldando-se na noção de unidade territorial; entretanto, esse projeto de integração era ameaçado pela ausência de uma completa rede de comunicação que abrangesse as diferentes regiões, ligando as diversas capitais ao interior e ao centro do poder político imperial do país, o que inviabilizava, portanto, o domínio e o controle sobre todo o território.

Nesse sentido, a decisão de construir estradas de ferro para complementar o sistema de navegação fluvial, além de se configurar como uma resposta à preocupação econômica de atender as aspirações de desenvolvimento e progresso das elites agrárias, estava consideravelmente dentro

2 Cf. TENÓRIO, Douglas Apprato. *Capitalismo e ferrovias no Brasil*. Curitiba: HD Livros, 1996; e KAREH, Almir Chaiban. *Filha branca de mãe preta*: a companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II (1855-1865). Petrópolis: Vozes, 1982.

3 Cf. SAES, Flávio Azevedo Marques de. *As ferrovias de São Paulo (1870-1940)*. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1981; e SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil*. São Paulo: Alfa- Omega, 1976.

das prioridades estratégicas da política imperial de integração e povoamento para a consolidação do território brasileiro. A partir daí, pode-se compreender as diferentes experiências ferroviárias que se concretizaram no Brasil na segunda metade do século XIX, as quais tiveram justificativas políticas e econômicas.[4]

Foi na combinação dos contextos externo e interno que se deu o processo de mecanização dos transportes no Brasil. No plano internacional, verificava-se uma Inglaterra industrializada que buscava expandir seus capitais, vender seus produtos manufaturados e realizar investimentos e, internamente, presenciava-se o fortalecimento de uma aristocracia rural agroexportadora de café, que via na implantação das ferrovias uma condição necessária ao desenvolvimento econômico, uma marca de civilidade e de um Estado que, ademais, preocupava-se com a unidade nacional.[5]

Nessa perspectiva, o Império orientou toda uma política de construção de ferrovias, através da promulgação de decretos com concessão de privilégios e incentivos fiscais para estimular o fluxo de capitais para tal empreendimento.

O decreto imperial nº 641, de 26 de junho de 1852, impulsionou grande parte das iniciativas para a construção de estradas de ferro no Brasil, uma vez que, ao estabelecer vários privilégios, como isenção de impostos, garantia de juros de 5%, direito de desapropriação de terrenos particulares e apropriação de terrenos públicos, entre outros, atraiu os capitais nacionais e estrangeiros, sobretudo os de origem inglesa, para

---

4 Cf. KATINSKY, Julio Roberto. "Ferrovias nacionais". In: MOTOYAMA, Shozo (coord.). *Tecnologia e industrialização no Brasil*: uma perspectiva histórica. São Paulo: Editora da Unesp, 1994. e CAMELO FILHO, José Vieira. *A implantação e consolidação das estradas de ferro no Nordeste brasileiro*. 2000. Tese (Doutorado em Economia) – Faculdade de Economia, UNICAMP, Campinas, 2000.

5 Cf. TENÓRIO, *Capitalismo e ferrovias...*, e ZORZO, Francisco Antonio. *Ferrovia e rede urbana na Bahia. Doze cidades conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano*. Feira de Santana: UEFS, 2001.

os empreendimentos ferroviários.[6] Com essa medida, o governo brasileiro tornava o investimento em ferrovias um negócio atraente para as empresas concessionárias. Mesmo aquelas ferrovias que, inicialmente, se mostraram economicamente deficitárias, com o decorrer dos anos, passaram a ser consideradas vitais para a economia e o projeto político integracionista do Estado, que se dispôs a assumir os riscos cambiais e a financiar, por meio da garantia dos juros, grande parte desse empreendimento.[7]

Nesse cenário, foi concretizada a primeira proposta para a implantação de transporte ferroviário na Bahia. Composta por representantes dos proprietários de terras, a Junta da Lavoura, em 1852, na tentativa de convencer a sociedade baiana e os políticos da Província da necessidade de ferrovias,[8] apresentou um projeto para a construção de uma estrada de ferro que, partindo da capital baiana (Salvador), alcançasse a vila de Juazeiro, cidade portuária e comercial banhada pelas águas do rio São Francisco.[9]

Não seria estranho encontrar na proposta da Junta da Lavoura, assinada pelos proprietários rurais Antônio Ferrão Muniz, Luiz Francisco Junqueira e Justino de Sento Sé, uma incisiva defesa das ferrovias. Os idealizadores dessa proposta procuraram mostrar as razões do atraso econômico do Brasil em relação a outros países, argumentando que a construção dos caminhos de ferro era a etapa decisiva, necessária e única para o seu desenvolvimento e a sua projeção política na América Latina.

---

6 Cf. CARLETTO, *A estrada de ferro...*

7 Cf. CAMELO FILHO, *A implantação e consolidação...*

8 Cf. ZORZO, Francisco Antonio. A engenharia e a importação da tecnologia dos transportes ferroviários na Bahia durante a segunda metade do século XIX. Estudando o caso do primeiro empreendimento ferroviário baiano. *Sitientibus*, Feira de Santana, n. 28, p. 09-120, jan/jun. 2003.

9 MUNIZ, Antonio Ferrão; JUNQUEIRA, Luiz Francisco; SÉ, Justino de Sento. *Trabalho da Comissão da Junta da Lavoura sobre os meios de se fazer a estrada de ferro da Bahia ao Juazeiro*. Bahia [Salvador]: Tip. Republicana do Guaycuru, 1852. Fundação Clemente Mariani. O engenheiro Teodoro Sampaio, no percurso de suas viagens pela região do interior da Bahia, no final do século XIX, destacou o potencial econômico, político e comercial da cidade do Juazeiro. Cf. SAMPAIO, Teodoro. *O Rio São Francisco e a Chapada Diamantina*. Org. José Carlos Barreto Santana. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. p. 103.

O projeto da aristocracia rural baiana, certamente, não foi resultado de um acaso ou mera divagação pelo progresso. Para tornar convincente a sua proposta de ligar Salvador a Juazeiro e, consequentemente, ao mercado promissor que se desenvolvia entre as diferentes províncias do Nordeste e de Minas Gerais no rio São Francisco, a Junta da Lavoura contratou engenheiros que cuidaram de elaborar um parecer técnico contendo uma proposta de traçado e avaliação do capital a ser desembolsado para a construção, com previsões positivas quanto a receita, despesa e lucro. Baseada nesse esboço, afirmava:

> É evidente que todos conhecem as grandes vantagens da facilidade de comunicação, que desde que se estabeleça uma estrada de ferro desta cidade para o Juazeiro, pela qual os produtos do rio S. Francisco e de suas vizinhanças possam chegar ao mercado no pequeno espaço de 12 a 17 horas, as terras que ficam pela linha da estrada de um e de outro lado, subirão logo de valor e serão cultivadas, que pelo caminho irão se formando muitas vilas no rio S. Francisco facilitam-se os transportes para todas as províncias limítrofes, e afinal haverá grande concurso de braços livres [...], formando-se assim pelo interior da nossa e das províncias, muitos povoados que servirão de focos de civilização e de indústria, o que muito contribuiria para a riqueza futura do país.[10]

Se, para o Império, o rio São Francisco era estratégico porque simbolizava a unidade nacional do território brasileiro,[11] para a Junta da Lavoura ele era muito mais que isso, pois representava possibilidades reais de promover a expansão do mercado consumidor, com a venda e a compra de produtos diretamente entre a capital e o interior, entre o sertão e o litoral, além do fortalecimento das relações comerciais com as províncias do Norte. Essa ferrovia ligaria as zonas produtoras do interior a Salvador, antes de estabelecer conexões com os centros comerciais de Pernambuco, Piauí e Minas Gerais.

---

10 MUNIZ, JUNQUEIRA, SÉ. *Trabalho da Comissão...*
11 CAMELO FILHO, *A implantação e consolidação...*

A ideia de aperfeiçoar as vias de comunicação tornava-se mais do que uma simples retórica das elites agrárias da Bahia e viria reforçar o sonho de tornar a sua capital o principal centro econômico do Nordeste. A capital São Salvador, no século XIX, era uma cidade portuária intensamente comercial, pois vivia das mercadorias de exportação e importação, negociadas em sua costa marítima privilegiada.[12]

Outro ponto importante era o problema de abastecimento de Salvador. Numa cidade onde muito pouco se produzia, mas de quase tudo se consumia e, ainda, muita coisa se redistribuía pelo interior da Província, certamente não deveria ser fácil o abastecimento diário dos soteropolitanos. Durante a maior parte do século XIX, foi um entrave para a economia baiana a deficiência e precariedade dos meios de comunicação, que, atreladas à variação nos níveis de produção e produtividade e à sua condição comercial (importação, exportação e redistribuição de mercadorias), tornavam Salvador vulnerável e a questão do abastecimento um problema gritante.[13] Daí podemos entender por que a proposta de se promover o melhoramento nos transportes ganhava tanta força.

Após algumas gestões, a Junta da Lavoura conseguiu da Assembleia Provincial, mediante a decretação da lei nº 450, de 21 de junho de 1852, a concessão de 2% de juros sobre o capital investido para explorar a construção de uma estrada de ferro que partisse da capital até o rio São Francisco.[14] Entretanto, no ano seguinte, a maioria dos membros dessa

12 Cf. MATTOSO, Kátia Maria de Queirós. *Bahia, a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX*. São Paulo: Hucitec; Salvador: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978.

13 Cf. MATTOSO, *Bahia, a cidade do Salvador*..., p. 253; para informações sobre os problemas de abastecimento e carestia em Salvador no século XIX, consultar: REIS, João José. Carne sem osso farinha sem caroço: o motim de 1858 contra a carestia na Bahia. *Revista de História,* São Paulo, n. 135, p. 133-160, 2º semestre de 1996. A respeito de reclamações sobre o fornecimento de carne verde, atribuindo às estradas provinciais a responsabilidade pelo problema de abastecimento e carestia dos alimentos na cidade de Salvador, conferir: FALA proferida na abertura da Assembleia Legislativa pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º de março de 1853.

14 Cf. FALA proferida na abertura da Assembleia Legislativa pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º de março de 1853.

associação renunciou aos seus direitos de exploração da estrada em favor de Muniz Barreto, um de seus integrantes.

Não sabemos claramente quais os motivos da desistência dos outros membros, mas é bem provável que fatores políticos e interesses particulares se fizessem presentes nesse caso.[15] O presidente da Província da Bahia, João Wanderley, em 1853, forneceu algumas pistas a respeito. Contrário aos privilégios concedidos pela Assembleia Provincial aos membros da Junta da Lavoura e a outros proprietários, João Wanderley enumerou vários equívocos orçamentários no projeto de construção da estrada, além de manifestar profunda descrença na possibilidade de que essa obra fosse bem realizada pela Junta.[16]

Confirmando suas posições sobre o assunto, João Wanderley, em discurso proferido na Assembleia Legislativa em 1854, expressou grande satisfação pelos diferentes rumos que havia tomado a primeira proposta de construção da ferrovia até Juazeiro. Uma vez resolvido o impasse do financiamento e da garantia de juros, agora assegurados pelo governo imperial, passou a elencar as vantagens de alcançar as águas do rio São Francisco pelos caminhos de ferro:

> porque suas grandes vantagens estão em chegar ao magnífico e fértil vale banhado pelo Rio São Francisco e seus afluentes, os quais todos com mais de 500 quilômetros de livre navegação, ligando Províncias de Minas Gerais, Goiás, Piauí, Ceará e Pernambuco, oferecem um futuro de incalculáveis lucros à companhia e ao Império, logo que os produtos inutilizados pela carestia atual do transporte possam chegar ao litoral para serem consumidos, ou exportados por diminutos preços.

---

15 Cf.ANES, Etelvina Rebouças. *Do mar da Bahia ao rio do sertão*: Bahia and San Francisco Railway. 2005. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFBA, Salvador, 2005.

16 Cf. FALA proferida na abertura da Assembleia Legislativa pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º de março de 1853.

> Apenas se ofereçam cômodos meios de transportes, o algodão que todo o centro produz com espantosa facilidade constituirá um dos principais ramos de nossa exportação, e assim o trigo e todos os gêneros alimentícios. O pensamento perde-se ao considerar todo o proveito que se pode tirar da construção dessa linha férrea, na qual de futuro virão entroncar-se por meio do Rio São Francisco outras, que partam das províncias confinantes.[17]

Com a renúncia dos membros da Junta da Lavoura, Muniz Barreto assinou contrato, em 19 de dezembro de 1853, com o ministro do Império, em que obteve a garantia de 5% de juros sobre o capital investido nas vinte primeiras léguas de estrada construída.[18] Além das garantias imperiais, Muniz Barreto beneficiar-se-ia dos incentivos provinciais para a construção da estrada, a exemplo de 2% de juros, estabelecidos mediante acordo firmado em 15 de maio de 1854.[19]

A despeito da assinatura desse acordo, a implantação da estrada de ferro na Bahia não destoou de uma tendência predominante em investimentos dessa natureza na segunda metade do século XIX no Brasil. Com a abdicação do acordo em 1855, Muniz Barreto transferiu seus direitos de exploração da linha ferroviária para os capitalistas ingleses, associados na empresa *Bahia and San Francisco Railway Company*.[20] Tal fato representava a vitória do capital britânico na construção da estrada de ferro na Bahia.[21]

---

17 FALA proferida na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º de março de 1854.

18 Cf. TERMO de contrato e ajuste que o Governo Imperial firmou com Joaquim Francisco Muniz Barreto, para a construção de uma estrada de ferro na Província da Bahia. In: *Fala* proferida na abertura da Assembleia Legislativa pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º de março de 1854.

19 Cf. TERMO do contrato e ajuste que faz o governo da Província com Joaquim Francisco Alves Branco Muniz Barreto, empresário da estrada de ferro do Juazeiro. In: *Fala* proferida na abertura da Assembleia Legislativa pelo presidente da Província João Maurício Wanderley, 1º de março de 1855.

20 Para alguns dados estimativos a respeito do crescimento dos capitais ingleses investidos no Brasil, a partir da década de 1860, consultar: SILVA, Sérgio. *Expansão cafeeira*..., p. 36-37.

21 Cf. FERNANDES, *Do mar da Bahia*...

Caminhos de ferro da Bahia de São Salvador à Vila de Alagoinhas

A empresa *Bahia and San Francisco Railway Company*, também chamada de Companhia da Bahia ao São Francisco, com a transferência de concessão feita por Muniz Barreto e posterior aprovação do governo imperial pelo decreto nº 1.615, de 1855, ganhou tanto o direito de construir os caminhos de ferro que ligariam a capital da Bahia às margens do rio São Francisco, como também todas as garantias, prerrogativas e obrigações previstas nesse acordo.

Os trabalhos para a construção da estrada de ferro que levaria Salvador à terra do sertão e ao rio São Francisco começaram, de fato, em 1858. A partir de estudos técnicos subvencionados por engenheiros ingleses, foi estabelecido que a estrada de ferro partiria de um trecho chamado Jequitaia, área próxima ao mar da Baía de Todos os Santos, em Salvador. A respeito dessa localização, o engenheiro Firmo Melo, como agente de controle e administração provincial, destacou as vantagens de ordem econômica e política:

> esse ponto [...] é sem dúvida o mais azado para facilitar as transações comerciais com o interior; é sem dúvida o que mais aproximará dos produtores um maior número de consumidores, sem que haja, com detrimento destes, especulações intermédias. Esse ponto, assentado no lugar em que tem a sua sede o Governo Provincial, cuja ação convém que se estenda sem interrupção, e com a maior rapidez pelo interior da província, tornará a nossa linha férrea, como se deve desejar, um agente político de administração e de governo.[22]

22 RELATÓRIO a cargo do engenheiro Firmo José Melo, no ano de 1855. In: *Fala* proferida na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província Álvaro Tibério de Moncorvo e Lima, 14 de maio de 1856.

Tratava-se de uma localização estratégica para a estrada de ferro, uma vez que essa estaria praticamente dentro de um espaço geográfico vital para a economia da Bahia, o bairro comercial de Salvador.[23] Como seria a única ferrovia ligada à capital, ela deveria ser responsável pelo transporte de mercadorias diretamente das zonas de produção do interior para abastecer a zona comercial e portuária do agitado mercado de Salvador e, ao mesmo tempo, utilizaria seus vagões para conduzir diversos produtos importados para as vilas e cidades do interior da Província.

Para atender a essas finalidades, no trecho inicial da estrada foi edificada uma estação para embarque e desembarque de passageiros, além de um prédio para armazenamento de produtos e de uma ponte marítima para receber as mercadorias que viriam transportadas por mar.[24] Isso confirmava a intenção de que essa via férrea promovesse a articulação entre o transporte ferroviário, responsável pela comunicação com o interior pelo alcance das margens do rio São Francisco, e o porto da cidade de Salvador.

Aos poucos, com o início das obras de construção, era possível avistar, em Salvador e em outras vilas e cidades do interior da Província, a alteração na fisionomia urbana, com a construção de estações ferroviárias, a instalação de fios telegráficos e a edificação de armazéns para mercadorias ao longo da estrada, além de barracões onde, a princípio, residiram trabalhadores. Tudo isso, associado à esperança de progresso, fazia daqueles tempos um momento peculiar na história da Província, que, com certo pioneirismo, embarcava no sonho de aperfeiçoar suas vias de comunicação através da implantação de ferrovias.[25]

---

23 Local onde residia e trabalhava grande parte da classe trabalhadora baiana, essa região concentrava uma infraestrutura importante para a dinamização das "atividades produtivas e comerciais" da Bahia (cf. CASTELLUCCI, Aldrin A. S. *Indústrias e operários baianos numa conjuntura de crise (1914-1921)*. Salvador: Fieb, 2004. p. 47-55).

24 Cf. ARGOLLO, Miguel de Teive e; FRANÇA, Justino. *Memória sobre as estradas de ferro do Estado da Bahia*. [Salvador] Instituto Politécnico, 1908.

25 A estrada de ferro da Bahia ao São Francisco foi a quarta ferrovia construída no Brasil. Antes

A área que compreendia os trabalhos da estrada de ferro em Salvador se tornou um verdadeiro canteiro de obras que, além de demandar as construções próprias daquela empreitada, provocou mudanças urbanas ao servir de atração para o estabelecimento de outras atividades. As cidades e os povoados do interior por onde passaria a estrada de ferro também ganharam túneis e pontes sobre os rios, estações e armazéns em diferentes localidades.[26] O território urbano se modificava para abrigar aquela ferrovia.

A inauguração da primeira seção dessa linha férrea e do tráfego deu-se em abril de 1860.[27] Desde os primeiros anos de funcionamento, a empresa demonstrou déficits em seu mapa de despesa e receita, o que era atribuído à pouca quantidade de engenhos de açúcar naqueles trajetos iniciais da estrada e à proximidade com o mar, que fazia com que os produtores transportassem suas mercadorias por via marítima.

A companhia inglesa, além de não executar as diversas condições estabelecidas no termo de entrega da estrada, não cumpriu, como previsto no contrato, o acordo de construir a via férrea até a cidade de Juazeiro. Gozando dos privilégios de exploração e das atrativas garantias de juros de 7%, concedidas pelos governos Imperial e Provincial, a empresa concessionária estendeu a linha ferroviária somente até o município de Alagoinhas, cidade a 123 quilômetros da cidade de Salvador. Estacionavam ali os caminhos de ferro da Bahia até aproximadamente 1880.[28]

A estrada de ferro atravessou o Império e chegou à República sob o domínio britânico. Os ingleses exploraram essa ferrovia até o início de

---

dela, existiram as estradas: Mauá, Recife ao São Francisco, D. Pedro II (posteriormente chamada de Central do Brasil).

26 Cf. FALA proferida na abertura da Assembleia Legislativa da Bahia pelo presidente da Província Antonio da Costa Pinto, 1º de março de 1861.

27 Cf. FALA proferida na abertura da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia pelo presidente da Província Herculano Ferreira Pena, 10 de abril de 1860.

28 Não cumprindo o acordo de estender a ferrovia a Juazeiro, a companhia inglesa resolveu, posteriormente, construir outro trecho, desviando os trilhos até o Estado de Sergipe, com o ramal Alagoinhas-Timbó.

1901, quando a União, mediante pagamento da dívida, executou a encampação da empresa, conforme noticiaram telegramas emitidos na imprensa: "O ministro da Fazenda comunicou ao da Viação ter a União adquirido a estrada de ferro Bahia ao S. Francisco, passando a ser administrada pelo governo federal a 1º de julho do corrente ano [1901], mediante inventário".[29]

A intenção de encampar as estradas de ferro como a do Recife e da Bahia ao São Francisco, que gozavam da garantia de juros, não era recente. Desde o final do século XIX, o governo republicano preocupou-se com essa questão, tanto que enviou um representante oficial, José Carlos Rodrigues, diversas vezes à cidade de Londres, para sondar os interesses nesse sentido e tratar das condições de um possível resgate dessa estrada com a companhia inglesa. Com profundo conhecimento sobre o assunto, esse emissário era, para o governo, a garantia de que faria bons negócios.[30]

Durante os primeiros meses de 1901, Richard Tiplady, superintendente da companhia ferroviária, enviou notas à imprensa informando ao público e ao comércio da Bahia que a empresa estava em liquidação,[31] resultando daí a necessidade de serem encaminhadas as pendências financeiras e as reclamações contra a companhia, "sob a pena de não o fazendo" no prazo estabelecido "não serem mais atendidas nem aqui e nem em Londres".[32]

Naquele mesmo ano, a administração da estrada tomaria outros rumos: saíram os representantes do capital britânico, os engenheiros e técnicos ingleses, e entraram os engenheiros baianos. Na verdade, o governo federal funcionou mais como o mediador de uma transição do controle da

29 ESTRADA de Ferro Bahia ao S. Francisco. In: *Diário da Bahia,* Salvador, 23 mai. 1901.
30 Cf. RESGATE da Estrada de Ferro. In: *Relatório* do Ministério da Fazenda. 1902. Ver decreto do dia 23 de novembro de 1899 autorizando o poder executivo a encampar as estradas de ferro Recife e Bahia ao São Francisco.
31 Cf. ESTRADA de Ferro da Bahia ao São Francisco. In: *Diário da Bahia*, Salvador, 5 jun. 1901. p. 4.
32 BAHIA and San Francisco Railway Company Limited (em liquidação amigável). *Diário da Bahia*, Salvador, 18 out. 1901. p. 6.

companhia para brasileiros. Após ter resgatado a estrada de ferro com a companhia inglesa, a União arrendou provisoriamente, depois definitivamente, os direitos de exploração das vias férreas da Bahia ao São Francisco e o Ramal de Timbó aos engenheiros Jeronymo Teixeira Alencar Lima e Austricliano Honório de Carvalho, como informaram as manchetes de jornais:

> Resgatada pelo governo federal e arrendada à firma de Alencar Lima e Austricliano de Carvalho, engenheiros de mais conceituados nomes na profissão que honram, estrada desde anteontem está funcionando sob a responsabilidade dos aludidos arrendatários. O tráfego tem sido feito regularmente graças à solicitude e competência dos srs. engenheiros; não obstante, como era natural, os engenheiros ingleses terem deixado o serviço logo que se extinguiu o respectivo prazo...[33]

O empresário Alencar Lima manteve-se no controle dessa estrada de ferro pelo menos até 1909, quando se associou com outros engenheiros baianos, assegurando, assim, o monopólio das estradas de ferro na Bahia.

Desbravando o sertão em busca do rio São Francisco

Com a recusa dos ingleses em estender os caminhos de ferro até a cidade de Juazeiro, provavelmente porque não seriam mais beneficiados com a garantia de 7% de juros, restou ao governo imperial, também pressionado por políticos regionais, a missão de levar a estrada à margem direita do rio São Francisco. A primeira iniciativa para tanto foi a promulgação da lei nº 1953, de 17 de junho de 1871, que autorizava, dentre outras medidas, o prolongamento da estrada de ferro da Bahia ao São Francisco.[34]

---

33 ESTRADA de Ferro Bahia ao S. Francisco. *Diário da Bahia*, Salvador, 2 jul. 1901. p. 1.

34 Cf. FALA com que o desembargador João Antonio de Araújo Freitas Henrique abriu a 1ª

A partir de então, o governo provincial contratou engenheiros para a realização dos primeiros estudos de extensão da linha férrea de Alagoinhas a Juazeiro, sendo o projeto assinado por Antonio Maria de Oliveira Bulhões e aprovado pelo governo imperial em 1872. Não demoraria muito para que se prosseguissem os encaminhamentos oficiais para tal obra.

Em 1875, foi publicado pelo ministro da Agricultura, Comércio e Obras Públicas o edital de concorrência para a construção das obras do prolongamento dessa estrada de ferro,[35] o que resultou na realização do contrato com os brasileiros Rafael Arcanjo Galvão Filho, José Marcelino de Morais, José Augusto de Araújo e Manoel Gonzaga, em 1876.[36] Segundo demonstrou o relatório do presidente da Província, as obras tomaram curso naquele ano, com a aprovação pelo governo imperial, quando foram feitas "as necessárias instruções para organização dos trabalhos dessa estrada, sendo confiada a dita direção ao engenheiro chefe Antonio Augusto Fernandes Pinheiro".[37]

Após as revisões e as propostas de alterações,[38] previamente autorizadas, no projeto original de Bulhões, a construção foi principiada em 25 de outubro de 1876. Contou-se, no início dos trabalhos, com ajudantes, condutores, escriturários, desenhistas, contínuos e cento e noventa e quatro trabalhadores, além dos engenheiros.[39]

---

sessão da 19ª Legislatura da Assembleia Provincial da Bahia, 1º de março de 1872.

35 Cf. RELATÓRIO apresentado na abertura da 2ª sessão da 20ª Legislatura da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia pelo doutor Venâncio José de Oliveira Lisboa, 1º de março de 1875.

36 Cf. RELATÓRIO que Henrique Pereira Lucena apresentou ao conselheiro Luiz Antonio da Silva Nunes, na ocasião da transferência da administração da Província, 05 de fevereiro de 1877 e ARGOLLO; FRANÇA, *Memória sobre as estradas...*

37 Cf. RELATÓRIO apresentado na abertura da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia pelo presidente Luiz Antonio da Silva Nunes, 1º de maio de 1876.

38 Cf. RELATÓRIO com que Henrique Pereira Lucena passou a administração da Província ao conselheiro Luiz Antonio da Silva Nunes, 05 de fevereiro de 1877. Foram feitas alterações com vistas ao melhor traçado e à diminuição dos custos, garantindo, segundo engenheiro contratado pelo governo, a qualidade técnica e a redução de gastos de 428:346$448 para 287:760$760.

39 Ibidem.

Desconhece-se de onde veio exatamente essa mão-de-obra utilizada para a construção desse prolongamento, mas supõe-se que alguns desses operários, já familiarizados com essa atividade, foram aproveitados de outras obras ferroviárias anteriores, tanto da primeira etapa dessa estrada como de outras ferrovias que tiveram lugar na Bahia.

A primeira etapa dessa estrada, conforme autorização do governo, correspondeu ao trecho de Alagoinhas a Vila Nova da Rainha (Senhor do Bomfim) e, posteriormente, desta até Juazeiro. A linha do prolongamento partiu da estação terminal da cidade de Alagoinhas, pertencente à Companhia da Bahia ao São Francisco, atravessaria o povoado de Aramari, local com rios estratégicos para a produção de força motriz necessária às locomotivas, e seguiria para as cidades de Serrinha, Salgada, Água Fria, Ouriçanguinhas, Itiuba, entre outras e, finalmente, Vila Nova. O primeiro trecho inaugurado foi entre Alagoinhas e Serrinha, em 1880, tendo alcançado Vila Nova somente em 1887. A ferrovia, a partir daí, faria transporte mútuo de mercadorias com a companhia inglesa. Essa estrada, denominada de Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, era de propriedade da União, ficando sob sua administração até o início do século XX.

A cidade de Alagoinhas foi se tornando, com o passar do século XIX, um entroncamento ferroviário de importância na Bahia.[40] Ponto terminal da via férrea que se iniciava na capital com a companhia inglesa, Alagoinhas passou a ser epicentro de partida de duas linhas ferroviárias:

---

40 Reforçando tal argumento, Durval Vieira de Aguiar, em uma missão de descrever várias cidades da Província da Bahia no final do século XIX, relatou com certo entusiasmo aspectos do clima, da urbanização e do desenvolvimento de Alagoinhas, que, segundo ele, tinha linha telegráfica e escolas e que "apesar de todos os defeitos [era] a cidade a mais florescente da Província... [e ainda era] o ponto principal de três linhas férreas". Conferir em: AGUIAR, D. V. *Descrições práticas da província da Bahia*. Com declaração de todas as distâncias intermediárias das cidades, vilas e povoações. 2ª ed. Rio de Janeiro: Livraria Editora Cátedra; Brasília: Ministério da Educação e Cultura, 1979. A primeira edição data de 1888, publicada pela Tipografia do Diário da Bahia de Salvador.

uma que a ligava à cidade de Timbó,[41] em busca do estado de Sergipe, e a outra, objeto de nossa análise, que levaria seus trilhos até o rio São Francisco. Dessa forma, três vias férreas estavam articuladas àquela cidade, muito embora estivessem, até o início do século XX, sob administrações diferentes.

Mesmo diante dos resultados financeiros deficitários apresentados nos relatórios sobre a estrada da Bahia ao São Francisco e sobre o trecho do Prolongamento em atividade, não faltou quem, em 1887, ainda nutrisse a esperança de fazer chegar o progresso por meio das vias férreas, defendendo a necessidade de fazer com que os trilhos avançassem até as margens do rio São Francisco, como via para a "recompensa dos esforços feitos", e chegassem à cidade de Juazeiro.[42]

Parece inclusive que tanto o governo imperial quanto o provincial tinham, de fato, interesse que essas obras avançassem logo para aquele lado do sertão da Bahia. Consta que, em 1889, ainda eram realizadas as revisões do traçado entre Vila Nova e Juazeiro, originalmente proposto pelo projeto do engenheiro Bulhões.[43] Ao reclamar dos atrasos dessa atividade, o relatório do Ministério da Agricultura, de 1888, responsabilizou a vegetação, além de apontar outras causas, conforme o relato abaixo:

> Ainda outras causas concorrem para o atraso do serviço, como fossem: a seca prolongada que ainda se faz sentir e de que não há exemplo há muitos anos; febres de mau caráter, que impossibili-

41 Cf. FALA proferida na abertura da 2ª sessão da 26ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial pelo conselheiro João Capistrano Bandeira de Melo, presidente da Província, 04 de outubro de 1887. O tráfego do ramal Timbó foi aberto em 29 de março de 1887. Essa linha partia da cidade de Alagoinhas, passava por Entre Rios, Lagoa, Pedrão até Timbó e, posteriormente, alcançou a cidade de Propriá, no Estado de Sergipe.

42 FALA proferida na abertura da 2ª sessão da 26ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial pelo conselheiro João Capistrano Bandeira de Melo, presidente da Província, 04 de outubro de 1887. O tráfego do ramal Timbó foi aberto em 29 de março de 1887. Bandeira de Melo atribuiu os resultados negativos da ferrovia à indisposição para as negociações comerciais e à desconfiança das populações da região central da Bahia.

43 Cf. RELATÓRIO com que o conselheiro Manoel do Nascimento Machado Portella passou a administração da Província ao desembargador Aurélio Ferreira Espinheira, 1º de abril de 1889.

> taram os trabalhadores de prestar durante muitos dias; a falta de abrigo para os trabalhadores e de forragens para os animais.[44]

As condições climáticas dessa região mais ao sertão da Bahia não podiam ser desconsideradas. Quanto mais se afastavam do litoral, em busca das margens navegáveis do rio São Francisco, mais os homens empenhados nessa tarefa encontravam dificuldades impostas pela natureza, como clima árido e escassez de água.

Em 1889, foi aberta a concorrência pública para o assentamento dos trilhos, a instalação de linhas telegráficas e o fornecimento de dormentes. Embora tenha contratado os serviços do engenheiro José Alfredo Augusto de Araújo para tal empreitada, o governo resolveu rescindir esse contrato em 1895, diante da morosidade com que as obras se processavam. Nessas circunstâncias, o ministro decidiu encarregar o engenheiro Miguel de Teive e Argollo, então diretor daquele Prolongamento, de concluir os trabalhos da estrada.[45]

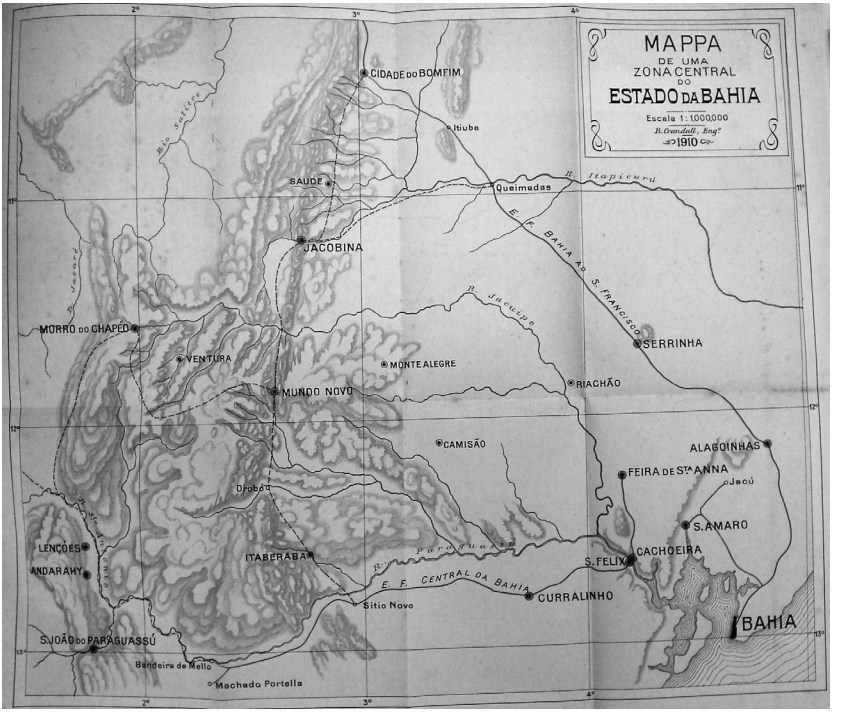
Ao se inserir num momento importante de consolidação do projeto original da primeira estrada de ferro da Bahia, esse personagem, oriundo da tradicional família Teive e Argollo, que já estava à frente da via férrea do Prolongamento desde 1891, protagonizou a *missão* de fazer chegar a ferrovia até Juazeiro, nas margens do rio São Francisco, em 1896. A partir de então, ele reafirmou, quase definitivamente, seu nome e sua influência nos negócios ferroviários da Bahia, como veremos adiante.

O governo federal, mediante o decreto nº 2334, de 31 de agosto de 1895, aprovou o novo regulamento da estrada, que passou a ser denominada de Estrada de Ferro de São Francisco, em substituição ao nome Prolongamento da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco.[46] Seguem os mapas I e II de toda a linha férrea, do ponto inicial na capital até a cidade de Juazeiro:

---

44 Cf. ESTRADA de Ferro de São Francisco. In: *Relatório* do Ministério da Agricultura, 1888.
45 Cf. RELATÓRIO do Ministério da Agricultura. 1895. p. 284-5 e ARGOLLO; FRANÇA, *Memória sobre as estradas...*
46 Cf. ESTRADA de Ferro de São Francisco. In: *Relatório* do Ministério da Agricultura, 1896.

Mapa I - Estrada de ferro saindo de Salvador (Bahia) em direção ao rio São Francisco



Fonte: MESQUITA, Elpídio. *Viação férrea da Bahia*. 1910.

Mapa II – Linhas ferroviárias da Bahia

As estradas de ferro do Estado da Bahia em 1898.

Fonte: *I Centenário das ferrovias brasileiras*. Rio de Janeiro: Serviço Gráfico do Instituto Brasileiro de Geografia e Estatística, 1954. p. 21.

Confirmando já uma tendência em curso de arrendar as ferrovias da União, o governo federal, em 1899, após anular a primeira concorrência

pública para o arrendamento da estrada de ferro de São Francisco, abriu um novo edital, que teve como vencedora a proposta apresentada pelo governo do estado da Bahia. Privilegiando a iniciativa privada, o governo estadual transferiu seus direitos de arrendamento para o engenheiro Miguel de Teive e Argollo.[47]

Não foi possível delinear aqui o cenário dessa negociação, nem mesmo as forças que atuaram para que essa transferência de privilégios fosse realizada. Não é demais lembrar que Teive e Argollo tinha decisivas relações na política e na sociedade baiana, além de grande respaldo nessa estrada de ferro, e é bem provável que houvesse uma disposição política para beneficiá-lo nessa questão.

O que importou nesse fato foi que, a partir de 26 de janeiro de 1900, os rumos da Estrada de Ferro de São Francisco passaram para o controle da iniciativa privada, representada por Miguel de Teive e Argollo. Nesse mesmo ano, ele solicitou do governo federal a transferência do contrato de arrendamento para um consórcio – sob o nome de Argollo, Aragão & Cia – composto por ele e pelos engenheiros Francisco Manoel das Chagas Dória e Alípio Viana, além de Francisco Pires de Carvalho e Aragão.[48]

O arrendamento da Estrada de São de Francisco e, de igual modo, o da via férrea de Salvador a Alagoinhas foram uma demonstração de como o controle do sistema ferroviário suscitou interesses e atraiu as atenções de engenheiros e de homens de negócios da Bahia, na primeira década do século XX.

História social nos caminhos de ferro da Bahia: economia regional e transporte de mercadorias

Esperança de um progresso que não se constituiu ou de uma integração regional insuficiente, a estrada de ferro da Bahia ao São Francisco,

47 ARGOLLO; FRANÇA, *Memória sobre as estradas...*
48 *Diário da Bahia*, Salvador, 25 jan. 1901.

idealizada como a única alternativa ao desenvolvimento da Província da Bahia, mostrou-se economicamente inviável até o final do século XIX.

A linha férrea entre Salvador e Alagoinhas, percurso administrado pelos ingleses, apresentou resultados econômicos insatisfatórios desde os primeiros tráfegos, situação essa que alguns presidentes da Província do período justificaram argumentando que a mesma, em sua fase inicial, ainda não havia alcançado as áreas produtoras da região de Alagoinhas, Pojuca, entre outras. Mantinham a esperança de que, com a extensão do tráfego, as receitas ainda apresentariam resultados satisfatórios. Isso não se confirmou ao longo do século XIX, apesar das relativas melhoras em seus balanços financeiros, como se observa na Tabela I:

Tabela I - Relação receita e despesa anual

Anos	Receita	Despesa	Déficit	Saldo
1864	216:452$403	446:060$064	229:608$064	------
1865	268:554$732	364:378$104	95:823$372	------
1866	275:097$166	480:414$350	205$317$184	------
1867	278:974$930	506:605$022	227:630$092	------
1868	399:322$774	431:260$534	31:937$760	------
1869	313:7956	------	------	------
1870	350:061$209	------	------	6:908$951
1871	386:128$085	361:219$776	------	24:908$309
1873	366:247$458	409:247$458	43:000$000	------
1875 (ou 1874)	404: 934$685	396:660$630	------	8:274$058
1876	373:875$856	408:409$180	34:533$324	------
1877	606:137$336	501:222$060	------	104:915$276
1878	479:913$660	496:610$130	16:690$470	------
1879	410:810$210	427:946$950	17:136$740	------
1880	465:086$460	449:636$450	------	15:450$010
1881	263:523$230	390:122$060	26:598$830	------
1882	400:781$920	440:748$650	39:966$730	------
1885	481:210$490	482:109$330	878$940	------
1886	487:099$720	496:743$630	9:643$910	------
1887	455:649$910	464:941$210	9:291$300	------
1888	455:619$390	434:911$210	9:291$300	------
1889	331:009$710	453:8??$500	102:218$790	------
1890	441:935$110	490:251$770	48:2??$????	------

1891	513:831$030	537:984$7?0	------	5:643$310
1892	515:199$710	580:223$660	65:023$950	------
1893	735:066$720	743:716$570	8:619$830	------
1894	801:383$340	1.148:563$200	347:177$860	------
1895	829:402$410	1.389:577$830	560:175$420	------
1896	865:084$090	1.404:147$340	539:063$250	------
1897	1.162:940$340	1.447:631$450	284:691$110	------
1898	1.314:550$580	2.370:234$920	1.055:684$340	------
1889	1.270:511$700	1.795:046$870	524:535$170	------
1900	980:443$080	1.606:174$010	625:730$930	------

Fonte: Quadro construído a partir dos relatórios provinciais (1865-1888) e ministeriais (1888-1900).

Em quase quatro décadas de funcionamento, a estrada de ferro Bahia ao São Francisco apresentou, segundo os dados da Tabela I, saldo somente em seis exercícios anuais, o que atesta a sua longa trajetória de déficits financeiros. As suas rendas mal davam para cobrir os gastos, o que revela tratar-se de um negócio economicamente oneroso para os cofres públicos, que, através da garantia de juros, asseguraram tanto o capital investido como os lucros dos empresários ingleses que a exploraram por todo esse período.

Vários fatores interferiam nos relatórios financeiros da empresa, tais como a quantidade de passageiros transportados, os gastos com o sistema de telégrafo, que já começava a ser utilizado entre diferentes estações e cidades, as despesas com conservação de material e com pagamento de pessoal etc. Nesses empreendimentos, o transporte de mercadorias lucrativas era um fator importantíssimo para garantir receitas anuais superiores aos custos da estrada.

Alguns políticos baianos posicionaram-se quanto ao déficit econômico dessa linha férrea, afirmando que esses resultados eram ocasionados pela indisposição da população e dos produtores à novidade ferroviária ou então que a sua principal causa seria a inexistência de estradas complementares – vicinais – que ligassem diretamente as zonas de produção com as ferrovias. Outros discursos também se fizeram presentes nesse debate, expressando um viés mais crítico daquele problema.

O presidente da Província, barão de São Lourenço, quase uma década depois da inauguração do primeiro trecho ferroviário, lamentava esses sucessivos balanços deficitários da estrada. Contudo, introduzia uma crítica mais contundente à ideia de implantação das ferrovias e, sobretudo, ao seu traçado.

> Esta estrada, cujo *traçado* menos convenientemente adotado tem demorado, senão impossibilitado a realização das esperanças concebidas, continua a pesar consideravelmente sobre o tesouro nacional [...].
> A ideia de fazer partir da capital, ideia essa que foi por mim energicamente combatida desde a sua iniciação, trouxe graves embaraços ao sucesso da empresa.
> A facilidade de comunicação oferecida a todos os pontos do litoral pela navegação marítima e fluvial aconselhava a economia de tantas léguas de via férrea construída com grande dispêndio, e *atravessando localidades rebeldes à cultura vantajosa.*[49] (grifos do autor)

O barão de São Lourenço, ao referir-se ao projeto de construção dessa linha férrea como "espécie de ostentação indesculpável", confirmou as variadas propostas surgidas à administração pública para atenuar os prejuízos financeiros da empresa ferroviária. Eram propostas que contemplavam desde a construção de estradas convergentes à ferrovia até uma rigorosa fiscalização dos negócios da empresa.

Um dos pontos interessantes no discurso do barão é a sua observação quanto ao traçado da estrada. Este, para ele, não se justificava – "eram erros primitivos" –, na medida em que, adentrando tabuleiros e sertões áridos pelo interior da Província, essa ferrovia atravessava áreas pouco produtivas ou então que não produziam em larga escala os produtos de interesse maior para a pauta de exportação da Bahia. Em oposição a esse

49 RELATÓRIO apresentado à Assembleia Legislativa da Bahia pelo Barão de São Lourenço, presidente da Província, 11 de abril de 1869.

pensamento, outros políticos influentes da Bahia se destacaram na defesa incondicional do traçado que ia de Salvador às margens do rio São Francisco, exercendo pressões políticas para levar a estrada àquela região.[50]

A compreensão sobre essa ferrovia, o seu prolongamento e o seu traçado pode ser prejudicada se não se atentar para determinadas particularidades regionais que determinaram a sua inserção, ao longo da história, na esfera socioeconômica da Província da Bahia. Diferente das ferrovias paulistas, que transportavam o café em grande escala – produto mais lucrativo do período – para ser exportado através do porto de Santos, essa primeira estrada de ferro da Bahia, mesmo depois de construído seu prolongamento, teve como alicerce outros produtos de exportação menos lucrativos para o Império, mas significativos para a economia regional, além de manter outra lógica na sua relação com a cidade de Salvador e com seu interior.

Na pauta de exportação dessa via férrea, destacavam-se, em ordem de importância, o açúcar, o fumo e o tabaco como produtos básicos. Eram os produtos que, individualmente, correspondiam às melhores receitas da estrada. Dada a sua importância, a companhia adquirira trapiches em Salvador, destinados a armazenar produtos do interior, e comprou outro trapiche na cidade de Alagoinhas, região onde se concentravam grandes produtores do fumo transportado para a capital.[51] Convém dizer que o açúcar, já naquele contexto, não era um produto tão valorizado no mercado de exportação, como em períodos anteriores, em que representava fonte de riqueza e opulência para os senhores de engenho.

---

50 FERNANDES, *Do mar da Bahia...*

51 Em relação à demanda do trapiche da Estação de Jequitaia, consultar: FALA com que o comendador Antonio Candido da Cruz Machado abriu a 1ª sessão da vigésima legislatura da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia, 1º de março de 1874. Conferir também: FALA com que abriu a 57ª legislatura da Assembleia Legislativa Provincial da Bahia o Barão Homem de Mello, 1º de maio de 1878.

Outros produtos, provavelmente destinados à exportação, também aparecem na lista de mercadorias transportadas, como: algodão, mel, café (em pequena quantidade) e borracha, já no início do século XX.[52]

Além dessas mercadorias destinadas à exportação, a estrada transportava, tanto da capital para o interior quanto no sentido inverso, outros produtos de suma importância para a economia regional e o consumo local da Província. Esses itens, mesmo que não justificassem financeiramente os custos do tráfego da estrada, eram fundamentais, porque se tratava de gêneros de primeira necessidade para a população soteropolitana e para as vilas e os povoados do interior.

Nessa perspectiva, animais como bois, vacas, porcos, cavalos, carneiros, perus, galinhas também tinham seu lugar nos vagões de trens da estrada. O gado, pelo visto, correspondia a uma parcela razoável da receita da estrada e grande parte desse produto tinha Salvador como destino. Indispensável na alimentação dos soteropolitanos,[53] havia sérias dificuldades para que a carne bovina chegasse aos matadouros e, consequentemente, ao mercado de Salvador.

Ao longo do século XIX, notamos várias queixas quanto à qualidade da carne, geralmente atribuída às longas distâncias percorridas pelos rebanhos até a chegada aos matadouros na capital. Nesses casos, a ferrovia, em sua devida proporcionalidade, ajudava a encurtar essas distâncias, colocando na rota comercial de Salvador a cidade de Mata de São João, uma das principais áreas criadoras de gado do estado da Bahia.[54]

Mercadorias de indústrias nacionais e estrangeiras, como couros, aguardentes, toucinhos, sal, cereais e uma categoria denominada de *diversos*, também são encontradas em relatórios institucionais referentes ao

52 Cf. FALA proferida na abertura da 2ª sessão legislativa da Assembleia Provincial da Bahia pelo conselheiro Pedro Luiz Pereira de Souza, 03 de abril de 1883.
53 Cf. MATTOSO, *Bahia, a cidade...*
54 Cf. ARGOLLO, FRANÇA, *Memória sobre as estradas...*, p. 26.

tráfego. Toucinhos e cereais muito provavelmente eram utilizados para a alimentação dos baianos. Pelo que sugere o relatório de um presidente da Província, a categoria *diversos* incluía produtos também destinados ao abastecimento. É impressionante o fato desse item, relativamente mais abrangente, por agregar uma série de produtos, corresponder a uma considerável fração na quantidade de produtos transportados pela empresa em suas receitas por quase todo o século XIX.

Assim, a cidade comercial de Salvador, onde muito pouco se produzia, era abastecida de produtos fundamentais vindos do interior e de outras províncias, ou por rio e mar ou por terra. Entretanto, algumas vezes, essa relação poderia ser invertida, pois, devido às secas que assolavam o sertão e afetavam a produção da Província, de Salvador se escoavam produtos de primeira necessidade para socorrer as vítimas das intempéries naturais. Em 1870, novamente o barão de São Lourenço se refere à ferrovia relacionando-a às secas que atingiam as populações do interior:

> A seca de dois anos tem muito concorrido também para impedir o aumento razoável que se devera esperar da marcha atual de um país novo. *Observa-se hoje o contrário do que se sucedia, importando-se pouco do interior, e para aí se conduzindo numerosas cargas de gêneros alimentícios*. A via férrea tem nesse ponto sido muito útil para o suprimento dos municípios próximos que sem ela teriam visto a emigração completa da população.[55] (grifos do autor)

Apesar de restrições já reveladas desse barão à implantação da via férrea, ele reconheceu sua inserção na realidade local ao conduzir gêneros tão importantes para o interior da Província.

Certamente essa ferrovia e, posteriormente, o seu prolongamento não resolveriam os problemas crônicos de uma capital que tinha historica-

55 RELATÓRIO apresentado à Assembleia Legislativa da Bahia pelo Barão de São Lourenço, presidente da Província, 06 de março de 1870.

mente crises relacionadas ao seu abastecimento ou, ainda mais, não sanariam os problemas decorrentes dos longos períodos de secas que flagelavam impiedosamente as populações afastadas do litoral, que ficavam sem água e, muitas vezes, sem os próprios alimentos para se abastecer. Contudo, ela traria alguns alentos, ao ajudar nas vias de comunicação, fosse pelo tráfego ou pelos telégrafos. Por mais insuficientes que fossem ou economicamente inviáveis, eram, de fato, para algumas populações, a esperança, talvez não de um progresso, tal como as elites baianas pensaram no século XIX, mas de um socorro mais fácil e mais urgente de suas necessidades. A confirmação disso observa-se com a extensão de seus trilhos para além de Alagoinhas, para as terras mais ao sertão da Bahia.

A trajetória deficitária da empresa só foi modificada no início do século XX, quando essa passou para o controle dos engenheiros baianos. De 1902 a 1906, a estrada eliminou todos os seus déficits, registrando saldos positivos em seus movimentos financeiros.[56] Ao explicar esse resultado, já em curso no segundo semestre de 1901, quando os ingleses saíram da ferrovia, o engenheiro fiscal atribuiu-o "à redução das despesas pela nova administração".[57] Diante desse indício, reforçamos o argumento de que, certamente, os problemas financeiros da empresa deviam-se, dentre outros motivos, à descuidada administração inglesa.

A produtividade, as secas e as mercadorias na região do sertão da Bahia

Os relatórios financeiros sobre o Prolongamento, entre 1880 a 1899, foram a repetição do que se presenciou nas contas da estrada da

56 Cf. ARGOLLO, FRANÇA, *Memória sobre as estradas...*
57 ESTRADAS de Ferro da União, arrendadas. In: *Relatório* do Ministério das Indústrias, Viação e Obras Públicas, 1902.

Bahia ao São Francisco. De igual forma, a ferrovia que se prolongou até a localidade de Juazeiro operou em quase todo o seu período de existência em regime de déficits, excetuando-se apenas dois anos.

Tabela II - Relatório financeiro (1880-1899)

Anos	Receita	Despesa	Saldo
1880	6:109$600	18:330$472	- 12:226$872
1881	52:615$390	203:254$700	- 150:639$310
1882	49:796$080	176:408$705	- 126:612$625
1883	63:839$220	186:171$922	- 122:332$702
1884	80:132$300	227:432$031	- 147:229$731
1885	125:936$280	253:135$616	- 127:199$336
1886	151:745$160	287:476$745	- 135:731$285
1887	161:964$040	354:632$592	- 192:668$552
1888	190:295$190	465$146$365	- 271:850$675
1889	214:366$840	494$352$760	- 279:985$920
1890	226:546$980	819:325$470	- 292:778$490
1891	308:539$920	732:216$191	- 423:636$271
1892	283:894$505	774:235$630	- 490:341$125
1893	413:226$912	810:317$006	- 367:090$094
1894	560:223$439	983:327$868	- 423:104$429
1895	660:641$602	1.160:320$274	- 499:678$672
1896	818:997$077	1.386:498$315	- 567:501$238
1897	1.889:701$015	1.500:951$496	**+ 388:746$519**
1898	1.189:111$250	1.426:049$134	- 236:937$884
1899	1.358:700$299	1.348:901:891	**+ 9:798$408**

Fonte: Estrada de Ferro do S. Francisco. In: *Relatório* do Ministério da Agricultura. 1899. p. 262.

A administração não conseguiu driblar os persistentes déficits que pesavam sobre a empresa. Alguns fatores concorriam para valores desfavoráveis tão elevados. O primeiro deles eram os problemas relacionados ao traçado da linha férrea. Tendo como objetivo principal chegar às margens navegáveis do rio São Francisco, a estrada seguiu em linha reta, afastando-se das áreas férteis, que se concentravam no lado esquerdo de

seu traçado. Isso resultou em seu isolamento em relação a essas zonas produtivas, sendo, por isso, reclamada por contemporâneos a construção de ramais e estradas complementares.[58]

Outra questão importante, senão a principal, era a escassez de água, provocada pelas secas que castigavam as populações do sertão da Bahia durante meses. Após partir da Vila de Aramari até Serrinha em diante, a estrada de ferro atravessava uma zona territorial árida, inóspita, assolada pelas terríveis secas e, portanto, com grande dificuldade para se conseguir água. Avançar até o rio São Francisco, mais que tudo, significou avançar ao sertão seco do interior baiano.

Tal fato criava sérios obstáculos para a ferrovia, justamente porque ela necessitava de água para mover suas locomotivas. As construções de açudes, tanques e poços em alguns pontos mostraram-se insuficientes. Essa situação era agravada pela ação de populares, que, desesperados pela falta de água e de alimentos, saqueavam os vagões e as locomotivas da empresa, impossibilitando-os de prosseguir o tráfego.[59]

A estrada, em consonância com os problemas regionais sofridos pelas zonas que ela atravessava, criou alternativas para evitar que seus trens fossem assaltados, levando água para os sertanejos em suas locomotivas e contribuindo, assim, para que "a população não abandonasse seus lares, em busca de outros onde ficasse abrigada de tão terrível necessidade".[60]

Ao que parece, esse problema preocupou as autoridades da época, que, referindo-se aos déficits enfrentados pela via férrea, atribuíam a responsabilidade à questão da seca no estado. Além disso, no relatório

---

58 Cf. ARGOLLO; FRANÇA. *Memória sobre as estradas...*, p. 40.

59 Cf. ARGOLLO; FRANÇA. *Memória sobre as estradas...* e ESTRADA de Ferro do São Francisco. In: *Relatório* do ano de 1898 apresentado ao Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo diretor Eng. Miguel de Teive e Argollo.

60 ESTRADA de Ferro de São Francisco. In: *Relatório* do Ministério da Agricultura. 1899. p. 269.

de 1898 do Ministério da Agricultura, também se encontra referência à Guerra de Canudos como responsável por parte do elevado aumento de sua despesa.[61] Porém, se, por um lado, esse acontecimento influiu no aumento da despesa do Prolongamento, deve-se considerar, por outro lado, que, naquele período, o mesmo fator também foi determinante para o extraordinário crescimento da receita e, consequentemente, para o desaparecimento do seu déficit pela primeira vez em seus dezessete anos de funcionamento.

Esse episódio marca um momento muito importante da Primeira República, que foi a supressão do movimento de Canudos no interior da Bahia, no final do século XIX. A estrada de ferro do São Francisco cumpriu um papel estratégico nesse sentido, uma vez que foi através dela que as forças expedicionárias de combate e todo o material bélico foram transportados para as trincheiras da repressão na região de Canudos.

Os trens especiais, encomendados pelo Ministério da Guerra, partiam geralmente da estação de Alagoinhas, no período da noite, para a estação de Queimadas, local mais próximo da "negregada sedição",[62] conforme registros da empresa. Além de munições e pessoal de guerra, os vagões transportaram alimentos, feridos, cadáveres e prisioneiros durante o conflito. As oficinas da estrada eram utilizadas para reparar as locomotivas e produzir também materiais para o combate, como se verificou na relação de obras solicitadas pelo Ministério.

61 ESTRADA de Ferro de São Francisco. In: *Relatório* do Ministério da Agricultura. 1898. p. 246.

62 Expressão utilizada para se referir aos integrantes do movimento popular liderado por Antônio Conselheiro em Canudos, sertão baiano, no final do século XIX. O confronto que resultou no massacre desses integrantes pelo Exército Brasileiro ficou conhecido historicamente como *Guerra de Canudos*.

Tabela III: Relação de serviços prestados pela estrada de ferro ao Ministério da Guerra

Designação	Pessoal	Material	Total
Reparo de uma peça de canhão	8$200	2$648	10$848
Execução de duas carretas para transporte de canhões	44$500	1:456$848	1:902$348
Execução de 495 taboas para soalho	175$525	2:071$529	2:247$054
Execução de um parafuso, concerto de um dito e chapeamento de 2 blocos	32$675	47$278	79$953
Execução de 19 peças diversas de madeira	67$275	317$524	384$799
Material fornecido pelo armazém para as diversas obras da expedição	_____	353$922	353$922
Execução de uma roda de um carretão	104$950	59$659	164$609
Execução de um parafuso para canhão	10$450	5$980	16$430
Execução de 23 peças de madeira para carros de bois	12$050	43$266	55$316
Fornecimento de 28 taboas de cedro, com 100m de comprimento	_____	151$648	151$648
Execução de dois ferros para ferrar animais	13$800	1$000	14$800
Pessoal e material fornecido a expedição em Queimadas	1:597$175	80$551	1:677$726
Somas	2:467$600	4:591$853	7:059$453

Fonte: Estrada de Ferro do São Francisco. In: *Relatório* do ano de 1897 apresentado ao Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo diretor Eng. Miguel de Teive e Argollo. Salvador.

Após a guerra, foram expedidos diversos telegramas manifestando moções de agradecimento ao diretor da empresa e aos seus empregados, destacando a importância da ferrovia para o fim desse conflito.[63] Não é demais pensar que, talvez, sem a existência dessa estrada, transportando as tropas de repressão e tudo aquilo de que necessitavam, a guerra de

63 ESTRADA de Ferro do São Francisco. In: *Relatório* do ano de 1897 apresentado ao Ministro da Indústria, Viação e Obras Públicas pelo diretor Eng. Miguel de Teive e Argollo. Nesse mesmo documento, encontram-se telegramas e notícias da imprensa do período que enriquecem a análise sobre a questão de Canudos, o Ministério da Guerra e o papel exercido pela ferrovia.

Canudos tivesse outros desdobramentos, o que sublinha, mais uma vez, o relevante papel do transporte ferroviário.

Quanto ao tipo de produtos transportados, pode-se dizer que por essa estrada, assim como pelo trecho ferroviário de Salvador a Alagoinhas, trafegavam várias mercadorias, como açúcar, fumo, algodão destinado ao mercado externo e produtos considerados de primeira necessidade. Na Tabela IV consta uma relação das principais mercadorias transportadas e seus correspondentes valores na receita da ferrovia para o ano de 1888.

Tabela IV:
Principais mercadorias transportadas (1888)

Mercadorias	Valores
Café	1:189$540
Açúcar	688$840
Algodão	631:780
Couro	2:102$440
Cereais	13:033$580
Fumo	13:050$520
Aguardente	4:874$640
Caroços de algodão	4$120
Toucinho	44$460
Sal	3$325:240
Chifres, unhas garras	7$320
Produtos da indústria nacional	4:445$380
Fazendas e ferragens	31:379$360
Diversos	51:428$640

Fonte: Estrada de Ferro de São Francisco. In: *Relatório* do Ministério da Agricultura, 1888.

Com o funcionamento deficitário, a estrada de ferro de São Francisco, além da sua importância social para a região sertaneja, revelou-se um componente fundamental de controle político do território brasileiro para a consolidação da República. Sob esse prisma, a sua construção para o rio São Francisco justificou-se, para a União, mais em termos geopolíticos do

que em termos econômicos.[64] Convém assinalar que, em certo sentido, era bem possível que ganhasse quase *status* de verdade a ideia de que o rio São Francisco e, por conseguinte, a estrada de ferro que a ele se dirigia representavam importantes instrumentos de integração.

Considerações finais

As histórias dessas duas linhas férreas – Bahia ao São Francisco e o Prolongamento do São Francisco –, finalmente, se entrecruzaram no final da primeira década do século XX. É bem justo dizer que, não raras vezes, ambas as estradas firmaram um contato maior, numa espécie de acordo para o estabelecimento de um tráfego mútuo de mercadorias. Entretanto, nada se comparou à força da aliança empresarial estabelecida em torno delas e de outras estradas de ferro em 1909 no estado da Bahia.

No dia 29 de janeiro daquele ano, em confirmação ao ato do ministro da Viação e Indústria, o baiano Miguel Calmon, o presidente da República firmou contrato com o engenheiro Miguel de Teive e Argollo para o arrendamento de ferrovias, mediante o decreto nº 7308:

> Aprova as cláusulas para o contrato de arrendamento definitivo da Estrada de Ferro do São Francisco, no Estado da Bahia, e para o contrato de arrendamento provisório da Estrada de Ferro da Bahia ao São Francisco, do ramal Timbó e dos trechos que forem sendo entregues ao tráfego do prolongamento da Timbó a Propriá [Sergipe], e da Estrada de Ferro Central da Bahia.[65]

A realização desse contrato só foi possível com a desistência do arrendamento provisório dos então arrendatários das estradas de ferro da Bahia ao São Francisco, Ramal Timbó e Central da Bahia, os engenheiros Jeronymo Teixeira de Alencar Lima e Austricliano Honório de Carvalho,

64 CAMELO FILHO, *A implantação e consolidação...*
65 Cf. *Diário Oficial da União*. 27 mar. 1909.

que, pelos decretos nº 4.058 e 4.299, de 1901, detinham os direitos de exploração dessas ferrovias.

As circunstâncias em que se deu essa negociação, mediada por desistências de uns e interesses de outros, permitem apontar para a possibilidade de uma articulação previamente estabelecida com vistas a favorecer o controle dos negócios ferroviários da Bahia por um só grupo. Essa negociação representou o monopólio sobre as estradas de ferro federais baianas e, posteriormente, a aquisição de linhas férreas estaduais, com a constituição da Companhia Viação Geral da Bahia (CVGBa).

A organização da CVGBa, conforme previsto no contrato de 29 de janeiro, foi oficializada no dia 19 de maio de 1909, no escritório da estrada de ferro do São Francisco, na cidade de Salvador, em local conhecido como Calçada, com a convocação de Teive e Argollo & Companhia.[66] Entre os sócios chamados para a reunião, encontramos o negociante José Gonçalves de Oliveira Reis e o engenheiro Alencar Lima. Este último, curiosamente, já tinha abdicado de outras ferrovias que explorava em favor de Teive e Argollo. Com a organização dessa companhia, o grupo de Teive e Argollo passou então a administrar e a monopolizar todas as estradas pertencentes à União.

Dessa forma, ficava cada vez mais nítida a operação montada para controlar a maioria dos negócios ferroviários na Bahia por aqueles engenheiros. O ingresso de Alencar Lima na sociedade de Miguel de Teive e Argollo, mais do que representar a posse sobre todas as ferrovias federais baianas, significou a ampliação de seu poder e de sua influência política, uma vez que foram incorporadas também as estradas de ferro pertencentes ao governo do estado da Bahia.[67]

Finalmente, convém ressaltar que a trajetória tanto da estrada da Bahia ao São Francisco quanto de seu Prolongamento, assim como a consequente organização da CVGBa, constituíram-se em componentes his-

66 Cf. *Diário da Bahia*, Salvador, 27 mai. 1909.
67 As estradas de ferro estaduais incorporadas por essa sociedade foram: *Centro Oeste* e *Nazaré*.

tóricos importantes para compreender a emergência das primeiras ideias e dos projetos de implantação do primeiro empreendimento ferroviário baiano que buscava integrar Salvador ao interior do estado, ou seja, que pretendia conectar o *mar da Bahia ao rio do sertão.*[68]

Bibliografia

AGUIAR, Durval Vieira de. **Descrições práticas da província da Bahia.** Com declaração de todas as distâncias intermediárias das cidades, vilas e povoações. 2. ed. Rio de Janeiro: Livraria Editora Cátedra; Brasília: Ministério da Educação e Cultura, 1979.

CAMELO FILHO, José Vieira. **A implantação e consolidação das estradas de ferro no Nordeste brasileiro.** 2000. Tese (Doutorado em Economia) – Faculdade de Economia, UNICAMP, Campinas.

CARLETTO, Cássia Maria M. **A estrada de ferro de Nazaré no contexto da política nacional de viação férrea.** 1979. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Faculdade de Filosofia e Ciências Humanas, UFBA.

CASTELLUCCI, Aldrin A. S. **Indústrias e operários baianos numa conjuntura de crise:** 1914-1921. Salvador: Fieb, 2004.

COSTA, Wilma Peres. **Ferrovias e trabalho assalariado em São Paulo.** 1976. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais) – Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, Campinas.

FERNANDES, Etelvina Rebouças. **Do mar da Bahia ao rio do sertão:** Bahia and San Francisco Railway. Salvador: Secretaria de Cultura e Turismo, 2006.

_____. **Do mar da Bahia ao rio do sertão:** Bahia and San Francisco Railway. 2005. Dissertação (Mestrado em Arquitetura) – Faculdade de Arquitetura e Urbanismo, UFBA, Salvador, 2005.

FREYRE, Gilberto. **Os ingleses no Brasil:** aspectos da influência britânica sobre a vida, a paisagem e a cultura do Brasil. Rio de Janeiro: Topbooks Editora, 2000.

HARDMAN, Francisco F. **Trem fantasma:** a ferrovia Madeira – Mamoré e a modernidade na selva. São Paulo: Companhia das Letras, 2005.

68 A expressão em itálico é inspirada em FERNANDES, *Do mar da Bahia...*

HOBSBAWM, Eric. J. **A era do capital:** 1848-1875. 5. ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1996.

KAREH, Almir Chaiban. **Filha branca de mãe preta:** a companhia da Estrada de Ferro D. Pedro II – 1855-1865. Petrópolis: Vozes, 1982.

KATINSKY, Julio Roberto. Ferrovias nacionais. In: MOTOYAMA, Shozo (Coord.). **Tecnologia e industrialização no Brasil:** uma perspectiva histórica. São Paulo: Editora da Unesp, 1994.

LAMOUNIER, Maria Lúcia. Ferrovias, agricultura de exportação e mão de obra no Brasil no século XIX. **História econômica e história de empresas,** v. 3, p. 43-76, 2000.

MATTOSO, Kátia Maria de Queirós. **Bahia, a cidade do Salvador e seu mercado no século XIX.** São Paulo: Hucitec; Salvador: Secretaria Municipal de Educação e Cultura, 1978.

REIS, João José**.** Carne sem osso farinha sem caroço: o motim de 1858 contra a carestia na Bahia. **Revista de História.** São Paulo, n. 135, p. 133-160, 2º sem. 1996.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo:** 1870-1940. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1981.

SAMPAIO, Teodoro. **O Rio São Francisco e a Chapada Diamantina.** Org. José Carlos Barreto Santana. São Paulo: Companhia das Letras, 2002. p. 103.

SEGNINI, Liliana R. Petrilli. **Ferrovias e ferroviários:** uma contribuição para a análise do poder disciplinar na empresa. São Paulo: Autores Associados/Cortez, 1982.

SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil.** São Paulo: Alfa- Omega, 1976.

SOUZA, Robério Santos. **Experiências de trabalhadores nos caminhos de ferro da Bahia: trabalho, solidariedade e conflitos (1892-1909)**. 2007. Dissertação (Mestrado em História) - Instituto de Filosofia e Ciências Humanas, UNICAMP, Campinas, 2007.

TAVARES, Luiz Henrique D. **A involução industrial da Bahia.** Salvador: Publicação da UFBA, 1966.

TAVARES, Luiz Henrique D. **História da Bahia.** São Paulo: Ed. da Unesp, Salvador: Edufba, 2001.

TENÓRIO, Douglas Apprato. **Capitalismo e ferrovias no Brasil.** Curitiba: HD Livros, 1996

ZORZO, Francisco Antonio. A engenharia e a importação da tecnologia dos transportes ferroviários na Bahia durante a segunda metade do século XIX. Estudando o caso do primeiro empreendimento ferroviário baiano. **Sitientibus.** Feira de Santana, n. 28, p. 09-120, jan/jun. 2003.

ZORZO, Francisco Antonio. **Ferrovia e rede urbana na Bahia:** doze cidades conectadas pela Ferrovia no Sul do Recôncavo e Sudoeste Baiano. Feira de Santana: UEFS, 2001.

A RECONCENTRAÇÃO DOS FLUXOS E AS MUDANÇAS DA REDE URBANA DO RECÔNCAVO DA BAHIA NOS SÉCULOS XIX E XX

Francisco Antônio Zorzo
Rafael Rodas Veras Filho

Introdução

O objeto do presente estudo é a disposição espacial dos fluxos na rede urbana da Bahia a partir de meados do século XIX. Estudando os fluxos de transporte é possível relacionar o processo de concentração da riqueza ocorrido devido à emergência do capitalismo com a fragmentação e remanejo dos territórios tradicionais. Por meio do estudo da rede urbana e da disposição dos transportes, pode-se analisar o processo de transformação por que passou o Recôncavo Baiano, a formação territorial que corresponde a um dos primeiros sistemas urbanos do Brasil. Esse território, que resultou de uma síntese complexa durante a colonização, foi fortemente fragmentado a partir de meados do século XIX até o final do século XX.

Para realizar a avaliação dos efeitos de associação e disjunção promovidos no Recôncavo pelo sistema de fluxos econômicos, podem-se tomar dois momentos consecutivos. O primeiro que concerne ao episódio da construção das ferrovias, a partir de 1860 e, outro posterior, com o advento das ligações rodoviárias nacionais na Bahia que ocorreram a partir de 1950. O impacto de uma infraestrutura de transporte dependeu do processo modernizante mais amplo ao qual está associado, variando de acordo com as aptidões para gerar o desenvolvimento regional e permitir

o desenclave territorial, ou ao contrário, virar as costas para os territórios formados anteriormente.[1]

A partir de meados do século XIX, a construção ferroviária afetou a conformação territorial baiana, tanto no plano regional, como no plano urbano interno às cidades. O empreendimento das obras e todo o circuito de gastos e obtenção de recursos advindos com o funcionamento das ferrovias afetaram o território, que passou por uma transformação técnica e uma mudança do modo de produção. Viabilizando uma reconcentração dos fluxos, as novas vias se apoiaram nas linhas de fluxo vindas período colonial, mas superaram-nas em seus atributos de conexão e movimentação de cargas e passageiros.

A ferrovia também funcionou como um dispositivo de controle da circulação, entendendo-se a circulação em sentido ampliado como uma parte especial da produção, incluindo-se aqui a função comunicacional. A ferrovia, mais do que o antigo sistema viário tradicional dos caminhos e de tropas, proporcionou uma moderna conexão mecanizada entre os nós da rede de cidades, que a partir de então dependeu muito menos dos fatores climáticos e das condições topográficas para o cumprimento das suas funções regionais.

Um salto se deu na segunda metade do século XX, quando as cidades baianas sofreram uma mudança funcional e hierárquica com os novos fluxos que passaram a circular pelo modo rodoviário. Cidades e vias que sempre promoveram concretamente intensas interações microscópicas, que se estruturam no espaço e no tempo agregando novas forças sociais, passaram a desempenhar um agenciamento fundamental para a fragmentação do território. A rede de rodovias instalou também, ao seu modo, um dispositivo territorial.

1 Ver tais considerações teóricas da geografia dos transportes conforme a proposta de análise do teórico francês André Fischer em Firkowski e Sposito, 2008.

Através de sua disposição e da interconexão terrestre, a rede de cidades da Bahia se ligou com outras regiões do país, cujos fluxos delas oriundos vieram cruzar o território estadual. Nessa altura, as novas modalidades produtivas, da indústria petroquímica e da agricultura do Oeste Baiano colaboraram com novos fluxos dotados de fortes conteúdos axiomáticos e programáticos referentes ao capitalismo industrial. Esses fluxos, em termos da importação e da exportação, como se verá a seguir, exigiram uma reorganização do sistema portuário.

Os fluxos e a ferrovia no século XIX

O sistema ferroviário da Bahia alcançou sua máxima conformação em meados do século XX, com o patamar de 2.600 km de ferrovias. Conforme se observa na Tabela 1, mais da metade da extensão da rede ferroviária do Brasil e da Bahia fora atingida já em 1900. O período de maior entusiasmo ferroviarista ocorreu nas duas décadas finais do século XIX, conforme Zorzo (2001). Ao contrário, após os anos da década de 1930, a rede ferroviária baiana passou a crescer cada vez menos e somente aumentou em alguns pequenos prolongamentos que já vinham sendo lentamente construídos desde as décadas anteriores. Conforme se vê na Tabela 1, depois de 1950 a rede diminuiu de extensão. É importante frisar que o grosso da rede ferroviária do país foi construído seguindo concepções e planos viários vindos do século XIX.

Tabela I – Desenvolvimento ferroviário no Brasil e na Bahia (em extensão quilométrica)

Período	Brasil			Bahia		
	Extensão Construída no Período	Somatório da Extensão Construída	Porcentual da Extensão Total	Extensão Construída no Período	Somatório da Extensão Construída	Percentual da Extensão Total
1850 – 1870	735 km	735 km	2%	123 km	123 km	5%
1870 – 1890	9. 077 km	9.830 km	26%	934 km	1.057 km	41%
1890 – 1910	11.352 km	21.128 km	56%	377 km	1.434 km	55%
1910 – 1930	11.152 km	32.334 km	85%	667 km	2.101 km	81%
1930 – 1950	4.347 km	36.668 km	97%	502 km	2.603 km	100%
1950 – 1958	1.186 km	37.967 km	100%	-10 km	2.593 km	99,6%

Fontes: 1) Carleial, Papírio. Planos e Obras no Sistema Ferroviário da Bahia. Salvador: tipografia da RFFSA/Leste-Bahia.1960. 2) Araújo Pinho, Joaquim Wanderley. A Viação na Bahia. In: Diario Official da Bahia - Edição do Centenário da Independencia. Salvador: Diário Official da Bahia. 1923. P. 140.

Foram sete as principais linhas ferroviárias que foram construídas na Bahia. A primeira ia da capital, Salvador, a Juazeiro passando por Alagoinhas, que começou a ser construída em 1856. Uma segunda, iniciada em 1867, a Estrada de Ferro Central da Bahia, ia de Cachoeira para Feira de Santana e para a Chapada Diamantina. Uma terceira, a Estrada de Ferro de Nazaré, que partia de Nazaré e que chegou até Jequié, foi iniciada em 1871. A quarta, a Estrada de Ferro de Santo Amaro, começou a ser construída em 1875. A quinta, a Estrada de Ferro da Bahia a Minas, foi iniciada em 1881. A sexta, uma ligação do Ramal de Alagoinhas a Timbó com a Estrada de Ferro de Sergipe, começou a ser construída em 1884. A última, a Estrada de Ferro de Ilhéus a Conquista, é obra iniciada em 1904.

Dentro dessa rede, Salvador e o Recôncavo formaram a região melhor servida pelas ferrovias.[2] Dentre as quatro ferrovias que partiam do

2 A rede, que atingiu 2.603 km de ferrovias, foi sendo desativada a partir da década de 1960.

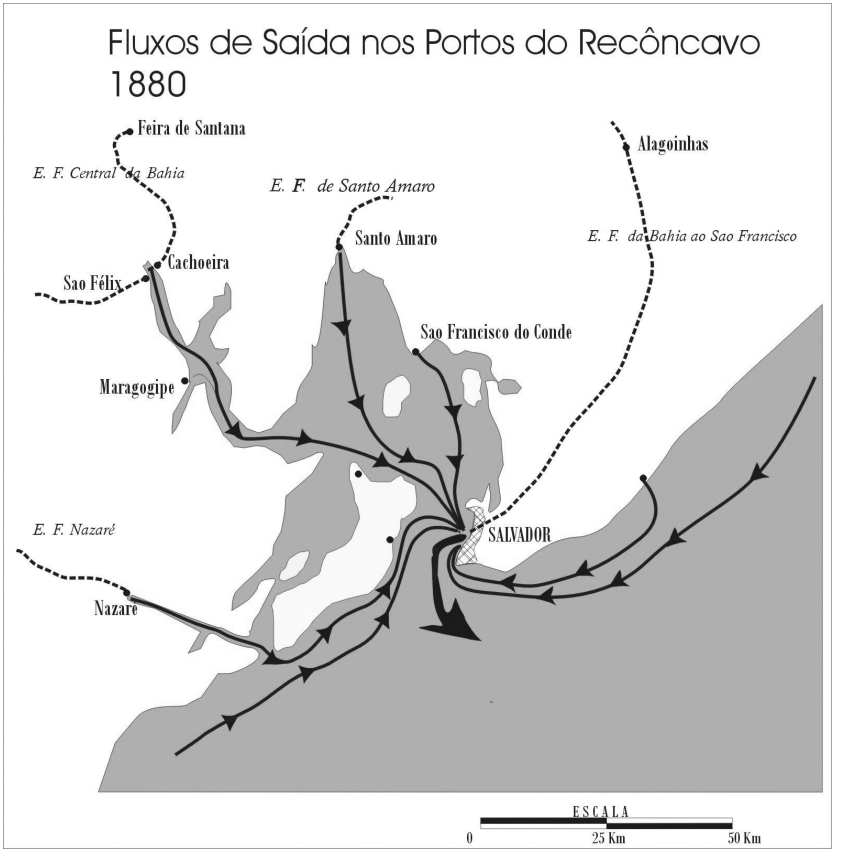
Recôncavo, a primeira a ser construída, a estrada de ferro que ligava a Bahia (Salvador) ao São Francisco, visava integrar ao porto da capital a produção do vale do São Francisco. Ainda dentro dessa referida lógica de localização foram construídas a Central da Bahia, a Estrada de Ferro de Nazaré e a de Santo Amaro. O crescimento da rede ferroviária da Bahia, em linhas gerais, seguiu a lógica de implantação de partir dos portos do litoral em direção aos vales do interior. Espacialmente, dentro da região do presente estudo, fruto do próprio processo de disposição da rede urbana e de ocupação da terra, as vias foram sendo implantadas do Recôncavo para o interior.

Quanto à rede urbana baiana, pode-se conferir a população urbana das dez maiores cidades baianas com mais de 10 mil habitantes em 1940:[3] Salvador com 290.443 habitantes; Ilhéus, 19.751 hab.; Itabuna, 15.712 hab.; Feira de Santana, 14.131 hab.; Nazaré, 13.268 hab; Alagoinhas, 13.317 hab.; Jequié, 13.268 hab.; Santo Amaro, 10.929 hab; Juazeiro, 10.831 hab.; Cachoeira, 10.374 hab. Para se ter uma idéia da relação de sinergia entre a rede urbana e a ferrovia, na data de 1940, vale constatar que essas dez cidades, que podem ser consideradas as mais importantes da Bahia, eram servidas pela rede ferroviária e oito delas por estradas de ferro que partiam das bordas do Recôncavo.

Vale dizer que hoje funciona apenas uma parte da antiga rede, sendo operada pela FCA/Vale (Ferrovia Centro Atlântica/ Companhia Vale do Rio Doce).

3 Ver esses dados geográficos em Mello e Silva, 1991, p. 23 e 24.

Fig. I - Fluxos de Transporte na Bahia (1880)



Desenho: Francisco Antônio Zorzo (2009)

Observando-se a rede das ferrovias da Bahia e escolhendo-se a Estrada de Ferro de Nazaré como um dos exemplos mais significativos dentro da rede de transportes modernos, podem-se examinar os efeitos do processo de implantação de estradas que partiam do Recôncavo. A Estrada de Ferro de Nazaré foi uma ferrovia que partia de uma capital regional. Com essa via podem ser constatados efeitos da ligação férrea sobre as suas cidades das extremidades, as cidades do interior, Nazaré e Jequié. Elas são

localidades com características situacionais e históricas próprias e, por isso mesmo, sofreram o impacto da ferrovia de modo distinto, tornando-se cidades importantes, em tempos diferentes. O caso dessas duas cidades exemplifica nitidamente os tipos distintos de cidades brasileiras e sua atuação dentro da rede urbana e da rede viária. Nazaré, por assim dizer, litorânea na borda do Recôncavo, foi uma cidade que frutificou no período imperial; Jequié desenvolveu-se na fase republicana.

Com a ferrovia, Nazaré tornou-se uma cidade prestadora de serviços regionais, dotada dos melhores colégios, hospitais, meios de comunicação e lazer. Prestadora, enfim, de serviços conectados com as atividades de entreposto e de ativo centro comercial. Entre elas a função receptora, armazenadora e expedidora. A atração de comércio de produtos de toda natureza e a facilidade de transporte beneficiou a função industrial, chegando a ter uma atividade fabril que, "guardadas as proporções", bem lembrava "um complexo industrial portuário" (SANTOS, 1958).

A partir de 1942, Nazaré deixou de ser a cidade de onde partia a linha férrea, ponto que se deslocou para a borda da Baía de Todos os Santos, São Roque do Paraguaçu, um porto moderno do Recôncavo. A cidade de Nazaré que, em 1940, estava muito bem colocada no *ranking* geral das cidades mais importantes da Bahia, a partir de então perdeu posição. O conjunto dessa hierarquia urbana foi alterado profundamente na segunda metade do século XX. Dentro da rede das cidades interligadas pela Estrada de Ferro de Nazaré, a centralidade urbana dos núcleos urbanos foi transferida ao longo da linha para Jequié, no outro extremo da ferrovia. Com isso inverteu-se totalmente o peso dentro de cada lugar no conjunto das cidades servidas, de modo que Nazaré cedeu o lugar de cidade mais importante para Jequié.

Nesse sentido, Salvador atuou como porto marítimo pleno, Nazaré, como porto fluvial e Jequié como "porto seco" e ponta de linha. Para Salvador a ferrovia funcionou como um estímulo ao crescimento dentro de

uma matriz econômica tradicionalmente dedicada ao comércio de exportação e importação e à administração. Na segunda metade do século XX, várias das linhas ferroviárias que partiam de cidades do Recôncavo foram interligadas com a capital. Desse modo Salvador fortaleceu ainda mais seu papel centralizador dentro da rede urbana baiana.

A implantação das estradas de rodagem da Bahia

A implantação das estradas de rodagem na Bahia, segundo técnicas modernas de projeto, de execução e de pavimentação, teve seu desenvolvimento em pleno século XX. Até o segundo terço do século XX, a espinha dorsal do sistema viário terrestre foi estruturada a partir da rede de ferrovias. Mudando a forma de conceber o sistema de transporte, o rodoviarismo foi concebido como uma aliança do setor público com o privado. O governo, no âmbito federal e estadual, se incumbiu da construção e controle das vias, enquanto o setor privado, dos veículos e da logística operacional. Tendo em vista essa estratégia, resta saber qual foi o seu efeito sobre a rede urbana que se desenvolveu demandando uma expansão da sua malha.

Os passos iniciais do rodoviarismo na Bahia foram dados a partir da década de 1910. A lei nº 1.227, de 31 de agosto de 1917, que é considerada um marco na organização dos serviços rodoviários da Bahia, concebeu o plano de estradas de rodagem promulgado pela Secretaria de Agricultura. A proposta era a de edificar estradas de rodagem ligando zonas produtivas aos portos e estações ferroviárias. A rede urbana a ser alcançada inicialmente era a da borda do Recôncavo, irradiando linhas para o restante do território.

Após a década de 1930, a racionalização dos transportes atingiu um novo patamar em termos das políticas nacionais e estaduais. O governo federal investiu em política de integração dos transportes para superar

uma postura caracterizada por visões localistas.[4] Era decorrente da própria história da formação da rede ferroviária, que foi de parca interligação dos mercados nacionais, de descontinuidade espacial e de reduzida integração modal.

A política rodoviária nacional[5] promoveu uma grande expansão do sistema viário na Bahia a partir de 1945. Essa política rodoviária deu novos estímulos para a ampliação dos fluxos no país e atingiu plenamente a Bahia. Sua força penetrante se deu por via financeira, pois passou a dar autonomia administrativa e financeira aos órgãos encarregados do sistema rodoviário e garantia de recurso alocado na construção da rede de vias, independente dos nomes integrantes dos governos.

Mas depois, com a chegada das rodovias nacionais na Bahia, na década de 1950, houve uma reorganização dos fluxos que foram repuxados e reconcentração no entorno da face norte do Recôncavo. A partir dessa data, o rodoviarismo passou a concentrar cada vez mais o fluxo dos transportes de carga e passageiros da Bahia. Nesse período, no campo de atuação do governo federal o avanço se deu na construção da BR-4 (atual BR-116) e, no do governo estadual, a interiorização alcançou o vale do São Francisco, com as ligações Mundo Novo, Morro do Chapéu e Chique-chique; Brumado-Caetité-Bom Jesus da Lapa; Petrolina-Remanso-São Raimundo Nonato; Jacobina-Alagadiço. Foi a época da pavimentação da BR-28 Salvador-Feira, o que somente se concluiu em 1960. Foi também o momento da pavimentação da pista de Salvador a Ipitanga (18 km).

4 Uma bibliografia sobre história dos transportes pode ser encontrada em Lima Neto, 2001. Os planos de transporte da Era Vargas foram estudados nas p. 214-243.

5 O planejamento dos transportes do governo federal gerou em 1944 o Plano Rodoviário Nacional, que previa estradas de rodagem interestaduais. O plano descrevia 27 rodovias nacionais de grande extensão: 6 rodovias na direção norte-sul, 15 rodovias transversais leste-oeste e 6 rodovias de ligação (ligando as norte-sul com as transversais). Este plano, composto de vias cujas obras somente seriam construídas duas ou três décadas depois, tinha o Oceano Atlântico como o principal tronco viário do sistema de transporte.

De 1946 em diante marcou-se a atuação do DERBA (Departamento de Estradas de Rodagem). Foi obra do DERBA a BR-4, de Feira a Juazeiro, inaugurada em 1967. Em 1971, o DERBA concluiu os 437 km da BR-242 do vale do Paraguaçu ao São Francisco.

Na década de 1970 foram realizadas pelo DERBA a rodovia BA 052, a estrada do Feijão, a BR-330 entre Irecê e Xique-Xique, com 462,6 km, a BA 156, de Oliveira dos Brejinhos a Macaúbas e Paramirim e mais a BA 262 de Ilhéus a Uruçuca. A pavimentação da rede de estradas de rodagem somente ocorreu de forma massiva a partir da década de 1950. A estrada Salvador-Feira de Santana teve sua pavimentação asfáltica concluída somente em 1960.

Tabela 2 - Extensão das estradas de rodagem da Bahia em tráfego (em km) e frota de veículos

Ano	Estrada de Rodagem Pavimentada	Estrada de Rodagem Não Pavimentada	Estradas DNER	Estradas DERBA	Estradas Municipais	Extensão Total	Número de Veículos (Caminhões)
1960	282	31.313	3.238	3.551	24.806	31.595	S/D
1970	2.696	69.351	4.437	6.205	61.405	72.047	S/D
1980	5.929	109.427	4.734	11.016	99.606	115.356	308.372 (26.016)
1990	10.325	108.091	4.931	13.879	99.606	118.416	S/D
2000	12.167	107.612	5.201	14.972	99.606	119.779	838.760 (60.257)

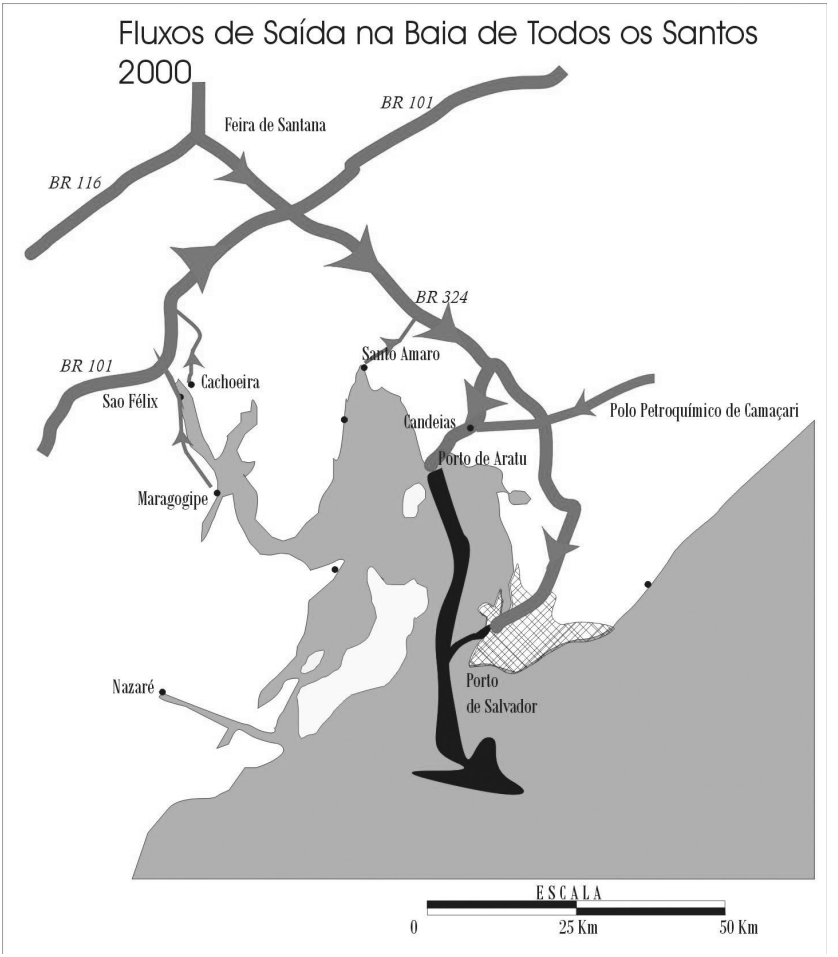
Fontes:
1) Departamento de Estradas de Rodagem da Bahia. Histórico do Rodoviarismo no Estado da Bahia. 1917-1949. Salvador: Secretaria de Viação e Obras Públicas/Tipografia Beneditina. 1949.
2) IBGE. Anuários Estatístico do Brasil –1953/1961/1971/1981. Rio: Fundação IBGE.1991.
3) GEIPOT/Ministério dos Transportes. Anuário Estatístico dos Transportes-2001. Brasília: Serviço de Estatística dos Transportes. 2001. Nota: S/D – Falta o dado no documento consultado.

Em suas principais linhas, a rede de rodovias da Bahia se consolidou a partir da década de 1980. Com a crise internacional do petróleo, os governos federal e estadual reduziram os seus investimentos nos transportes. Se em 1975 o governo investia cerca de 1,8% do PIB nos transportes, esse índice caiu para 0,2% na década de 1990. Atualmente a política governamental é de recuperação da infraestrutura existente mais do que implantação de novas vias. Mesmo assim, nas últimas décadas, a rede de rodovias teve ampliação, mormente nas estradas da região do Oeste Baiano e em estradas de ligação das sedes urbanas com a malha principal.[6]

O crescimento da malha rodoviária da Bahia seguiu dois princípios bem claros, um de acordo com a política regional do próprio estado e o outro segundo a política federal. Espacialmente, dentro de uma estratégia regional, fruto do próprio processo de disposição da rede urbana e de ocupação da terra, as vias foram sendo implantadas do litoral para o interior e, nesse sentido, principalmente da capital e do Recôncavo para o interior. Novos vetores, segundo uma política de integração nacional, a malha viária básica se formaram a partir de linhas norte-sul.

6 Sobre transportes na Bahia, pode-se consultar Luz, 2001.

Fig. 2 - Fluxos de Transporte na Bahia (2000)



Desenho: Francisco Antônio Zorzo (2009)

Esses princípios se coadunaram nos projetos rodoviários federais e estaduais, conforme ficou estabelecido nos documentos dos diversos planos rodoviários projetados. Mas na prática, porém, a construção das vias em trechos e etapas distintas e segundo esforços tecnocráticos também orientados diversamente e segundo períodos de governo segmentados, produziu uma relativa desarticulação entre as políticas estadual e federal.

Após os anos 1950 e 1960 eixos pioneiros se intensificaram na direção Sul e Oeste. Nas últimas décadas de 1980 a 2000, apesar da parte pavimentada ter crescido, a rede rodoviária total, praticamente, manteve suas características, em extensão, forma e limite. Conforme se verifica na Tabela 2, entre os anos 1980 e 2000 a rede rodoviária total manteve-se no mesmo patamar, crescendo 3,8%, mas o fluxo aumentou muito mais, pois a frota de veículos aumentou enormemente, em 172,0%. Com tal aumento da frota ampliou-se o movimento e sobrecarregou-se o tráfego, reconcentrando os fluxos da riqueza em algumas linhas na borda do Recôncavo.

Considerações finais: os fluxos de transporte no Recôncavo da Bahia e na Região Metropolitana de Salvador (RMS)

Tomando-se esses dois marcos temporais, correspondentes à emergência do ferroviarismo e do rodoviarismo, para se avaliar os fluxos dos transportes na Bahia, pode-se comparar as suas principais tendências detectadas e encadear a sua dinâmica. Para fazer essa avaliação é interessante observar as articulações internas e externas dos sistemas de transporte da região. Nesse sentido, para dar maior destaque à entrada e à saída dos fluxos, é interessante ver como os portos se mostram pontos nevrálgicos para a avaliação.

O Recôncavo resultara de uma grande síntese advinda com a cultura do açúcar, que gerou uma profusão de unidades produtivas agrícolas e de pequenas unidades fabris de seleção e beneficiamento de açúcar, café e fumo, que foram as fazendas, os engenhos, casas de comercialização e galpões industriais. No passado, até o final do século XIX, essa produção circulava por pequenos portos do interior à Baia de Todos os Santos. As transformações do modo de produção ocorreram com a fusão das atividades industriais em engenhos centrais.

O Recôncavo passou por uma grande transformação no final do século XIX e na primeira metade do século XX, conforme o estudo de Milton Santos (1959). Em seu estudo, intitulado *A Rede Urbana do Recôncavo*, na década de 1950 a região era constituída de 28 municípios: Salvador, Alagoinhas, Aratuípe, Cachoeira, Camaçari, Castro Alves, Catu, Conceição de Feira, Conceição de Almeida, Coração de Maria, Cruz das Almas, Feira de Santana, Irará, Itaparica, Jaguaripe, Maragogipe, Mata de São João, Muritiba, Nazaré, Pojuca, Santo Antonio de Jesus, Santo Amaro, Santo Estevão, São Félix, São Felipe, São Francisco do Conde, São Gonçalo dos Campos e São Sebastião do Passe (SANTOS, 1959).[7] Além de Salvador, segundo os critérios do estudo, Feira de Santana já era considerada a capital regional mais importante do Recôncavo Baiano. Isso constituía uma mudança histórica, que remetia para a periferia do Recôncavo a liderança e o dinamismo da rede urbana regional.

Hoje esse território está muito mais fragmentado que na época do estudo de Milton Santos. Na fase das ferrovias houve uma remodelação mecânica do sistema de transporte. A rede ferroviária gerou novas tendências de concentração dos fluxos, porém não cobriu todo o território, nem atingiu os níveis que foram esperados.[8] O Recôncavo começou a perder aquele sentido que possuía, de uma coesa combinação de papéis entre os pequenos centros urbanos e uma miríade de unidades produtivas de cana e fumo e de comercialização de gado e de outros produtos alimentares em sua borda.

Como as ferrovias que cruzavam a Bahia alcançaram a ligação nacional norte-sul somente na década de 1950, pode-se dizer que, de ma-

7 Este texto é chave para entender os desdobramentos do processo de fragmentação do território aqui discutido.

8 Sampaio (2007, p. 1065) coloca que, com as ferrovias, novos centros urbanos baianos experimentaram o desenvolvimento e a mudança na distribuição espacial da estrutura produtiva no final do século XIX, mas isso não modificou a concentração no entorno da capital e sua hinterlândia, o Recôncavo Baiano.

neira geral a rede urbana baiana, até essa altura do século XX, manteve ainda sua autonomia interna, permanecendo, quanto aos fluxos terrestres, isolada do resto do país. As ferrovias alcançaram melhores resultados naqueles trechos em que os transportes foram concentrados, movimentando o comércio dos principais produtos agrícolas da Bahia. O grosso da rede mantinha a convergência de fluxos para o Recôncavo e a produção do excedente era mandada dos pequenos embarcadores urbanos do litoral e do interior da Baia para o porto de Salvador.

Quando do processo de expansão de estradas de rodagem, a rede viária da Bahia ampliou a intensidade da sua atuação, pois ela conjugou-se à rede nacional. Além disso, as rodovias passaram a substituir o transporte ferroviário. A Bahia assumiu, no cenário nacional, o papel de interligação terrestre nos sentidos Norte-Sul e Leste-Oeste. Até o pós-guerra no Brasil, a principal ligação nacional era feita através da cabotagem no Oceano Atlântico. Sem deixar de empregar esse sistema de navegação costeira, no entanto, as ligações internas rodoviárias ampliaram seu papel no sistema de transporte brasileiro e o espaço baiano foi penetrado de modo incontornável.

Nas décadas de 1950 e 1960 a integração nacional terrestre se tornou um fato concreto e redinamizador da economia. Por um lado, isso deu consistência à rede, mas por outro, mudou a antiga organização das partes interligadas. Nesse sentido o papel centralizador econômico da capital foi relativizado. Uma parte da circulação da Bahia saiu por rodovias para os estados vizinhos e uma outra parte foi trazida de outras regiões nacionais sem intervenção do transbordo na capital.

Com a industrialização, a modernização da agricultura e o aumento da produção industrial da Bahia, fez-se necessária a construção e renovação de equipamentos, vias e veículos. A composição do sistema portuário evidencia essa mudança dos fluxos. Aos portos de Salvador e de Ilhéus foram agregados os de Aratu (na Baia de Todos os Santos) e Malhado

(novo porto marítimo em Ilhéus). O porto de Salvador passou a ocupar um lugar mais modesto, pois destinou-se a mercadorias de diversas espécies, dito transporte de carga geral, delegando ao de Aratu a exportação de granéis. Em função do volume de movimento dos portos, forma-se uma nova hierarquia dos terminais.

A partir da década de 1960, os fluxos globais aumentaram e se diversificaram. Houve o surgimento de uma nova forma inserção do país e da Bahia na globalização, em que aumentou tanto o ritmo das exportações como o de importações. Os fluxos dos transportes se reconcentraram de um modo totalmente imprevisto com o *boom* petroquímico. O porto de Aratu foi uma obra planejada desde 1966, com a criação do CIA (Centro Industrial de Aratu), mas foi impulsionado de fato pelo COPEC (Pólo Petroquímico de Camaçari).

Em 1977, foi construído o píer de granéis líquidos do porto de Aratu e, no início da década de 1980, o terminal de produtos gasosos. Hoje o porto de Aratu é responsável pela emissão da maior parte da riqueza da Bahia (ALBAN, 2002), movimentando cerca de seis milhões de toneladas ao ano. Com isso o porto de Salvador assumiu um papel secundário. A principal mudança no porto de Salvador foi a instalação do TECON, terminal de conteiners para carga geral que foi arrendado e tercerizado, e que vem crescendo chegando a ter a capacidade de movimentar 250.000 contêiners ao ano. Mas, vale dizer, o porto da capital tem graves gargalos logísticos por deficiência de ligações rodo-ferroviárias.[9]

9 Marcus Alban (2002, p. 65) amplia a abordagem regional para mostrar que vem ocorrendo uma grande organização do setor de transporte na globalização. No caso dos navios, pois ocorre um processo de "concentração de capital", com inúmeras fusões e incorporações das maiores armadoras mundiais (18 maiores empresas controlam 71% da capacidade de transporte mundial). Está havendo o surgimento de uma lógica de surgimento de grandes portos concentradores, os *hub ports*. O porto de Suape, em Pernambuco, deve levar a primazia no Nordeste como um *hub port*. Citando estudos do BNDES, indica que deve haver um acordo multi-estadual para construção da melhoria portuária, recuperação da malha ferroviária e integração com o vale do rio São Francisco através da ferrovia Transnordestina.

Nesse processo de investimento recente, uma grande parte dos portos e núcleos urbanos do Recôncavo ficou fora dos investimentos nos transportes ou recebeu poucas infraestruturas. Algumas localidades receberam somente melhorias em trapiches para lanchas de uso particular ou para os serviços de turismo.

Portanto, foram grandes as mudanças ocorridas no final do século XX. Levaram a tal processo de transformação com reconcentração econômica em algumas regiões do estado, a abundância de matérias-primas, a localização dos mercados, as políticas de incentivo do governo e o fornecimento das infraestruturas adequadas.[10] Agora a realidade econômica da Bahia tem o primado da indústria, significando maior concentração da riqueza. Mas o processo em que essa mudança ocorreu levou a "distorções", conforme Sampaio (2007), de modo que "a alocação de capitais" impediu a geração de ganhos substanciais de escala, o que truncou uma maior integração territorial e a possível redução das desigualdades regionais.

A ênfase da concentração econômica na Bahia está ocorrendo na Região Metropolitana de Salvador e nos municípios ligados à indústria petroquímica, que centralizou de maneira expressiva os investimentos, relegando o restante do Recôncavo a um plano econômico inferior.

10 Entre 1960 e 2005, em que os setores primário, secundário e terciário passaram de 40%, 12% e 48% para respectivamente 10,3%, 50,2% e 39,5% da composição da economia da Bahia (SAMPAIO, 2007).

Referências Bibliográficas

ALBAN, Marcus. **Transportes e logística.** Salvador: Fundação Luis Eduardo Magalhães, 2002.

FIRKOWSKI, Olga Lúcia C. de F. e Sposito, Eliseu S. (Orgs.). **André Fischer:** indústria, ordenamento e território. São Paulo: UNESP. 2008.

LIMA NETO, Oswaldo (Org.). **Transporte no Brasil:** história e reflexões. Brasília: Geipot, 2001.

LUZ, Adilson Bastos. **A evolução do sistema de transportes e a ocupação econômica da região oeste do Estado da Bahia.** Salvador: Unifacs, 2001.

MELLO E SILVA, Sílvio Bandeira. **Urbanização e metropolização no estado da Bahia:** evolução e dinâmica. Salvador: Centro Editorial e Didático da UFBA.

PAMPONET, André Silva. Caminhos para o oeste na Bahia. **Bahia Análise e Dados,** vol. 17, n. 3, de 2007.

SAMPAIO, Marcos G. V. Considerações sobre a concentração econômica na Bahia. **Bahia Análise e Dados,** v.16, n.4. Salvador: SEI, 2007.

_____. Política de interiorização industrial difusa e a persistência da concentração econômica na Bahia. **Bahia Análise e Dados,** vol. 17, n. 3. Salvador: SEI, 2007.

SANTOS, Milton. **Nazaré, um porto ferroviário do Recôncavo Baiano**. Anais da Associação dos Geógrafos Brasileiros, 1958.

_____. **A rede urbana do Recôncavo.** Comunicação ao IV Colóquio Internacional Luso-Brasileiro. Salvador, 1959.

SANTOS, Milton e SILVEIRA, Maria Laura. **O Brasil:** território e sociedade no início do século XXI. Rio de Janeiro: Record, 2002.

ZORZO, Francisco Antônio. **Ferrovia e rede urbana na Bahia.** Feira de Santana: UEFS, 2001.

TRANSPORTES E FINANÇAS PÚBLICAS: CONTRIBUIÇÃO PARA O ESTUDO DO LUGAR DO DISPÊNDIO EM INFRA-ESTRUTURA VIÁRIA NOS ORÇAMENTOS PROVINCIAIS E MUNICIPAIS DE MINAS GERAIS – 1835-1889[1]

Lidiany Silva Barbosa
Marcelo Magalhães Godoy
Philipe Scherrer Mendes

Considerações iniciais

A necessidade de infra-estrutura de transportes terrestres é destacável em Minas Gerais no século XIX em virtude de aspectos geográficos, sociais e econômicos como: a localização interior, os impedimentos à navegação fluvial, o dinamismo econômico (MARTINS, 1982), a presença da maior concentração populacional do Império (PAIVA, 1996), a extensa rede urbana (RODARTE, 1999) e a diversidade regional interna (GODOY, 1996). A somatória desses fatores elevava Minas Gerais à condição de província exigente de vias terrestres minimamente eficientes (BARBOSA, 2007). Dessa forma, a edificação e manutenção de rede viária em espaço com estas características implicaram em considerável esforço

1 Este escrito baseia-se, fundamentalmente, em resultados de duas pesquisas, a saber: estudo sobre as finanças provinciais de Minas Gerais, realizado por Mendes (2007) e Mendes e Godoy (2008), e investigação sobre as finanças municipais de Minas, por Barbosa (2009). Em assim sendo, decidiu-se pela não incorporação de referências aos referidos trabalhos, com vistas a desonerar o texto do que seriam excessivas auto-remissões.

político-administrativo e financeiro para os governos da província e das municipalidades. Com este texto busca-se mensurar tal esforço por meio de aproximação do lugar ocupado pelos transportes nos orçamentos da província e dos municípios de Minas Gerais, entre os anos de 1835 a 1889.

O estudo estrutura-se em dados recolhidos principalmente em dois repertórios documentais: nos Relatórios dos Presidentes de Província e nos Livros da Lei Mineira. O texto está segmentado em três partes: na primeira são apresentados pequeno histórico do estabelecimento de orçamentos públicos no Brasil e o perfil geral das finanças provinciais de Minas Gerais; na segunda são expostas e analisadas as estruturas de gastos da província e dos municípios, com ênfase nas despesas com as obras públicas; na última parte são avançadas algumas conclusões e propostas outras tantas reflexões com base nos resultados alcançados pelo estudo.

As finanças provinciais e municipais: aspectos gerais

É necessário considerar o significado do estabelecimento de orçamentos no Brasil no período imperial. Trata-se de acontecimento que representa "uma resultante direta da constitucionalização do país, que obrigou os governantes a prestações de contas" (CARVALHO, 1946, p. 58) e que teve o Ato Adicional e a Lei Regulamentar de 1828 como marcos fundamentais.

A prática de orçamentos regulares, provinciais e municipais, é um dos resultados do Ato Adicional de 1834.[2] Por meio do décimo artigo

2 O Ato Adicional, de agosto de 1834, é resultado de importante reforma constitucional realizada no Período Regencial e teve grandes repercussões nas províncias. Ele transformou os conselhos provinciais em assembléias provinciais; instituiu a discriminação das rendas públicas gerais e provinciais, a divisão dos poderes tributários; manteve o município subordinado à província e a nomeação do presidente de província pelo Governo Central (COSTA, 1999, p. 154). O Ato ampliou o número de representantes re-unidos no âmbito do legislativo provincial. Embora o Ato Adicional seja reconhecido pelo seu caráter liberal descentralizador, manteve inalterado

dessa Lei, delegou-se às assembléias provinciais a atribuição de legislar sobre "a fixação das despesas municipais e provinciais, e impostos para elas necessários, contanto que estes não prejudiquem as imposições gerais do Estado" (RODRIGUES, 1863, p. 172). Estabelecida a obrigação, iniciou-se a divisão entre as esferas imperial, provincial e municipal das rendas públicas. A principal diferenciação foi definida pela Lei Imperial nº 99, de 31/10/1835, que trouxe lista de títulos pertencentes às rendas gerais, "deixando às províncias o poder tributário remanescente" (LEAL, 1997, p. 164). Esta legislação baseou-se em disposições anteriores[3] e, por valer-se do artifício "pouco claro de especificar a receita geral e estabelecer que cabe às províncias o restante", suscitou grande controvérsia entre as províncias e o Governo Geral, além de gerar quadro de estrutural desequilíbrio das finanças provinciais (IGLÉSIAS, 1958, p. 186). A decisão foi colocada em prática no ano seguinte. Em relação às municipalidades, a Lei Regulamentar de 1828 (arts. 74 a 77) é de grande importância pelas normas que estabeleceu para elaboração dos orçamentos. Ela permitiu às câmaras a criação de impostos para construção de suas rendas, exigiu a confecção de orçamentos das despesas e, ainda, a prestação de contas dos gastos executados. Estabeleceu também que os orçamentos de despesas e os gastos realizados deveriam ser submetidos anualmente à aprovação dos conselhos gerais (CARVALHO, 1946, p. 58). Em março de 1832, o Conse-

---

o processo por meio do qual eram nomeados os presidentes de província, um dos principais mecanismos de poder, fortemente centralizador a partir da sede imperial da monarquia constitucional brasileira. (GOUVÊIA, 2008, p. 19).

3 Duas importantes leis imperiais, anteriores ao Ato Adicional, merecem destaque. A primeira, de 28 de outubro de 1832, repartiu as rendas públicas em receita provincial e receita geral; enumerou o que pertenceria à geral (art. 78) e, por exclusão, a que pertenceria à provincial (art. 83). Após enumerar quais seriam as despesas provinciais (art. 36), determinou que a receita e a despesa da província deveriam ser fixadas pelos conselhos gerais, sobre orçamento do presidente (art. 86). A segunda, de 8 de outubro de 1833, definiu a receita provincial, mais uma vez por critério de exclusão, "todos os impostos ora existentes, não compreendidos na receita geral" (art. 35) (IGLÉSIAS, 1958, p. 186).

lho Geral da Província de Minas determinou que a escrituração da receita e da despesa das câmaras deveria pautar-se pelas normas gerais da contabilidade pública (CARVALHO, 1946, p. 65). Após o Ato Adicional e as respectivas responsabilidades delegadas ao legislativo provincial, exigiu-se das câmaras que todos os seus atos, inclusive as suas contas, fossem submetidos à aprovação do órgão colegiado provincial (LEAL, 1997, p. 95).

Com o Ato Adicional, iniciou-se a discriminação entre rendas provinciais e municipais (CARVALHO, 1946, p. 65-66). Em Minas Gerais, para os municípios, a diferenciação foi estabelecida pela primeira vez no ano de 1836, quando a Resolução nº 53 fixou as despesas para o ano financeiro de 1º de outubro de 1836 a 30 de setembro de 1837.

Em relação às finanças das províncias, era limitada a autonomia que lhes foi facultada para tratarem dos assuntos de seu interesse. Uma vez que poderiam legislar com relação aos impostos provinciais desde que suas imposições não prejudicassem as rendas gerais do Estado imperial (VILLELA, 2004). A Lei provincial nº 49, de 8 de abril de 1836, se constituiu no primeiro dispositivo legal a dispor sobre os impostos a serem arrecadados em Minas Gerais. Durante todo o período estudado, procedeu-se a poucas alterações na estrutura tributária estabelecida por esta Lei de 1836. No transcurso do período, algumas alíquotas foram alteradas, alguns impostos foram criados, mas sem modificação significativa na estrutura de arrecadação.[4] Permanência, inclusive, observada por Iglésias (1958, p. 180). O exame da Lei 3569, de 25 de agosto de 1888, possibilita a visualização dessa regularidade. Afora alguns impostos ausentes da Lei de 1836, a província continuava com a mesma estrutura básica de arrecadação e, sobretudo, os tributos mais importantes ainda eram os mesmos. O imposto sobre o café, apesar de aparecer separadamente apenas a partir do exercício 1852-1853,

4 Nozoe (1983), em seu estudo sobre a estrutura tributária de São Paulo, encontrou a mesma estabilidade.

figurava como o imposto que maior volume de recursos produzia para a província. Além dele, alguns outros impostos eram muito importantes, tais como: impostos sobre transações comerciais de escravos, taxas itinerárias, direitos sobre exportação e selos de herança e legado.

O fechamento das contas é capítulo importante, uma vez que, para alcançá-lo, vários mecanismos foram utilizados pelos responsáveis pelas finanças provinciais. Práticas de irregularidades (IGLÉSIAS, 1958, p. 177) conviviam com o uso de repasses do Governo Geral e de empréstimos para o fechamento das contas. Ainda procedia-se a transferência das despesas de um exercício para o outro, com o objetivo de desafogar as despesas do ano financeiro.

Em relação à arrecadação provincial, no início do período observou-se uma série de dificuldades para organizá-la, especialmente nos primeiros exercícios financeiros. Os valores arrecadados eram inferiores aos desejados e aos considerados plausíveis. Deste modo, constantemente, os presidentes da província apresentavam propostas para tornar o sistema de arrecadação mais eficiente e tentar diminuir a sonegação e corrupção.

Durante muitos anos não foi realizado orçamento da receita da província. Assim, conquanto se indicasse os tributos que deveriam ser arrecadados, não foram relacionados os valores orçados para cada período. Somente a partir da Lei Provincial 2112, de 8 de janeiro de 1875, no orçamento do exercício 1875-1876, é que se passou a orçar o valor da receita. O cálculo da receita se baseava na média dos três últimos exercícios, e sempre havia a expectativa, por parte dos presidentes da província, de que o valor arrecadado superaria o orçado. Fato que se confirmou na maior parte das vezes.

Houve significativo aumento da arrecadação entre meados da década de 1870 e o final do decênio seguinte a gerar certa euforia nos administradores provinciais, que encontraram justificativa no crescimento da ma-

lha ferroviária de Minas Gerais.[5] A essa euforia correspondeu expressivo crescimento do endividamento da província na década de 1880.

É necessário também ressaltar a importância do setor exportador para as receitas da província de Minas, tendo em vista que correspondeu a aproximadamente 47%, em média, da arrecadação. Também os impostos que incidiam sobre as importações perfaziam, em média, a participação de 20%. Sendo que as taxas itinerárias respondiam por quase 90% dos impostos sobre importações. Ainda que o peso da arrecadação com base na circulação mercantil interprovincial alcançasse quase 67% das receitas, não se pode afirmar a proeminência do setor de mercado externo no quadro geral da economia de Minas Gerais, conforme propôs Slenes (1985). A rigor, evidencia que a arrecadação tributária baseava-se prioritariamente nas relações comerciais de Minas com outras províncias e exterior. É notável também a significativa elevação no valor bruto da arrecadação a partir do final da década de 1860. Os impostos incidentes sobre as exportações eram os grandes responsáveis pela elevação da arrecadação da província de Minas Gerais. Dentre os produtos exportados, o café respondia pela maior arrecadação.

A possibilidade de se expandir os gastos, gerada pelo aumento da arrecadação, levou ao crescimento do endividamento para o pagamento de subvenções às companhias ferroviárias. A relação entre o aumento da

5 A *era ferroviária* mineira faz parte do surto ferroviário nacional, mais especificamente, a partir do final da década de 1860, quando da chegada dos trilhos da E. F. Dom Pedro II no Porto Novo do Cunha. A história das ferrovias mineiras está associada a essa companhia, já que ela será o tronco principal do qual partirão grande parte dos ramais mineiros (MELO, 1995). No Período Provincial, atuaram em Minas as seguintes companhias: Leopoldina, União Mineira, Juiz de Fora a Piau, Oeste de Minas, Diamantina, Bahia e Minas, Pitangui, Muzambinho, Sapucaí, Rio Doce, Cataguases, Paraopeba, Minas e Rio e D. Pedro II. Cada uma dessas empresas teve origem e desenvolvimento distintos, umas com investimento de capitais nacionais, outras investimentos de capitais estrangeiros. A construção da estrada de Muzambinho foi iniciada no Império e só foi concluída nos primeiros anos da República. Atuavam em Minas Gerais no período linhas provenientes de São Paulo, como dois ramais da Mogiana: o ramal de Poços de Caldas e o de Jaguara (IGLÉSIAS, 1958, p. 164-166).

arrecadação e o aumento do endividamento resultava de certa percepção, por parte dos presidentes de província, de que a arrecadação melhorava com o desenvolvimento das vias de transporte (mais especificamente com a expansão ferroviária). O endividamento para o pagamento de subvenções às companhias ferroviárias era percebido como benéfico à arrecadação da província. Em diversos Relatórios, os presidentes ressaltavam tais benefícios como argumento a justificar novos empréstimos. Como no resto do país, o Governo de Minas Gerais auxiliou de forma decisiva a implantação das ferrovias, seja na garantia de pagamento de juros sobre o capital investido na construção, seja na subvenção quilométrica. Além desses incentivos, somaram-se outros como a isenção de pagamento de impostos das máquinas e equipamentos que fossem importados para a construção das linhas (IGLÉSIAS, 1958, p. 164).

O problema da dívida ativa provincial[6] se constituiu em tema de grande preocupação por parte dos presidentes da província e dos responsáveis pela administração fazendária. A constante apreensão com a arrecadação da dívida ativa se justificava pela proporção que alcançou em alguns exercícios. Os problemas com a arrecadação responderam pelo crescimento da dívida ativa, que progressivamente convertia-se em dívida não cobrável. Em alguns Relatórios de Presidentes de Província foram mencionadas dificuldades para a mensuração da dívida ativa, decorrência, em parte, de problemas com o quadro de funcionários responsáveis pela exação. A busca pela otimização da exação fiscal foi constantemente consignada nos Relatórios. Diversos presidentes e responsáveis pela admi-

6 As informações disponíveis nos Relatórios dos Presidentes de Província são descontínuas e insuficientes para avaliação segura do problema da dívida ativa. Por exemplo, não foram apresentadas justificativas para a abrupta elevação no exercício 1878-1879, quando a dívida ativa passou de cerca de 200 contos de réis para quase 800. De qualquer forma, é evidente que no final do período a dívida ativa atingiu e manteve-se no elevado patamar de 800 contos de réis. Durante todo o período estudado, para todas as informações a respeito da dívida ativa, foram constantes as referências à impossibilidade de cobrança de boa parte do valor consignado nos Relatórios.

nistração fazendária propuseram mudanças na dinâmica da arrecadação e ressaltaram a necessidade de liquidação da dívida ativa. Foram efetivadas alterações nas formas de cobrança, oferecidos novos incentivos e ampliado o quadro de funcionários, como, por exemplo, na Lei provincial 2892, de 6 de novembro de 1882, que determinou que a cobrança da dívida ativa fosse realizada por "pessoas estranhas às sedes das estações da residência dos responsáveis", para evitar a intimidação por parte do devedor.

Esta descrição do quadro geral das finanças provinciais do período em tela permitirá melhor compreensão da estrutura de gastos provinciais e municipais que será apresentada a seguir. Possibilitará, principalmente, o sopeso do lugar das obras públicas dentre as prioridades das administrações municipais e provincial.

A infra-estrutura de transportes nos orçamentos da província e das municipalidades mineiras

A análise dos gastos municipais e provinciais se constitui em um dos meios para aquilatar a importância dos transportes para a administração provincial e municipal. A partir dos orçamentos dos gastos anuais, recolhidos em Relatórios de Presidentes de Província e na Legislação Provincial, foi reconstituída a estrutura das despesas provinciais. Do mesmo conjunto das leis provinciais extraíram-se também as informações sobre os gastos dos municípios.

Tanto para os dados apresentados para a província, quanto os referentes às câmaras, ressalta dificuldade quanto a valores referentes a recorte temporal tão largo. Posto que a opção por deflacionar implicaria em uma série de riscos (IBGE, 1990), decidiu-se pela utilização dos dados não-deflacionados. Sobretudo, pelo fato do deflacionamento não representar ganhos ao estudo, uma vez que os valores não foram analisados de forma comparativa no tempo. A utilização dos dados objetivou principalmente o

estabelecimento da posição relativa das rubricas da despesa, assim como na comparação, para o mesmo ano financeiro, da arrecadação por item da receita.[7]

Para a avaliação da estrutura das despesas provinciais realizou-se distribuição dos gastos em oito grupos: despesas administrativas, obras públicas, segurança pública, educação, saúde, igreja, despesas financeiras e diversos. Desses grupos, quatro são os mais importantes, já que representavam, em média, cerca de 85% dos gastos totais: despesas administrativas (21,13%), educação (22,27%), segurança pública (23,34%) e obras públicas (18,41%).[8]

O primeiro ponto a observar é que, no transcurso do período imperial, as despesas provinciais cresceram progressivamente. Até a metade da década de 1850 os gastos públicos apresentaram evolução marcada por pequena taxa de crescimento, comportamento que se altera significativamente a partir da década de 1870. A qualificação dos gastos mostra que a composição das despesas, ao longo do período, permanece praticamente

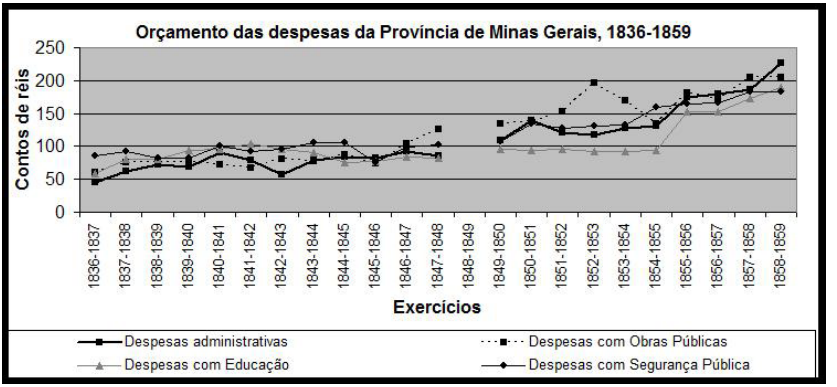
7 Em *Estatísticas Históricas do Brasil* são apresentados três deflatores para o século XIX: Índice de Onody, 1960; Índice de Lobo, 1971; Índice de Buescu, 1973. No entanto, os índices foram considerados de interpretação problemática, pelas bases de dados utilizadas e por problemas metodológicos. Em Buescu (1973) encontra-se estudo sobre a evolução da inflação no período. Da Independência até a abolição do tráfico negreiro observou-se constante flutuação na inflação. Da abolição do tráfico até o final da Guerra do Paraguai agravou-se o problema inflacionário. Na década após o fim da Guerra a inflação decresceu. Nos últimos anos do Império observou-se tendência à estabilidade do índice inflacionário.

8 Seguem os principais gastos de cada grupo: Despesas administrativas (todas as referentes ao funcionamento da máquina estatal): Assembléia Legislativa; Secretaria da Presidência da Província; empregados da Mesa das Rendas; administração das barreiras; recebedorias; comissão aos coletores; Guardamoria Geral; etc. Obras públicas: engenharia; estradas; pontes e outras obras públicas; construção e reparos de cadeias; desenhadores. Segurança pública: guarda policial; sustento e condução de presos pobres; guarda municipal; guarda nacional; diligências policiais. Educação: instrução pública; biblioteca pública; colégio de órfãos da cidade de Mariana; compra de livros para a biblioteca da capital. Saúde: vacinação; saúde pública; auxilio a hospitais de caridade da província, etc. Igreja: catequese e civilização indígena; estabelecimento das irmãs de Mariana; consertos e reparos de matrizes, etc. Despesas financeiras: pagamentos da dívida passiva. Diversos: todas as outras contas.

inalterada. Assim, a elevação dos gastos, no pós-1870, é conseqüência de aumento dos recursos colocados à disposição de cada uma das rubricas e não da criação de novas. Acréscimo de gastos que seguramente relaciona-se com a elevação da arrecadação dos impostos, também ascendente ao longo do período.

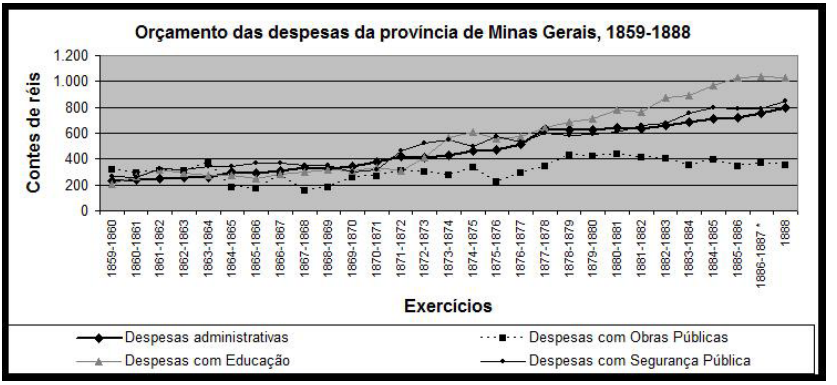
A partir do acompanhamento dos gastos qualificados foi elaborada a seguinte proposta de periodização: **i.** primeiro período, décadas de 1830 e 1840, marcado por elevação pouco expressiva das despesas de todos os grupos, com mudanças nas posições relativas; **ii.** segundo período, década de 1850, caracterizado por aumento significativo das despesas de todos os grupos e pela baixa oscilação das posições relativas; **iii.** no terceiro período, década de 1860, nota-se comportamento estável das despesas e mudanças nas posições relativas; **iv**. quarto período, décadas de 1870 e 1880, marcado por acentuado aumento nas despesas de todos os grupos, excetuado obras públicas, com nova estabilidade na posição relativa. Os gráficos seguintes resumem a evolução no tempo da posição relativa de cada um dos grandes grupos:

Gráfico 1



Fonte: Legislação da província de Minas Gerais, 1835-1888.

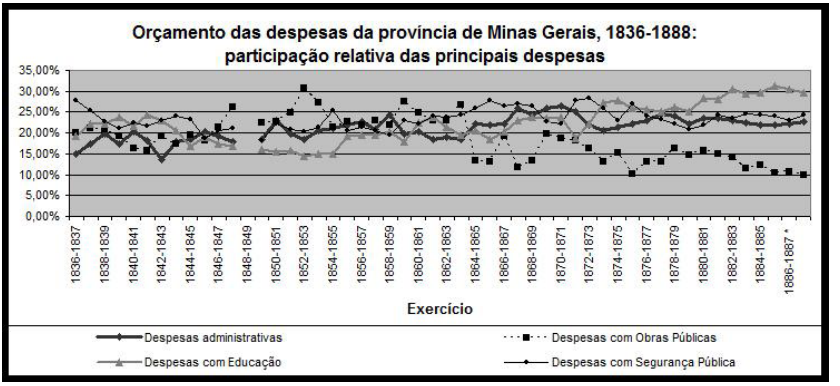
Gráfico 2



Fonte: Legislação da província de Minas Gerais, 1835-1888.

Sobre os gastos com obras públicas sobressai a grande oscilação na sua participação relativa. Sendo que, a partir da metade da década de 1860, a rubrica se consolida na posição de segunda importância em relação aos outros três grandes grupos. Nas oscilações que caracterizam as décadas de 1830 a 1860 as obras públicas ocuparam em várias ocasiões o primeiro lugar. Entretanto, a partir da década de 1870, a educação assumiu o lugar de maior destaque, as despesas administrativas e de segurança pública apresentam comportamento parecido e as obras públicas perdem importância no quadro geral das despesas provinciais.

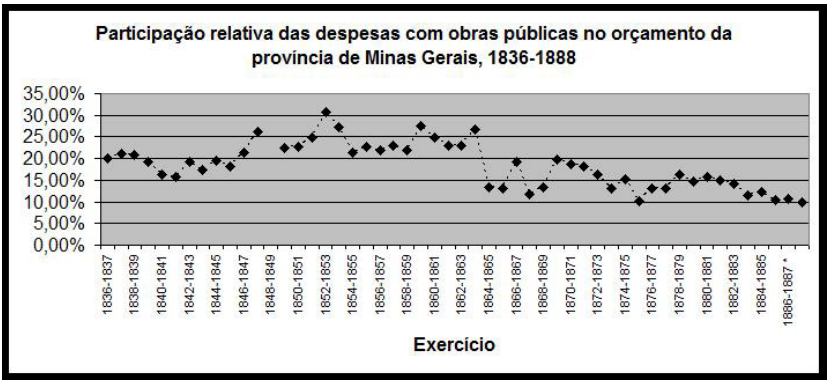
Gráfico 3



Fonte: Legislação da província de Minas Gerais, 1835-1889.

O Gráfico 4 ilustra a forte oscilação da participação relativa das despesas com obras públicas: como na queda de 1863-1864 para 1864-1865, aumento de 1865-1866 para 1866-1867 e novo declínio de 1866-1867 para 1867-1868. Dito de outra forma, os gastos com obras públicas oscilaram em torno de 20% do orçamento provincial entre a década de 1830 e meado da década de 1860, mantiveram-se próximos de 15% entre meado da década de 1860 e início da década de 1880, para então declinarem para participação relativa próxima de 10% na maior parte da década de 1880.

Gráfico 4

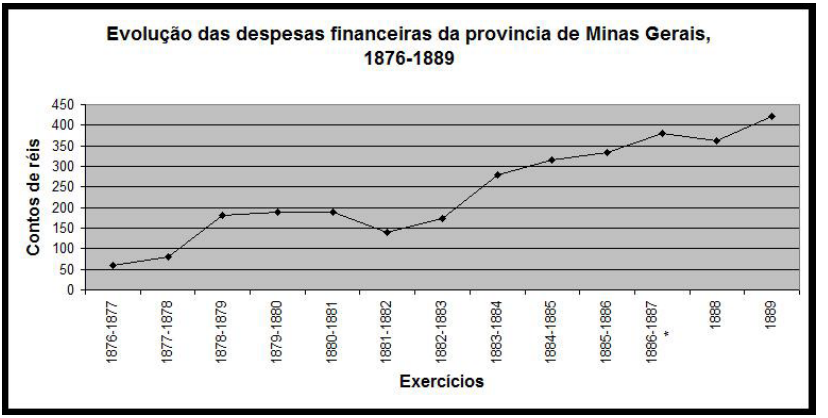


Fonte: Legislação da província de Minas Gerais, 1835-1889.

A explicação para esse comportamento muito provavelmente se encontra no início da era ferroviária mineira, com a presumível reorientação de recursos antes destinados à rede de transportes tradicionais para o suporte da expansão ferroviária da província. Como se considera que a principal conta do grupo obras públicas eram os gastos com pontes e estradas, as despesas muito provavelmente foram em parte substituídas pelo forte subsídio estatal à construção e operação de ferrovias. Vale ressaltar que não foram encontrados os lançamentos das despesas com subvenções as companhias ferroviárias em nenhuma parte do orçamento. Essas informações estão nos Relatórios dos Presidentes de Província, na parte de movimentos de fundos. Portanto, os orçamentos dos gastos não são sensíveis às despesas provinciais com transportes em geral, por não incluir aqueles realizados com ferrovias. Significa dizer que, a partir da década de 1870, a soma das despesas com infra-estrutura de transportes tradicionais, consignadas na conta das obras públicas do orçamento, e modernos, resultantes de operações financeiras separadas, projetaria os gastos com transportes à condição de primeira rubrica das finanças provinciais.

Dado destacável diz respeito a determinadas despesas que ganharam destaque em certos períodos, como os gastos financeiros, e que tiveram importante elevação nos últimos anos analisados. Mesmo que essas despesas só tenham figurado nas contas provinciais a partir de momento específico, elas apresentaram acentuado crescimento e a uma taxa bastante superior a de qualquer outra conta. O Gráfico 5 representa o crescimento das despesas financeiras, que passam de 50 para mais de 400 contos de réis em pouco mais de 10 anos. Gastos que, em sua grande maioria, eram realizados por meio do aumento do montante de empréstimos para o subsídio à construção e operação das ferrovias.

GRÁFICO 5



Fonte: Legislação da província de Minas Gerais, 1876-1889.

Ponto relevante e que também reflete os gastos com os transportes é o lugar da dívida passiva nas contas da província. Se segmentada a dívida passiva em três partes: dívida referente a compromissos não quitados de exercícios anteriores, dívida referente à construção da estrada do Paraibuna e a dívida referente ao pagamento de subvenções quilométricas e/ou garantias de juros às companhias ferroviárias, nota-se também aqui o grande peso nas contas dos subsídios concedidos às ferrovias. O último componente da dívida passiva, que se refere aos empréstimos realizados para o pagamento de subvenções a companhias ferroviárias e a tomadas de empréstimos para financiar o desenvolvimento da malha ferroviária provincial, teve forte crescimento. Assim, ao final da década de 1870, essa dívida apresentava valor de aproximadamente 2.000 contos de réis. Os governos provinciais de Minas acreditavam que a dívida era pouco significativa se considerada as melhorias decorrentes do crescimento da malha ferroviária. Alguns presidentes entenderam direta a relação entre a melhoria no volume da arrecadação e o crescimento da malha ferroviária. Entretanto, a dívida que, no início da década de 1880, estava em torno de 2.000 contos de réis, aumentou para mais de 8.000 contos, no final do pe-

ríodo imperial. Com o aumento do endividamento, as despesas financeiras ascenderam em proporção semelhante. Fato que naturalmente se refletiria nas outras rubricas dos gastos do Governo Provincial. Não é por outro motivo que o primeiro decreto republicano mandou cessar a elaboração de contratos para a construção de ferrovias, em virtude do excesso de concessões e que

> ...não presidiram a êsses atos a precisa ponderação, quer quanto às forças do orçamento do Estado, que não se poderia desempenhar dos compromissos a que o sujeitaram, quer quanto à direção das linhas férreas decretadas, umas para zonas suficientemente servidas e outras em manifesta concorrência com as trafegadas e em construção (Decreto nº 1 de 3/12/1989, *apud* IGLÉSIAS, 1958, p. 164.)

A disposição legal é emblemática por expressar bem a situação financeira precária da província ocasionada pelos compromissos assumidos com a expansão ferroviária.

O Quadro 1 exibe a destinação dos empréstimos até janeiro de 1887. Trata-se de dados expostos pelo desembargador Francisco de Faria Lemos ao 1º vice-presidente da província, Antônio Teixeira de Souza Magalhães, quando da transferência da administração da província. No ano em questão, a dívida da província de Minas Gerais alcançou a cifra de Rs. 4.869:000$000, o que implicava numa despesa anual de Rs. 292:000$000.

Quadro 1- Despesas com a verba das emissões de apólices*

Pago em diversas datas à Companhia Leopoldina de subvenção quilométrica, pela construção da linha do centro, desde o Porto Novo a Cataguases.	1.055:304$000
Idem de juros garantidos sobre capitais empregados no trecho de S. Geraldo a Itabira	593:952$611
Idem a antiga Pirapetinga, hoje ramal da Leopoldina, de subvenções quilométricas	275:714$233

Idem a antiga União Mineira, hoje ramal da Serrania, da referida Leopoldina	857:931$146
Idem a de Oeste, de subvenção quilométrica, pela construção de S. João Del Rey ao Sitio	892:764$000
Idem a do Juiz de Fora e Piau, de juros garantidos	197:010$309
Idem a do Alto Muriahé, hoje ramal da Leopoldina, de subvenções quilométricas	913:158$400
Idem a do Pitanguy, importância equivalente a lib. Ster. 6,442-2-0, de juros garantidos	79:798$920
Idem a companhia do engenho central Rio Branco, de juros garantidos	3$589
Vencimentos dos engenheiros fiscais, adiantado pela província e já descontados dos pagamentos supra	14:300$000
Despesas de impressão de apólices, anúncios e porcentagens	15:552$491
Total	4.905:489$699

Fontes: Relatório apresentado ao 1º vice-presidente da província, Antônio Teixeira de Souza Magalhães, pelo desembargador Francisco de Faria Lemos, ao passar-lhe a administração da província (janeiro 1887). *Valores da despesa em réis.

Para exame da estrutura dos gastos das câmaras municipais foram acompanhados cinco orçamentos de despesa, relativos aos exercícios de 1848-1849, 1858-1859, 1867-1868, 1877-1878 e 1888, de todos os municípios mineiros que cumpriram a exigência legal nos anos selecionados. Trata-se de gastos orçados pelas câmaras e aprovados pela Assembléia Legislativa e não das despesas executadas.[9]

9 Por meio da leitura do material é possível notar que não foram submetidos à apreciação da Assembléia Legislativa Provincial os orçamentos discriminados da despesa de todos os municípios de Minas Gerais. Entretanto, entre os orçamentos aprovados do final da década de 1840 e os do final do decênio de 1880, declina o número de municípios que não tiveram as despesas discriminadas aprovadas pela Assembléia. Assim, para o orçamento da despesa municipal total do ano financeiro de 1848-1849, o peso dos municípios sem discriminação de despesa é expressivo; declina substantivamente para os anos financeiros de 1858-1859 e 1867-1868; perde ainda mais importância para o ano financeiro de 1877-1878 e torna-se pouco expressivo para o último ano financeiro (1888).

Na Tabela 1 estão as principais rubricas que compõe os gastos municipais, a saber: pessoal, administração, assistência social, serviços urbanos, obras públicas e outras despesas. As rubricas apresentadas resultam de agrupamentos de vários itens listados quando do orçamento dos gastos. Os transportes tradicionais de Minas Gerais baseavam-se na circulação terrestre, ou em estradas não pavimentadas, e os requerimentos para a manutenção e ampliação da rede viária provavelmente se constituíam, como se buscará demonstrar, em elevado ônus para os orçamentos municipais.

Parte-se do pressuposto que, na composição da rubrica "obras públicas", predominam os gastos com a estrutura viária municipal, assim como se entende que, na composição da mesma rubrica nas despesas provinciais, também são largamente dominantes os dispêndios com as obras viárias. No caso das câmaras, a partir da discriminação dos itens que integrariam os gastos foi possível enumerar, de forma segmentada, aqueles que compunham a rubrica obras públicas municipais: I. obras não-viárias – cadeia, câmara, matriz, cemitério, mercado, abastecimento de água, matadouro, iluminação, cais ou porto; II. obras viárias – calçamento urbano, estradas e pontes. Com base nesse agrupamento inicial, adotou-se distinção entre obra e serviço público urbano. Para a intervenção ser considerada **obra pública** entende-se que era necessário que ela cumprisse, parcial ou integralmente, alguns requisitos: intervenção em grande escala, com a finalidade de construir ou manter edificações públicas, edificação de grandes estruturas públicas e da rede viária. Os **serviços urbanos** são as intervenções excluídas da definição anterior, sendo considerados: as pequenas intervenções, ou aquelas que implicam em reduzido custo e parcos recursos materiais e humanos e executados em curto espaço de tempo; suprimentos para manter operacionais serviços públicos como combustível para iluminação pública, reparo ou reposição de materiais danificados de construções ou estruturas públicas (vidros, janelas, portas, lampiões, etc.), limpeza de rede de abastecimento de água, dentre outros. Nessa diferenciação, as obras públicas não-viárias municipais estavam condicionadas

ou teriam o alcance determinado pela baixa incidência relativa de construções e estruturas públicas, bem como de grandes intervenções com a finalidade de reforma de construções e estruturas públicas pré-existentes. Compreende-se que as intervenções em obras públicas não-viárias – para construção ou reforma – não eram anuais, ao contrário, tendiam a ser relativamente pouco incidentes. O processo de deterioração ou degradação de construções e estruturas não-viárias seria relativamente mais lento e, conseqüentemente, a necessidade de ampliação menor, fortemente condicionada a maior desenvolvimento urbano. Enquanto as obras viárias municipais tinham como marca a grande incidência relativa, bem como de grandes intervenções com a finalidade de manutenção da rede. As intervenções em obras públicas viárias – construção ou reforma – tendiam a ser anuais, muito incidentes ou recorrentes. Em virtude de suas características técnicas (as vias não eram pavimentadas, excetuadas a União e Indústria e raros trechos calçados não-urbanos; calçamento urbano também era exceção, ainda que progressivamente mais incidente com o avançar do século), o processo de deterioração ou degradação era relativamente muito mais rápido, especialmente pelo efeito das intempéries climáticas, associado ao regime pluviométrico e, em menor escala, pelo desgaste resultante do trânsito. Possuía também necessidade de ampliação maior, fortemente condicionada pelo desenvolvimento econômico em geral. Em síntese, afirma-se que aspectos técnicos relativos ao padrão das obras viárias e não viárias da província de Minas Gerais, bem como a lentidão e limitado alcance espacial do processo de desenvolvimento urbano em curso no século XIX e que resultaria em complexidade crescente das estruturas urbanas das cidades mineiras, convergiam para a grande concentração dos recursos destinados a obras públicas municipais em intervenções na rede viária sob a responsabilidade das câmaras.

Cada uma das rubricas comporta-se no tempo de forma particular. Os gastos com pessoal e obras públicas mantêm-se praticamente estáveis, a revelar necessidades permanentes. Os gastos com a assistência social

também permanecem praticamente estáveis, com pequenas oscilações para baixo, enquanto os com administração e as outras despesas não apresentaram nenhuma tendência em seu comportamento. A rubrica de serviços urbanos é a única que possui comportamento ascendente, o que provavelmente se explica pela crescente urbanização de Minas Gerais. Para todos os anos financeiros a despesa com obras públicas responde pela maior parte do gasto, média de 40% do dispêndio das municipalidades.

Tabela 1- Composição do orçamento da despesa municipal de Minas Gerais, 1848-1888*

Ano Financeiro	Pessoal		Administra-ção		Assistência Social		Serviços Urbanos		Obras Públicas		Outras Despesas		Total	
	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%	Nº	%
1848-1849	11.072.000	27,7	3.431.000	8,6	2.218.000	5,6	1.401.000	3,5	15.693.000	39,3	6.094.000	15,3	39.909.000	100,0
1858-1859	29.272.000	29,4	11.994.000	12,0	4.182.000	4,2	8.139.000	8,2	37.486.000	37,7	8.474.000	8,5	99.547.000	100,0
1867-1868	48.260.000	27,5	21.172.000	12,0	7.597.000	4,3	13.500.000	7,7	74.788.000	42,6	10.444.000	5,9	175.761.000	100,0
1877-1878	114.354.000	32,3	42.022.000	11,9	11.145.000	3,1	25.791.000	7,3	148.231.000	41,9	12.469.000	3,5	354.012.000	100,0
1888	209.065.000	29,6	59.357.000	8,4	27.687.000	3,9	80.509.000	11,4	264.641.000	37,5	64.877.000	9,2	706.136.000	100,0

Fontes: Livro da Lei Mineira de 1848, Tomo XIV, Parte 1ª, Folha N.º 50, Lei N.º 417, páginas 161 a 170. Livro da Lei Mineira de 1858, Tomo XXIV, Parte 1ª, Folha N.º 12, Lei N.º 941, páginas 259 a 272. Livro da Lei Mineira de 1867, Tomo XXXIII, Parte 1ª, Folha N.º 5, Lei N.º 1451, páginas 80 a 94. Livro da Lei Mineira de 1877, Tomo XXXXIII, Parte 1ª, Folha N.º 19, Resolução N.º 2448, páginas 169 a 201. Livro da Lei Mineira de 1887, Tomo LIV, Parte 1ª, Folha N.º 17, Resolução N.º 3542, páginas 509 a 549. *Valores da despesa em réis.

O Quadro 2 coteja os orçamentos das despesas provincial e municipal de Minas Gerais, para os anos de 1848-1888, seguida de comparação entre os respectivos gastos com obras públicas. Os números das despesas totais dos municípios e da província (A e B) mostram tendência ascendente para ambos, embora o crescimento relativo dos gastos municipais seja muito mais forte. A despesa total dos municípios que estava próxima de 40 contos de réis no final da década de 1840 alcançou mais de 700 contos no final do período imperial, ou próximo de 1.800% de crescimento; enquanto a despesa total da província que perfazia pouco mais de 480 contos em 1848 chegou a quase 3.500 contos em 1888, ou aproximadamente 700%. Os índices que possibilitam avaliar a evolução no tempo das despesas provinciais e municipais ressaltam crescimento muito superior a taxa de inflação considerada para o período que, segundo Buescu (1973, p. 223), apresentou variação de 127% entre 1848 e 1888.

A despesa média municipal total também cresceu significativamente entre 1848 e 1888 (512%), conquanto em nível bem inferior ao apresentado pela evolução da despesa total dos municípios. Variação que certamente está relacionada a forte discrepância entre os orçamentos dos municípios mineiros. Nota-se que a capacidade de arrecadação dos municípios cresce bem mais do que a da província.

A despesa total com obras públicas dos municípios também apresentou, em termos absolutos e relativos, tendência ascendente muito forte, com índice de crescimento de 1.686% entre 1848 e 1888. Se no final da década de 1840 os municípios despendiam em torno de 15 contos de réis com obras públicas, no final do período imperial gastavam mais de 260 contos com a mesma rubrica. A despesa provincial com obras públicas caracterizou-se por relativamente fraca tendência ascendente, com índice de crescimento no período de 275%, embora em termos absolutos decli-

nou no exercício financeiro do final da década de 1870. Em 1848 a província despendia algo em torno de 126 contos de réis com obras públicas e quarenta anos depois o gasto com a rubrica estava em aproximadamente 347 contos.

Outro cálculo importante é o peso das obras públicas nos orçamentos municipais (C/A) e provincial (D/B). No caso das municipalidades as obras públicas representavam em torno de 40% dos gastos durante todo o período. Assim, em termos percentuais há estabilidade nos gastos e aumento nos valores absolutos. Já para a província o que se visualiza é forte queda dos gastos com obras públicas no tempo. No primeiro ano financeiro analisado (1848-1849) a província gasta 26,2% do orçamento com as obras públicas, enquanto no último (1888) despende 10,0%. Desta forma, em termos percentuais constata-se pronunciado recuo nos gastos e aumento nos valores absolutos.

No que toca a relação entre a despesa dos municípios e da província (C/D) fica exposta a grande expansão da participação relativa do gasto municipal e o recuo do provincial. Enquanto no final da década de 1840 as municipalidades perfaziam gasto com obras públicas que representava apenas 12,5% da mesma despesa provincial, no final da década de 1880, os municípios gastavam com a rubrica 76,2% da mesma despesa da província. O comportamento no tempo da despesa total com obras públicas, ou a soma do gasto dos municípios e província, caracterizou-se por crescimento pronunciado e quase regular e, principalmente, por expressiva mudança na composição do dispêndio público. A participação relativa das municipalidades passa de pouco mais de 10% da despesa em 1848 para mais de 40% em 1888.

Quadro 2- Comparação entre os orçamentos da despesa provincial e municipal de Minas Gerais, 1848-1888*

Indicadores		Ano Financeiro				
		1848-1849 (M) 1847-1848 (P)	1858-1859	1867-1868	1877-1878	1888
A) Despesa total dos municípios		39.909.000	99.547.000	175.761.000	354.012.000	706.136.000
Índice		100	249	440	887	1.769
Despesa Municipal	Nº municípios	24	34	35	59	83
	Despesa média	1.662.875	2.927.853	5.021.743	6.000.203	8.507.663
	Índice	100	176	302	361	512
B) Despesa total da província		481.245.232	933.295.800	1.190.287.568	2.572.829.000	3.474.000.000
Índice		100	194	247	535	722
C) Despesa municipal com obras públicas		15.693.000	37.486.000	74.788.000	148.231.000	264.641.000
Índice		100	239	477	945	1.686
D) Despesa provincial com obras públicas		126.040.000	204.400.000	152.000.000	338.930.000	347.217.313
Índice		100	162	121	269	275
C/A		39,3%	37,7%	42,6%	41,9%	37,5%
D/B		26,2%	21,9%	11,8%	13,2%	10,0%
A/B		8,3%	10,7%	14,8%	13,8%	20,3%
C/D		12,5%	18,3%	49,2%	43,7%	76,2%
Despesa total com obras públicas		141.733.000	241.886.000	226.788.000	487.161.000	611.858.313
Índice		100	171	160	344	432
% provincial		88,9%	84,5%	67,0%	69,6%	56,7%
% municipal		11,1%	15,5%	33,0%	30,4%	43,2%

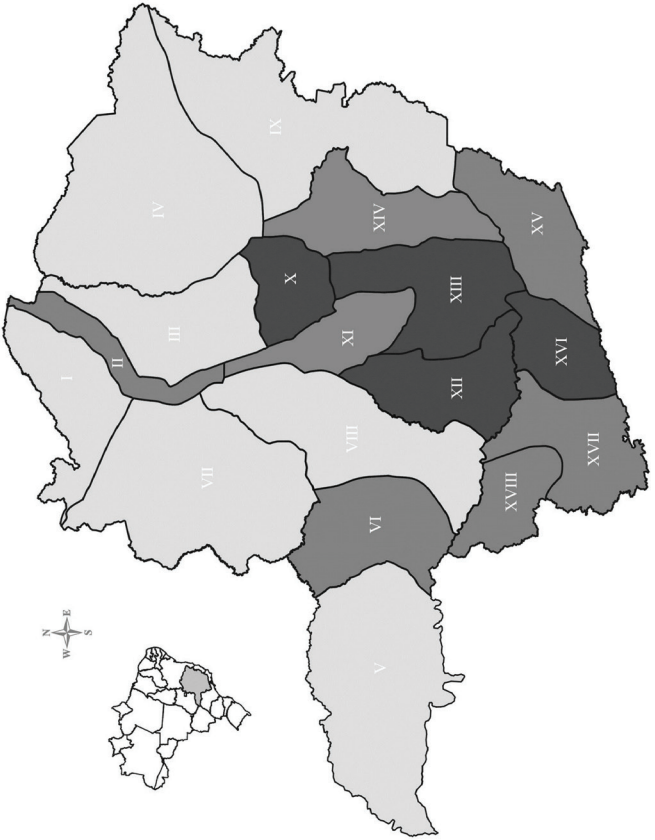
Fontes: Livro da Lei Mineira de 1847, Tomo XIII, Parte 1ª, Folha N.º 5, Lei N.º 329, páginas 44 a 53. Livro da Lei Mineira de 1848, Tomo XIV, Parte 1ª, Folha N.º 50, Lei N.º 417,

páginas 161 a 170. Livro da Lei Mineira de 1857, Tomo XXIII, Parte 1ª, Folha N.º 10, Lei N.º 846, páginas 87 a 92. Livro da Lei Mineira de 1858, Tomo XXIV, Parte 1ª, Folha N.º 12, Lei N.º 941, páginas 259 a 272. Livro da Lei Mineira de 1866, Tomo XXXII, Parte 1ª, Folha N.º 18, Lei N.º 1375, páginas 331 a 338. Livro da Lei Mineira de 1867, Tomo XXXIII, Parte 1ª, Folha N.º 5, Lei N.º 1451, páginas 80 a 94. Livro da Lei Mineira de 1876, Tomo XXXXIII, Parte 1ª, Folha N.º 14, Lei N.º 2314, páginas 142 a 148. Livro da Lei Mineira de 1877, Tomo XXXXIII, Parte 1ª, Folha N.º 19, Resolução N.º 2448, páginas 169 a 201. Livro da Lei Mineira de 1887, Tomo LIV, Parte 1ª, Folha N.º 6, Lei N.º 3437, páginas 233 a 245. Livro da Lei Mineira de 1887, Tomo LIV, Parte 1ª, Folha N.º 17, Resolução N.º 3542, páginas 509 a 549. *Valores da despesa em réis.

A partir da análise dos dados do Quadro 2, percebe-se retração dos gastos provinciais em obras públicas e forte avanço dos municípios no cumprimento dessa responsabilidade. Entretanto, como foi esclarecido anteriormente, é necessário salientar que os números apresentados nos orçamentos para a província incluem apenas os gastos com transportes tradicionais e não refletem as despesas com transportes em geral, que incluiriam as ferrovias. O aumento dos gastos municipais talvez se explique pela retração dos investimentos provinciais. Seguramente a província recua porque redireciona parte dos recursos para as ferrovias e os municípios agem de forma a evitar o comprometimento da circulação interna, que ainda se baseia largamente na infra-estrutura viária tradicional.

Por motivos amplamente discutidos na produção historiográfica sobre Minas Gerais, análise regionalizada da situação dos transportes é tarefa imprescindível, uma vez que, torna-se necessário aquilatar a existência ou não de variações regionais. Para tanto, é adotada neste estudo a proposta de regionalização da província elaborada por Godoy (1996), acrescida da classificação e hierarquização das regiões segundo três níveis de desenvolvimento econômico (alto, médio e baixo) elaborada por Paiva (1996).[10]

10 Entretanto, adotaram-se algumas alterações na classificação das regiões segundo o nível de desenvolvimento econômico: as regiões da Mata e Sul Central foram reclassificadas de nível médio para nível alto e a região do Triângulo de nível baixo para nível médio. As alterações resultaram da necessidade de adaptação da classificação proposta para primeira metade do século XIX às mudanças ocorridas no perfil de determinadas regiões na segunda metade da centúria. A rápida expansão da cafeicultura justifica a reclassificação da região da Mata. O incremento econômico e demográfico do Sul Central explica a ascensão à região com nível alto. O Triângulo,



FONTE: IBGE, Malha Municipal do Brasil, 1997, Diretoria de Geociências, Departamento de Cartografia.
REGIONALIZAÇÃO: GODOY, Marcelo Magalhães. Intrépidos viajantes e a construção do espaço – uma proposta de regionalização para as Minas Gerais do século XIX. Texto para discussão nº 109. Belo Horizonte: CEDEPLAR, UFMG, 1996.
CARTOGRAFIA: SANTOS, Ivan Sergei Matos B.; DINIZ, Bernardo Palhares Campolina.
DESENHO GRÁFICO: AMORIM, Allison Luiz Prata.

que já na primeira metade do século despontava com importantes vinculações inter-regionais e interprovinciais, sobretudo com base na pecuária, assumirá, definitivamente, como a região vizinha de Araxá, à condição de espaço regional integrado a expressivos circuitos mercantis internos e externos a Minas Gerais.

Do exame da Tabela 2, percebe-se que os gastos com transportes não são peculiares a nenhuma região. Ou seja, todas as regiões mineiras, sejam elas de alto, médio ou baixo dinamismo econômico, consomem recursos orçamentários com transportes, todas necessitam de vias de comunicação que garantam a circulação de pessoas e bens. Se, por um lado, os gastos são generalizados, por outro, eles possuem algumas diferenças importantes. As médias agregadas dos gastos regionais revelam a seguinte tendência geral: o gasto é proporcional ao nível de desenvolvimento. Assim, os gastos médios regionais das regiões com nível de desenvolvimento econômico alto (NDEA) tendem a superar os das regiões com médio desenvolvimento (NDEM) que, por sua vez, tendem a superar as com baixo desenvolvimento (NDEB). A exceção está nos dois primeiros anos financeiros das regiões com NDEM, que é inferior aos das regiões com NDEB. Situação que pode encontrar explicação no reduzido número de municípios destas regiões com orçamento nas décadas de 1840 e 1850 Releva também observar que a evolução do índice que afere o crescimento das médias das regiões segundo o nível de desenvolvimento econômico evidencia a maior expansão da despesa média com obras públicas nas regiões com NDEA (503%) em relação as regiões com NDEM (370%), e destas em relação as regiões com NDEB (259%).

Tabela 2 - Despesa regional com obras públicas e segundo o nível de desenvolvimento econômico, Minas Gerais (1848-1888)*

Nível de Desenvolvimento Econômico (NDE) e Regiões	1848-1849		1858-1859		1867-1868		1877-1878		1888	
	Média Municipal da Despesa com Obras Públicas	Número Municípios	Média Municipal da Despesa com Obras Públicas	Número Municípios	Média Municipal da Despesa com Obras Públicas	Número Municípios	Média Municipal da Despesa com Obras Públicas	Número Municípios	Média Municipal da Despesa com Obras Públicas	Número Municípios
NDE Alto										
Diamantina	2.294.000	2	2.245.000	2	3.590.000	1	4.453.000	2	6.071.000	2
Intermediária de Pitangui e Tamanduá	----	--	970.000	4	1.292.600	5	1.456.750	8	1.610.778	9

Mata	355.000	2	1.311.400	5	5.424.500	4	6.693.333	9	7.067.308	13
Mineradora Central Oeste	642.857	7	1.080.143	7	1.726.667	6	2.342.600	10	4.094.111	9
Sudeste	590.000	3	984.500	4	2.405.750	4	3.333.250	4	5.708.500	6
Sul Central	610.000	4	993.333	6	1.918.667	6	989.250	4	2.565.417	12
Média das Regiões com NDE Alto	898.371	18	1.264.063	28	2.726.364	26	3.211.364	37	4.519.519	51
Índice	100	--	141	--	303	--	357	--	503	--
NDE Médio										
Araxá	----	--	200.000	1	1.620.000	1	1.136.667	3	1.141.000	6
Mineradora Central Leste	----	--	----	--	2.712.000	1	1.302.500	2	2.344.000	3
Sudoeste	----	1	----	--	----	--	1.741.333	3	2.652.000	4
Triângulo	----	--	500.000	1	----	--	1.910.000	2	3.062.000	2
Vale do Alto-Médio São Francisco	----	--	----	--	----	--	285.000	1	471.000	2
Vale do Médio--Baixo Rio das Velhas	507.500	2	1.400.000	1	1.305.000	2	970.000	3	1.596.667	3
Média das Regiões com NDE Médio	169.167	3	700.000	3	1.879.000	4	1.224.250	14	1.877.778	20
Índice	100	--	138	--	370	--	241	--	370	--
NDE Baixo										
Minas Novas	500.000	1	2.000.000	1	1.400.000	3	1.312.500	4	596.200	5
Paracatu	----	--	800.000	1	----	--	460.000	1	----	--
Sertão do Alto São Francisco	120.000	1	200.000	1	200.000	2	1.075.500	2	1.034.250	4
Sertão	50.000	1	----	--	----	--	600.000	1	100.000	2
Sertão do Rio Doce	----	--	----	--	----	--	----	--	584.000	1
Média das Regiões com NDE Baixo	223.333	3	1.000.000	3	800.000	5	862.000	8	578.613	12
Índice	100	--	448	--	343	--	435	--	259	--

Fontes: Livro da Lei Mineira de 1848, Tomo XIV, Parte 1ª, Folha N.º 50, Lei N.º 417,

páginas 161 a 170. Livro da Lei Mineira de 1858, Tomo XXIV, Parte 1ª, Folha N.º 12, Lei N.º 941, páginas 259 a 272. Livro da Lei Mineira de 1867, Tomo XXXIII, Parte 1ª, Folha N.º 5, Lei N.º 1451, páginas 80 a 94. Livro da Lei Mineira de 1877, Tomo XXXXIII, Parte 1ª, Folha N.º 19, Resolução N.º 2448, páginas 169 a 201. Livro da Lei Mineira de 1887, Tomo LIV, Parte 1ª, Folha N.º 17, Resolução N.º 3542, páginas 509 a 549. *Valores da despesa em réis.

A análise regionalizada e hierarquizada é sensível às diferenças internas da província, como no caso de alguns exemplos conspícuos que se examina na seqüência. O forte aumento dos gastos com obras públicas na região da Mata no ano financeiro de 1867-1868 reflete a grande expansão da cafeicultura ocorrida na região, sobretudo desde a década anterior (OLIVEIRA, 2005). A partir desse momento, na Mata estarão os maiores gastos regionais médios e, portanto, provinciais com obras públicas. A região de Diamantina mantém a média de gastos sempre alta. O motivo para esse comportamento deve estar relacionado a dois fatores. Essa região era composta por apenas duas cidades que, por sua vez, se constituíam em dois centros regionais importantes (Serro e Diamantina). Cidades que polarizavam áreas fora de sua região. Pequeno número de municípios, dotados de grande importância econômica, que puxam a média para cima. Outro motivo a influir no alto gasto com obras públicas da região provavelmente decorre de sua acidentada compleição topográfica, a exigir investimentos relativamente maiores (LOBATO, 2006). A média proporcionalmente baixa de gastos realizada pela Mineradora Central Oeste, núcleo antigo de ocupação, muito provavelmente se explica pelo grande número de municípios que compõe a região, sendo que alguns deles possuíam expressão econômica apenas local, e que inclinavam a média regional para baixo. Outro motivo que possivelmente contribuiu para esse cenário foi o grande número de obras executadas pela província na região, resultado da presença da capital provincial, desonerando as câmaras municipais.

Considerações finais

A análise dos orçamentos da província e das câmaras revelou importante face da dinâmica de atuação das esferas local e regional na construção e manutenção da infra-estrutura de transportes de Minas Gerais. O exame da participação relativa da rubrica obras públicas no orçamento provincial e nos orçamentos municipais sobrelevou comportamento diferenciado ao longo das décadas.

O estudo da estrutura dos gastos evidenciou a posição proeminente das obras públicas no quadro das despesas provinciais, incluindo-se entre as quatro principais rubricas. Entretanto, no que toca a sua posição relativa, apresentou-se declinante no período analisado, o que revelou a perda progressiva de importância da infra-estrutura dos transportes tradicionais para a administração provincial. Movimento que muito se acentuou após o início da *era ferroviária*. Já os gastos consignados nos orçamentos das municipalidades revelaram despesa crescente com obras públicas a sinalizar resposta das localidades frente ao comportamento provincial e a persistência da necessidade da infra-estrutura viária tradicional no quadro do processo de modernização dos transportes.

A abordagem regionalizada dos orçamentos municipais salientou que o destacado lugar dos gastos com obras públicas não era peculiar a nenhuma região de Minas Gerais, ou seja, todas elas direcionaram recursos expressivos para suas respectivas infra-estruturas de transportes. Os dados mostraram que as diferenças estavam na relação entre o grau de comprometimento dos gastos com obras públicas e o nível de desenvolvimento econômico das regiões.

Do exposto conclui-se que o estudo dos transportes no século XIX não pode dispensar o exame da mensuração do dispêndio com obras públicas viárias. Afirma-se que as evidências salientadas, entendidas como uma primeira aproximação do problema, autorizam pensar que a manutenção e ampliação da infra-estrutura viária ocupavam posição proemi-

nente nas finanças provinciais e municipais de Minas Gerais. Conquanto não se disponha de estudos da mesma natureza para outras províncias, não será imprudência afirmar que a compreensão do lugar da rede de transportes para o desenvolvimento das economias regionais do Brasil imperial não pode prescindir do relacionamento que se buscou por em evidência. Assim, sustenta-se que não apenas a modernização ferroviária implicou em alentada mobilização de recursos públicos, dada a natureza subsidiada do processo, mas que também os transportes tradicionais somente seriam funcionais, mormente em províncias interiores ou com grandes extensões de territórios interiorizados, se os poderes constituídos assumissem a responsabilidade pelo elevado ônus que lhes era inerente.

Como se buscou demonstrar em outro escrito (GODOY e BARBOSA, 2008), os transportes tradicionais de Minas Gerais apresentaram desenvolvimento compatível com as exigências da economia regional até pelo menos a terceira quadra do século XIX. Somente no transcurso da *era ferroviária*, da constituição de sistema de transporte moderno, estabeleceu-se descompasso entre as possibilidades de modernização econômica em sintonia com as vocações da economia mineira e a hegemonia de certo padrão de expansão ferroviária. Entende-se que o presente estudo corrobora a pertinência dessa hipótese, sobretudo por validar interpretação que pontifica que o advento da *era ferroviária* em Minas Gerais representou elevado custo financeiro, a implicar o esvaziamento de padrão de investimento em modalidade de transportes até então funcional, ainda que a requerer constante expansão e aperfeiçoamento técnico. Constatou-se o esvaziamento dos gastos com transportes tradicionais nos orçamentos provinciais, o elevado custo do subsídio às ferrovias e a transferência, em larga medida, para as municipalidades do ônus com a malha viária tradicional. Processo sem coordenação, resultaria, em pouco mais de um quarto de século depois, em sistema de transportes entendido como moderno, conquanto disfuncional, por divorciado das referidas vocações.

Referências bibliográficas

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO. **Relatórios dos Presidentes da Província de Minas Gerais:** 1835-1889.

ARQUIVO PÚBLICO MINEIRO**. Leis mineiras: 1835-1889.**

BARBOSA, Lidiany Silva. Os inquéritos provinciais das décadas de 1850 e 1860 e a percepção e propostas de intervenção na infra-estrutura de transportes de Minas Gerais. In: PRIMER CONGRESO LATINOAMERICANO DE HISTORIA ECONÓMICA Y CUARTAS JORNADAS URUGUAYAS DE HISTORIA ECONÔMICA. **Anais...** Montevidéu, 2007.

_____. **Transportes em Minas Gerais:** 1835-1889. Relatório de Qualificação apresentado ao Programa de Pós-Graduação em História Social da UFRJ. Rio de Janeiro: IFCS/UFRJ, 2009.

BUESCU, Mircea. **300 anos de inflação.** Rio de Janeiro: APEC Editora, 1973.

CARVALHO, Orlando de. **A política do município.** Belo Horizonte: Livraria Agir Editora, 1946.

COSTA, Emília Viotti da. **Da Monarquia à República:** momentos decisivos. São Paulo: Editora da Unesp, 1999.

GODOY, Marcelo Magalhães. Intrépidos viajantes e a construção do espaço: uma proposta de regionalização para as Minas Gerais do século XIX. **Texto para discussão** nº. 109. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1996.

GOUVÊIA, Maria de Fátima. **O império das províncias:** Rio de Janeiro – 1822-1889. Rio de Janeiro: Editora Civilização Brasileira, 2008.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTATÍSTICA (IBGE). **Estatísticas históricas do Brasil:** séries econômicas, demográficas e sociais de 1550 a 1988. 2ª edição revista e atualizada do v. 3 de séries estatísticas retrospectivas. Rio de Janeiro: IBGE, 1990.

IGLÉSIAS, Francisco. **Política econômica do governo provincial mineiro:** 1835-1889. Rio de Janeiro: Instituto Nacional do Livro, 1958.

LEAL, Vitor Nunes. **Coronelismo, enxada e voto.** Rio de Janeiro: Editora Nova Fronteira, 1997.

MARTINS, Marcos Lobato. As variáveis ambientais, as estradas regionais e o fluxo das tropas em Diamantina: Minas Gerais – 1870-1930. **Revista de História.** São Paulo, v. 26, 2006.

MARTINS, Roberto Borges. A economia escravista de Minas Gerais no século XIX. **Texto para discussão** nº. 10. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1982.

MELO, Hildete Pereira de. Ferrovias e café: Rio de Janeiro e Minas Gerais – 1850/1910. VII SEMINÁRIO SOBRE ECONOMIA MINEIRA. **Anais...** Diamantina: Cedeplar/UFMG, 1995.

MENDES, Philipe Scherrer. **Finanças públicas da província de Minas Gerais.** Monografia. Belo Horizonte, FACE/UFMG, 2007.

MENDES, Philipe Sherrer e GODOY, Marcelo Magalhães. Finanças públicas da província de Minas Gerais. XIII SEMINÁRIO SOBRE ECONOMIA MINEIRA. **Anais...** Diamantina: Cedeplar/UFMG, 2008.

NOZOE, Nelson H. Breve história da estrutura tributária de São Paulo, de 1835 ao término da Primeira República. In: BARRETO, Antonio Emílio Muniz (Org.). **História Econômica:** ensaios. São Paulo: IPE/USP, p. 105-120, 1983.

OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. **Negócios de famílias:** mercado, terra e poder na formação da cafeicultura mineira: 1780-1870. Juiz de Fora: Funalfa Edições; Bauru: Edusc, 2005.

PAIVA, Clotilde Andrade. **População e economia nas Minas Gerais do século XIX.** Tese. São Paulo: FFLCH-USP, 1996.

RODARTE, Mario Marcos Sampaio. **A pertinácia das minas que não se esgotaram.** Dissertação. Belo Horizonte: Cedeplar/UFMG, 1999.

RODRIGUES, José Carlos. **Constituição política do Império do Brasil seguida do Acto Addicional, da Lei de sua interpretação e de outras.** Analysada por um jurisconsulto e novamente annotada com as leis regulamentares, decretos, avisos, ordens, e portarias que lhe são relativas. Rio de Janeiro: Eduardo e Henrique Laemmert, 1863.

SLENES, Robert W. Os múltiplos de porcos e diamantes: a economia escravista de Minas Gerais no século XIX. **Cadernos IFCH.** Campinas: IFCH/Unicamp, n° 17, 1985.

VILLELA, André. (2004). Distribuição regional das receitas e despesas do Governo Imperial: medindo o grau de centralização fiscal no II Reinado, 1844-1889. In: XXXII ENCONTRO NACIONAL DE ECONOMIA – ANPEC. **Anais...** Disponível em: <http://www.anpec.org.br/encontro2004/artigos/A04A017. pdf>.

CONSIDERAÇÕES SOBRE O TRANSPORTE PRÉ-FERROVIÁRIO EM SÃO PAULO

Guilherme Grandi

Diversos estudos que abordam a formação histórica de São Paulo destacam o papel desempenhado pelas estradas de ferro dentro desse processo. Caio Prado Jr., por exemplo, postula que a mobilidade da população paulista seguiu da região hoje ocupada pela capital do estado através de linhas que penetraram o interior numa multiplicidade de direções. Curiosamente, o estabelecimento das ferrovias reproduziu essa mesma determinação em seus traçados. Assim, tomando-se a cidade de São Paulo como ponto de referência, Prado Jr. identifica as linhas originárias das seguintes companhias ferroviárias: Central do Brasil no Vale do Paraíba, Bragantina na região de Atibaia e Bragança, Paulista e Mogiana a noroeste da capital na imensa e mais fértil zona agrícola do estado, Noroeste do Brasil entre os rios Tietê e Aguapeí, a designação Alta Paulista entre o Aguapeí e o rio do Peixe e, finalmente, entre o Peixe e o rio Paranapanema, a Sorocabana (1966, p. 110-113).

Já Pierre Monbeig (1984) considera que há critérios bastante distintos e, portanto, rigorosamente definidos, para se subdividir as regiões de um território, são eles: a fisiografia, o período de colonização, as redes de comunicação, os nódulos urbanos, os tipos de organização econômica e os sistemas ferroviários. A esse respeito, Joseph Love observa que para o caso de São Paulo:

> A maior parte dos critérios de regionalização baseados na população refere-se aos padrões históricos de ocupação do território e entre eles ressalta o tema da penetração das estradas de ferro pelo interior. O território paulista, exceto pelas quatro zonas 'antigas'

> – a área que circunda a capital, o vale do Paraíba, o sul subdesenvolvido (Baixa Sorocabana) e o litoral sul – foi ocupado em função dos cafezais e das ferrovias que avançaram pelo interior adentro (1982, p. 41).

A partir dessas e de outras ponderações feitas por estudiosos que investigaram a história de São Paulo, constata-se que, de fato, as ferrovias, especialmente a partir do último quartel do século XIX, viabilizaram economicamente a produção das áreas cafeicultoras mais distantes do porto de Santos, permitiram uma maior mobilidade da população paulista como um todo e influenciaram decisivamente na transformação da cidade de São Paulo no maior centro comercial e financeiro do país.

Mas, e antes do advento das ferrovias, como eram realizados o transporte e a comunicação entre as várias zonas produtoras da Capitania e, posteriormente, da Província de São Paulo? A produção agrícola se destinava basicamente à economia de subsistência doméstica ou São Paulo também exportava seus gêneros agrícolas para outras regiões do país? De onde vinham e onde eram comercializados os animais de carga (cavalos, bois e mulas), os principais meios de locomoção de bens, homens e recursos durante todo o século XVIII e grande parte do XIX? É com base nessas questões que o presente capítulo examina como as características da economia paulista, particularmente a produção de alimentos e o abastecimento regional, determinou a estrutura de transporte terrestre e condicionou atividades como o tropeirismo: pioneiro no estabelecimento de um sistema de comunicação e transporte, e uma das primeiras atividades geradoras de riqueza capazes de possibilitar a acumulação do excedente econômico na esfera mercantil durante o período colonial e parte do período imperial.

Os primeiros caminhos: as trilhas indígenas

As Capitanias de São Vicente e Olinda constituíram os primeiros núcleos humanos de fixação permanente dos portugueses na costa brasi-

leira. São Paulo do Piratininga, vila fundada em 1554 pelo padre José de Anchieta, tornou-se em 1681 sede da Capitania de São Vicente, que em 1711 passou a se chamar São Paulo, tendo como sede administrativa sua própria capital.

Nota-se, apenas de passagem, que neste mesmo ano de 1711 o rei de Portugal proibira a construção de caminhos como forma de evitar a evasão dos quintos e do ouro, além de dificultar o acesso às minas pelas nações rivais. Honório de Sylos menciona em *São Paulo e seus caminhos* o rol de proibições imposto pelo poder régio durante todo o século XVIII.

Por volta do ano 1700, a Capitania de São Vicente compreendia uma vasta extensão de 3.268.562 km^2 que gradativamente foi se reduzindo, devido à perda de territórios para outras capitanias. Em 1853, seu território ficou restringido a cerca de 247.320 km^2, dimensão que corresponde ao atual Estado de São Paulo (1976, p. 4-6).

Sabe-se que, desde o início do período colonial até meados do século XVIII, a área que compreende hoje o Estado de São Paulo atraiu pouca atenção da colonização portuguesa, muito mais preocupada em transformar a região nordestina na principal economia açucareira do mundo. Não é aleatório o fato de a Bahia ter sido a primeira sede do governo real na colônia e, ao lado de Pernambuco, ter assumido o papel mais importante da economia exportadora durante a maior parte do período colonial. Ademais, entre o século XVI e o adentrar no XVIII, o fluxo comercial, principalmente o exportador, se realizava pelos portos da Bahia, Pernambuco, Rio de Janeiro, Maranhão e Pará, enquanto Santos tinha uma participação bem mais discreta, de acordo com Sylos (1976, p. 9).

Inicialmente, a Capitania de São Paulo se constituía de pequenos núcleos de povoação costeira e alguns vilarejos interioranos que, em geral, realizavam uma pequena produção de víveres em meio a uma extensa mata fechada. Alheia até então à economia exportadora, São Paulo era habitada por exploradores e traficantes de escravos ameríndios. As expedi-

ções realizadas pelos paulistas, ou pelos "portugueses de São Paulo", chamadas *bandeiras* (ou *entradas*) tinham por objetivos capturar e escravizar os índios e, em alguns casos, prospectar riquezas minerais. Durante o século XVII, tais expedições formadas por brancos, índios e mestiços abasteciam a economia local com mão-de-obra indígena alocada principalmente na faina rural, ao mesmo tempo em que foram responsáveis pela abertura dos caminhos das minas de ouro e diamantes nas regiões de Goiás e Minas Gerais, posteriormente no século XVIII.

Em tese existem, portanto, basicamente dois tipos de expedição bandeirante: a de preação de nativos e a de prospecção de pedras preciosas. Em seu livro *Estradas Reais,* Márcio Santos afirma que enquanto o primeiro tipo era uma verdadeira operação de guerra composta por centenas de brancos, índios e mamelucos, as bandeiras de prospecção mineral eram, antes de tudo, empreendimentos comerciais que mobilizavam um contingente bem mais reduzido, de cerca de apenas algumas dezenas de homens. Esse mesmo autor observa que a orientação dos trajetos se dava pelas trilhas indígenas, cursos d'água, pelos picos montanhosos e pelas gargantas entre as serras, além das referências deixadas pelas expedições precedentes (2001, p. 31-33).

Contudo, há evidências de que as bandeiras em São Paulo se caracterizaram essencialmente pela apropriação direta da mão-de-obra nativa com o propósito de dotar a produção e o comércio agrícola realizados pelos paulistas. Ao revisar a historiografia mais tradicional sobre o bandeirantismo paulista, John Manuel Monteiro esclarece que as primeiras expedições foram decepcionantes do ponto de vista minerador, impelindo-o a também sustentar que:

> o surto bandeirante de 1628-41 relaciona-se muito mais ao desenvolvimento da economia do planalto do que – como a maioria dos historiadores paulistas tem colocado – à demanda por escravos no litoral açucareiro. Sem dúvida, alguns – talvez muitos – cativos tomados pelos paulistas chegaram a ser vendidos em outras capi-

> tanias. Mas este comércio restrito não explica nem a lógica nem a escala do empreendimento bandeirante. [...]

Na verdade, os escravos índios que foram "exportados" de São Paulo representariam apenas o excedente da economia do planalto. Além do modesto tráfico marítimo entre a região dos Patos e as praças do norte, parece pouco provável a transferência de muitos cativos diretamente do sertão ou das reduções para os engenhos (1994, p. 76-78).

Outra abalizada conseqüência da tarefa expansionista das bandeiras a partir do planalto paulista foi a transformação das Minas Gerais setecentistas na zona mais importante do ponto de vista político e econômico da colônia, ao passo que São Paulo teve uma evolução muito mais lenta. Sem dúvida, a princípio, a ocupação do seu território deu-se de maneira desassociada da exploração mercantil voltada ao comércio internacional. Índios livres e cativos constituíam a principal força de trabalho que atuava na pecuária e no cultivo de subsistência, atividades amplamente controladas pela diminuta população de colonos brancos e mestiços. Gradativamente, o escravo indígena foi sendo substituído pelo africano à medida que novas e mais lucrativas atividades econômicas possibilitavam a cara aquisição dos cativos vindos da África.

Não obstante, e de acordo com Francisco Luna e Herbert Klein, a marca indelével da colonização em São Paulo foi a presença do trabalho e da cultura indígena. O que atualmente conhecemos como a cidade de São Paulo foi a primeira área planáltica colonizada pelos portugueses, em decorrência da escolha do melhor acesso entre o litoral e o planalto, há muito tempo definido pelas tradicionais rotas (trilhas) indígenas (2005, p. 29).

Denominados *peabirus* (ou "caminhos pisados", em guarani), tais rotas conduziam à Baixada Santista, ao sertão de Paranapanema, à serra da Mantiqueira e aos vales do Tietê e do Paraíba do Sul, numa rede de caminhos que convergia para o centro histórico da cidade de São Paulo.

Este aspecto explica, pelo menos em parte, a origem e a atual pujança econômica e política de São Paulo, ou, como definiu Jaime Cortesão em 1954, o fato de a cidade ser "a capital geográfica do Brasil", ou, mais ainda, segundo Sérgio Buarque de Holanda, para quem a vila de São Paulo nos é apresentada, em documentos do século XVII, como centro de amplo sistema de vias que se expandem rumo ao sertão e à costa. No tocante a esses caminhos indígenas, Benedito Prezia comenta que:

> A estrada-tronco foi mais tarde usada não só por castelhanos, como os da expedição de Cabeza de Vaca, em 1541, como também pelos paulistas, no século XVII, nas suas expedições de captura de indígenas e de destruição das missões jesuíticas do Guairá, no oeste do Paraná. O trânsito entre São Paulo e o oeste do Paraná foi tão grande que no início do século XVII essa via de comunicação era chamada pelos castelhanos de *camino de San Pablo* (2004, p. 64).

Nos dois primeiros séculos de colonização, o único meio de transporte terrestre disponível em São Paulo, e em praticamente todas as áreas povoadas do Brasil, era o dorso do escravo. A designação *apresamento*, atividade exercida pelos paulistas que significa a busca de mão-de-obra indígena concentrada nas missões jesuíticas, realizava-se sem veículos nem animais, ou seja, era a própria mercadoria humana que se transportava a pé. Segundo Myriam Austregésilo, as distâncias percorridas eram enormes. De São Vicente ao planalto paulista, por exemplo, nenhum veículo ou animal rivalizava com o pé humano, devido ao relevo sinuoso da Serra do Mar cheio de barrancos e despenhadeiros (1950, p. 499-500).

Durante seu mandato no governo da Capitania de São Paulo e Minas Gerais, d. Pedro de Almeida (conde de Assumar) averiguou a existência, em 1717, de três principais caminhos entre as costas da Capitania do Rio de Janeiro e o recôncavo de Minas Gerais. São eles: o Caminho Velho, desde Parati pelas serras Muriquipiocaba e Vimitinga até a Borda do Campo (onde se situa, hoje, o município de Santo André), localidade cuja de-

nominação era "Aparição"; outro de Santos para São Paulo, passando pela vila de Taubaté, que se juntava ao primeiro caminho acima referido na vila de Guaratinguetá; e o terceiro que começava em Iguassú no sentido dos rios Paraíba e Paraibuna até a passagem designada "Campos". De acordo com o próprio conde de Assumar, todas as três estradas "eram ásperas e fragosas, apertadíssimos desfiladeiros; pela eminência das montanhas e o espesso dos bosques muito difíceis" (CARVALHO, 1931, p. 8-9).

Entre os séculos XVI e XVII, a base agrícola paulista era bastante rudimentar e se estabelecera, particularmente, nos vales dos rios Paraíba e Tietê. Itinerantes, as povoações se espalhavam por pequenas unidades agrícolas produtoras de gêneros alimentícios, sobretudo para subsistência,[1] e algodão para a confecção de roupas rústicas. Em síntese, a São Paulo dessa época singularizava-se por ser uma cidade pobre formada por casebres de taipa ou adobe, ruas pequenas e estreitas e vida familiar semi-indígena. Uma economia pouco monetizada praticamente excluída do comércio colonial, cuja base material se constituía de técnicas nativas de sobrevivência como a caça, a pesca, a coleta de frutos silvestres e a lavoura de coivara.

Se, por um lado, existia uma abundância na disponibilidade de terras, por outro, com o passar do tempo, a mão-de-obra indígena foi progressivamente se escasseando. De fato, essa "falta de braços" impulsionou os colonizadores paulistas a penetrar com maior freqüência nas florestas do planalto, a ponto de organizar grandes expedições a outras regiões da colônia e também à longínqua região do Rio da Prata, de domínio espanhol. Em muitos casos, ocorria o ataque desses bandeirantes às missões jesuíticas espanholas, incumbidas de catequizar os índios e, algumas delas, pioneiras na América na produção extensiva de bestas para o transporte de carga.

1 Milho, feijão e arroz eram as principais culturas, mas havia também alguma produção de mandioca e trigo.

Luna e Klein identificam dezessete vilas em São Paulo ao final do século XVIII.[2] Desse número, apenas nove se localizavam no planalto, numa distância inferior a 200 quilômetros do mar. A capital era o domínio mais importante e centro comercial da Capitania, no entanto, o Vale do Paraíba e o Oeste Paulista tiveram, cada um segundo suas especificidades, uma importância expressiva relacionada à ocupação e à exploração da terra. Essa última área, situada a oeste e noroeste da capital, é a que apresentava (e ainda apresenta) os solos de maior produtividade, apesar de ter sido ocupada de forma mais gradual, em comparação ao Vale do Paraíba, devido ao difícil acesso imposto pela densidade das matas, característica desse espaço geográfico. Jundiaí e Itu eram os únicos centros de população até o final do século XVII. Porém, já no início do XIX, o Oeste Paulista se tornaria a principal área de agricultura comercial do país (2005, p. 32).

A historiografia especializada é unânime em destacar que foi exatamente na virada do século XVIII para o XIX que São Paulo conheceu uma verdadeira transformação em suas condições materiais, como decorrência da propagação dos engenhos açucareiros pelo interior do planalto. Alice Canabrava sustenta que as ações do governador-geral Antonio Manuel de Mello Castro e Mendonça, durante seu mandato de 1797 a 1802, foram fundamentais no estabelecimento das bases legais para a regulamentação e demarcação das sesmarias. Desse modo, foi possível atender aos intentos da Coroa portuguesa "de povoar as terras incultas e estimular o povoamento" na Capitania, além, é claro, de "garantir mais amplas perspectivas para expansão da grande propriedade rural" (2005, p. 205).

2 "Além dessas vilas existiam dezenas de pequenas povoações e aldeamentos indígenas, concentrados no mesmo espaço delimitado das vilas". Para o período colonial, o termo *vila*, menor unidade territorial político-administrativa autônoma, equivale ao termo *município* usado com respeito ao século XIX". (LUNA e KLEIN, 2005, nota de rodapé nº 21, p. 32; CARONE, 2001, nota de rodapé nº 2, p. 34).

Foi exatamente nesse período que a grande lavoura açucareira se consolidou em São Paulo, dando início à formação de uma elite rural de caráter regional – porém, com características heterogêneas – que, por mais de um século, viria a dominar o cenário econômico e influenciar decisivamente no quadro político provincial e nacional.

A região açucareira mais importante formada durante o século XVIII situava-se no planalto entre os rios Tietê e Mogi-Guaçu. As vilas de Itu, Porto Feliz, Campinas e Mogi-Mirim compunham os pólos de produção mais desenvolvidos da Capitania.

Canabrava salienta a preponderância da produção açucareira para a geração de riqueza em São Paulo na passagem do setecentos para o oitocentos. Nas três primeiras vilas acima citadas, o açúcar respondia, em 1818, por 99% do valor de suas exportações e, no cômputo geral, as quatro vilas representavam 63% da produção açucareira da Capitania (2005, p. 207). Os 152 quilômetros unindo Itu (vila de maior produção de açúcar neste período) ao porto de Santos, passando pela capital paulista, representavam o trecho viário que deu início à grande transformação sócio-econômica de São Paulo. O tráfego cada vez mais regular de animais cargueiros abarrotados de açúcar inseriu a Capitania na economia agro-exportadora e, assim, criou-se um novo panorama, principalmente à região planáltica que até então vivia da parca produção de bens de subsistência como gêneros alimentícios, tecidos de algodão feitos de maneira rústica, fumo e criação de porcos.

Não resta dúvida, porém, de que a economia paulista tenha se beneficiado de um sistema de transporte terrestre que em sua origem, e apesar de todas suas limitações, vincula-se a uma atividade econômica anterior à implantação maciça da produção açucareira na Capitania. Referimo-nos ao impacto causado pela abertura das jazidas auríferas de Minas Gerais sobre a economia interna de São Paulo e o conseqüente estabelecimento

de uma substancial infra-estrutura de transporte de carga realizado pelas tropas de mulas.[3]

As tropas de muar

De acordo com José Goulart, por *tropeada* entende-se a reunião de um conjunto de animais arreados, que à época poderia chegar a até 300 cabeças, capaz de carregar em seus lombos gêneros e mercadorias a serem transportadas. Via de regra, os animais eram divididos em "lotes", cada um sob os cuidados de um "camarada", ou "tocador", conforme a denominação típica de cada localidade. O conjunto da empreitada, ou seja, animais, cargas e mão-de-obra, ficava sob a direção do tropeiro, responsável direto pelo negócio. Numa única acepção, *tropear* significava realizar o "comércio de transporte", isto é, vender "praça", como se faz hoje com os contêineres e vagões ferroviários (s/d, p. 190).

Holanda é quem nos ilumina a compreensão sobre a verdadeira "revolução" causada no transporte terrestre de carga em São Paulo pelo advento das tropeadas:

> É possível dizer-se que aqui, como no resto do Brasil, e em quase todo o continente, a América do Norte inclusive, o primeiro pro-

3 Importa destacar também o surgimento como "boca de sertão" de algumas vilas e cidades da grande região denominada Oeste Paulista como conseqüência da descoberta do ouro e diamante em Mato Grosso e Goiás. Rosane Messias, referindo-se à região araraquarense, composta por cidades que seriam posteriormente atendidas pelos trilhos da Companhia Paulista, atenta para o fato de que: "O afluxo de população para o interior com a descoberta do ouro em Mato Grosso no século XVIII promoveu relações comerciais com outras regiões, incentivando o surgimento de povoados que se desenvolveram e tornaram-se importantes locais de ligação para a economia do interior. [...] Araraquara e São Carlos, por um período de tempo, foram bocas de sertão e tornaram-se paragens que provinham com produtos de primeira necessidade os viajantes que iam rumo a Cuiabá. [...] Além da criação de gado vacum e cavalar incentivada pelo promissor mercado agropecuário e de produzir gêneros de subsistência, essas regiões também passaram a se dedicar à plantação da cana-de-açúcar, investindo na produção de aguardente" (2003, p. 20).

> gresso real sobre as velhas trilhas indígenas só foi definitivamente alcançado com a introdução em grande escala dos animais de transporte. Em São Paulo, particularmente com as primeiras tropas de muares. Quebrando e varrendo a galharia por entre brenhas espessas, as bruacas ou surrões que pendiam a cada lado do animal serviam para ampliar as passagens. Novo progresso surgiria mais tarde com a introdução dos veículos de roda para jornadas mais extensas. Pode-se ter idéia de como foi lento esse progresso dizendo que, em São Paulo, ao tempo do capitão-general Melo Castro e Mendonça – o Pilatos –, ou seja entre 1797 e 1802, o caminho de Santos, principal escoadouro da capitania, ainda não era carroçável, mesmo em lugares planos, posto que em muitas partes já fosse pavimentado (1994, p. 26).

Principal meio de transporte terrestre em São Paulo no período entre o segundo quartel do século XVIII e o advento das ferrovias em meados do XIX, os muares serviram de base não apenas para a viabilização das atividades produtivas do Centro-Oeste (Mato Grosso e Goiás) e Sudeste (Minas, São Paulo e Rio de Janeiro), mas também para a constituição e o desenvolvimento das porções meridionais do Brasil, particularmente os estados do Paraná e Rio Grande do Sul.

Vindas inicialmente dos criatórios do Império espanhol na América, em função do excedente de animais gerado pela decadência das minas de prata de Potosí,[4] as mulas eram comercializadas com os portugueses em troca de escravos africanos, utilizados para o fornecimento de mão-de-obra às *estâncias* jesuíticas instaladas, especialmente, em territórios onde se

4 Atualmente, a antiga Potosí pertence à Bolívia. Numa jornada mínima de um ano inteiro, a "rota da prata" iniciava-se nas regiões produtoras de muares (pradarias litorâneas de Buenos Aires, Santa Fé e Correntes); passava por Córdoba para a cobrança dos tributos pelo Reino de Castela, onde também os animais invernavam para, posteriormente, serem comercializados na famosa feira de mulas. Em seguida, partia-se rumo às imediações de Salta (que também tinha sua feira) para uma segunda invernada não inferior a seis meses e, finalmente, chegava-se em Potosí no Alto Peru. Deste ponto, as tropas eram abastecidas e conduzidas até Porto Belo (hoje território panamenho) para o embarque da prata em navios rumo à Espanha. Entretanto, antes da chegada a esse porto as tropas passavam ainda por La Paz, Lima, Quito e Bogotá.

localizam as principais províncias da Argentina. A criação de mulas era a atividade mais rentável e, portanto, a mais importante para essas estâncias jesuíticas espanholas que, além do muar, criavam gado vacum e produziam gêneros agrícolas, tecidos e artigos de couro.

Em contrapartida, até fins do século XVII não havia criação de mulas na América lusitana, fato que determinaria a prática corrente do contrabando entre os portugueses através de uma possessão do seu império localizada em plena região do Prata, a Colônia de Sacramento. Fundada em 1680, Sacramento, cidade situada à margem esquerda do Rio da Prata (atualmente sob jurisdição do Uruguai), era um ponto estratégico para o contrabando de minérios, escravos africanos e muares, como também para a exportação, no sentido das Minas Gerais, de couro de boi e carne.

Ao que tudo indica, a economia do muar na América foi uma invenção castelhana que surgiu como alternativa de transporte mais eficaz, em substituição aos guanacos e lhamas que não resistiam por longos períodos à dura tarefa de carregar os metais entre as escarpas e os vales montanhosos do Alto Peru. Essa preferência pelas mulas na realização do transporte de carga também se verifica no caso brasileiro quando se estuda o auge das tropeadas que percorreram o Sul e o Sudeste do país. A esse respeito, Carlos Suprinyak ressalta que:

> Embora a expansão da rede ferroviária brasileira, ocorrida a partir de meados do século XIX, tenha finalmente cerceado o desenvolvimento do negócio dos muares, impondo-lhe severo declínio com a proximidade do fim do período imperial, durante o seu apogeu atingiu proporções marcantes, a indicar quão notável teria sido sua relevância econômica. Desenvolvendo-se em linha com o crescimento das produções de cana-de-açúcar e, principalmente, café, o comércio de bestas de carga oriundas do extremo sul atingiria o ápice nas décadas de 1850 e 1860, sendo deslocado a partir de 1870 para uma posição secundária, associada ao transporte de carga a pequenas distâncias. Entretanto, enquanto funcionou propriamente, pode-se seguramente atribuir-lhe a responsabilidade pela geração de grandes volumes de rendas e riqueza, apropriadas por signi-

> ficativas parcelas das populações gaúcha, paranaense e paulista. A preferência pelas mulas em detrimento de outros animais, no escoamento das produções da região central em direção aos portos de exportação, explica-se, em grande medida, pela maior adaptabilidade deste animal às características acidentadas do relevo da região. Tal aspecto, ao impedir a construção de estradas satisfatoriamente trafegáveis, inviabilizava a utilização de carros de bois como meio de transporte de cargas. As mulas, embora mais lentas, mostravam-se mais resistentes do que as raças de cavalos existentes no Brasil, sendo capazes de transpor os obstáculos geográficos dos percursos, mesmo quando carregadas com gêneros (2006, p. 50).

Sendo um animal híbrido, resultado do cruzamento de espécies asinina e eqüina, e, além disso, estéril, o que o torna um ativo ainda mais valorizado devido à complexidade e aos altos custos de criação, a mula tornou-se o principal meio de transporte de mercadorias no Brasil durante mais de duzentos anos. Segundo a bibliografia especializada (v. ALMEIDA, 1968, cap. III; MOREIRA, 1975, p. 713 e HAMEISTER, 2002, p. 109-133), a condução da primeira tropa de mulas ficou a cargo do fidalgo português Cristóvão Pereira de Abreu que, em 1731, partiu da Colônia de Sacramento com uma quantidade imprecisa de animais até atingir Sorocaba, na Capitania de São Paulo, no decorrer de quase três anos. Ao abrir caminhos e construir uma série de pontes, Cristóvão de Abreu teve que fazer um enorme desvio pelo litoral platense para evitar possíveis combates com os soldados espanhóis e os índios das missões jesuíticas.

Não é ocioso chamar a atenção para a importância histórica de um fenômeno tão plural quanto o tropeirismo. Muito mais que um ciclo econômico, tal fenômeno consiste num dos elementos ontológicos da formação sócio-cultural de parcela considerável da população do centro-sul do Brasil, apesar do tropeirismo também ter existido, porém com características distintas, no Nordeste,[5] especialmente na Bahia, e até na

5 Na zona açucareira nordestina utilizava-se, com freqüência, o transporte fluvial (jangadas,

Amazônia, segundo Aluísio de Almeida (1968, p. 9). Não obstante, seus aspectos econômicos também saltam aos olhos, visto que o ciclo do muar era a principal atividade complementar aos outros ciclos econômicos: minerador, açucareiro e cafeeiro.

Mais do que isso, a demanda por bestas para o transporte de gêneros alimentícios aumentou substancialmente a partir da transferência da capital colonial da Bahia para o Rio de Janeiro em 1763, promovida pelo então Secretário de Estado do Reino de Portugal, Sebastião José de Carvalho e Melo (o Marquês de Pombal). Outro dado importante diz respeito à abertura de novos e mais curtos trajetos entre as Minas Gerais e a nova capital da Colônia no correr da segunda década de oitocentos. São exemplos os caminhos financiados pelos próprios fazendeiros do sul de Minas como a estrada do Comércio e da Polícia e a estrada do Picu (cf. CUNHA, 2008).

Almeida comenta que nos primeiros recenseamentos oficiais, de 1770 e 1780, já havia referências aos lotes de animais arreados que eram transladados em direção a São Paulo e Rio de Janeiro para serem empregados, principalmente, no transporte da produção açucareira (1968, p. 10). Além do mais, o transporte e o comércio de muares e reses se constituíam numa fonte de renda apreciável para o Erário Régio e para os chamados *arrematantes* de contratos de impostos. Observamos, no entanto, que a partir de 1826 a Junta da Fazenda da Província de São Paulo passou a se

canoas e barcaças) e o carro de boi. As distâncias percorridas não eram tão longas como em outras zonas produtoras, pois os engenhos se estabeleceram, em sua maioria, próximos aos rios e à costa litorânea. O fato é que no Nordeste os animais cargueiros quase sempre eram propriedade dos senhores de engenho, e não de tropeiros (responsáveis pelo comércio de transporte). Nos seringais da Amazônia acontecia o mesmo. Todavia, com o propósito de abastecimento das populações vinculadas à economia açucareira, desenvolveu-se nas planícies do médio e baixo São Francisco o pastoreio bovino ao invés do muar, que estava muito mais desenvolvido nos campos e campinas do Sul do Brasil. Portanto, sobre o tropeirismo no Nordeste, houve uma prevalência das boiadas em detrimento das muladas que, por sua vez, tinham seus principais mercados consumidores nas zonas mineradoras, açucareiras e cafeeiras do Sudeste e Centro-Oeste do país (cf. ELLIS JR., 1979).

responsabilizar integralmente pela cobrança dos impostos sobre o tráfego de animais vindos do sul.

Antes de 1826 os arrematantes, ou também denominados *contratadores*, costumavam acumular o valor excedente dos impostos arrecadados em relação ao preço prefixado a ser pago à Junta da Fazenda Real. Nesse sentido, aos contratadores da cobrança desses impostos convinha açambarcar o maior número possível de animais em trânsito, de modo a evitar ao máximo o extravio, pois assim aumentavam-se as chances de se consubstanciar bons lucros. Já ao cobrador, geralmente um empregado de extrema confiança do contratador, também interessava arrecadar em excesso, haja vista que seu pagamento era feito sob a forma de comissão, isto é, um percentual sobre o valor total arrecadado (cf. ALMEIDA, 1964-65 e PETRONE, 1976, p. 4 e p. 20-21).

É essa relação entre a estrutura fiscal da administração colonial e o surgimento de uma parcela de paulistas abastados, fração da elite econômica da época representada por esses arrematantes de contratos de impostos, que será discutida na próxima seção do capítulo.

Os caminhos, os registros de impostos e a formação da elite econômica paulista

Ampla parcela da bibliografia destaca como uma das características peremptórias da formação histórica do Brasil a existência de uma imbricada relação entre o poder público e os interesses privados dos grandes produtores rurais. Como ocupante dos estratos mais altos da hierarquia social, a classe latifundiária exercia o mando e o controle social e econômico no interior das diversas vilas e capitanias da Colônia, incumbindo-se das providências político-administrativas que a vida local demandava.

O fato é que a esses senhores cabia a busca pelo enobrecimento numa tentativa de construção e, ao passo das mudanças políticas e econô-

micas, de permanente reconstrução de sua própria condição de fidalguia, já que a monarquia portuguesa não convalidava seu estatuto aristocrático. Na sociedade colonial, a reputação junto ao rei se fazia não apenas através da representação do poder régio na ocupação de cargos e ofícios públicos mas sobretudo pela participação na conquista e preservação de novos territórios (FRAGOSO, ALMEIDA e SAMPAIO, 2007, p. 22).

Para Carlos Bacellar, a conjuntura política internacional de meados do século XVIII pressionou os lisboetas a adotarem uma estratégia mais enérgica na defesa de seus territórios ultramarinos. Nesse contexto, o acirramento dos conflitos com os castelhanos no extremo sul do Brasil implicou numa redefinição do papel da Capitania de São Paulo dentro do plano de defesa do chamado Continente do Rio Grande de São Pedro do Sul. O autor argumenta que interesses militares e econômicos forjaram a transformação da capitania paulista que, com sua autonomia administrativa readquirida em 1765, experimentou um espetacular crescimento demográfico e econômico em função, basicamente, da introdução gradual da grande lavoura voltada para exportação (1997, p. 26).

De fato, a efetiva conquista e ocupação das regiões fronteiriças do território brasileiro, estimulada pela Coroa portuguesa, só foi possível a partir da estruturação da economia colonial baseada na tríade: latifúndio, monocultura e escravismo. Nelson Werneck Sodré pondera que a instalação dos primeiros engenhos de cana-de-açúcar no Brasil deu-se de modo eminentemente discriminador. O investimento inicial para a montagem da empresa agrícola nos trópicos exigia montantes expressivos que, neste caso, selecionavam e privilegiavam aqueles que tinham cabedais suficientes e estavam dispostos a correr o risco da empreitada (1987, p. 33).

Por outro lado, outros autores observam que quase sempre os adventícios optavam primeiramente pelo comércio, por se tratar de uma atividade mais rentável numa economia com características eminentemente mercantis, inclusive em zonas de fronteira agrícola, para só num segundo momento, após se garantir certo acúmulo dos lucros, investirem na aquisi-

ção de cativos e na produção de gêneros da terra altamente valorizados no mercado europeu (cf. FRAGOSO, 1998 e FARIA, 1988).

Diante esse contexto, o açúcar foi o primeiro gênero de vulto produzido no Brasil destinado à exportação. Diferentemente do que ocorrera na produção dos centros açucareiros do Nordeste, em São Paulo os engenhos de açúcar só se difundiram e passaram a assumir importância no comércio exportador após a economia paulista ter sofrido os efeitos dinamizadores causados pela atividade mineradora de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso.

Se a economia açucareira matizou decisivamente o modo de produção colonial, marcado pelo caráter hegemônico de acumulação do capital mercantil, a economia mineradora gerou conseqüências mais expressivas no mercado interno da Colônia, apesar de também ter-se perpetrado sob os moldes da exploração colonial. Durante o século XVIII, a acumulação de capital em torno das minas de ouro e diamante deu-se de várias formas e não apenas associada à extração de metais preciosos e à apropriação externa da renda por parte do Reino. Assim, a reprodução do capital deixava de se processar de modo exclusivamente exógeno ao permitir maior grau de endogenia junto às atividades de abastecimento do mercado interno.

Mesmo ao nível das exportações, é possível perceber uma maior diversificação da produção colonial, especialmente durante a fase de declínio da atividade mineradora nas últimas décadas dos setecentos. Este é um dos principais argumentos ventilados por Jobson Arruda num adensado trabalho sobre o comércio colonial brasileiro. Ao fazer a crítica em relação à noção de "ciclos" econômicos, o autor defende a tese da diversificação da pauta de exportações sem, no entanto, deixar de frisar a importância do ouro para a economia colonial ao mencionar que: "... representa poder aquisitivo líquido e imediato, que tem o condão de inverter o mecanismo de oferta e procura, na medida em que estimula a oferta de bens importados" (1980, p. 612).

Arruda atribui essa diversificação da produção à ocorrência, na virada do século XVIII para o XIX, de um verdadeiro "renascimento agrícola" no Brasil Colônia (1980, p. 612). Neste período, devido a sua localização, a Capitania de São Paulo se transformara num expressivo entreposto comercial. Cidades como Jundiaí, Itu, Sorocaba, Guaratinguetá, Constituição (Piracicaba) etc., experimentaram um significativo crescimento econômico e demográfico ao se tornarem importantes fornecedores de produtos, como açúcar, víveres e muares, à economia mineradora (cf. MELLO, 1985, p. 42-44).

Atrelado a essas transformações, destacam-se os lucros advindos do comércio e condução de gado, além dos ganhos provenientes da arrematação dos direitos de impostos que incidiam sobre os diversos bens, sejam os de consumo ou os de produção, como era o caso dos animais cargueiros.

No entanto, a lucratividade dessas atividades comerciais e fiscais só foi possível graças ao estabelecimento de uma substancial infra-estrutura de transporte representada pelas sendas e caminhos abertos primeiro pelos índios, em seguida pelos sertanistas e somente mais tarde pelo Estado e pela iniciativa de grandes comerciantes e fazendeiros ávidos em melhorar a distribuição no interior dos circuitos comerciais.

A propósito, a principal rota de abastecimento de animais do extremo sul do Brasil para São Paulo, e muito provavelmente a mais antiga, aberta durante o início da década de 1730, denominava-se "Caminho de Viamão". Desta cidade, em território gaúcho, os condutores das tropas deixavam os Campos de Viamão para subirem a Serra Geral a partir da atual cidade gaúcha de Santo Antônio da Patrulha. O trajeto até São Paulo apresentava trechos acidentados e de difícil penetração representados, por exemplo, pelas matas fechadas e serranias de Santa Catarina, além de trechos de mais fácil acesso como os campos paranaenses, num percurso que abrangia importantes cidades: Vacaria, Lajes, Rio Negro, Lapa, Ponta Grossa, Itapetininga e Sorocaba.

Suprinyak destaca que o aumento no volume das tropas, todavia, só ocorreu, em termos absolutos, após a iniciativa de João da Silva Machado (barão de Antonina) na abertura da Estrada da Mata, ligando Lajes a Rio Negro (2006, p. 51-52). Sobre esta importante via de comunicação, o Ministro dos Negócios do Reino português no Brasil, Thomaz Antonio de Villanova Portugal, assinalou em 1820 que:

> Era de um grande interesse, o empreender-se a obra da Estrada da Mata, que por distância de 40 léguas embaraça a comunicação entre S. Paulo e a Capitania de S. Pedro do Rio Grande. Não há outro caminho de comunicação entre estas duas Províncias, e este entre a Vila das Lages, e a de Castro está tão invadiável, que as manadas que precisam atravessá-la, perdem ordinariamente metade de seu número nesse caminho, e precisam passar um inverno na Curitiba. Recomendou-se por isto ao governador Oyenhausen, o principiar esta obra, fazendo-se metade da despesa pelos oferecimentos de contribuição que há muito ofereciam os tropeiros; e a outra metade pela Fazenda Real, para se poder conseguir o fazer-se efetivamente.
> E foi-lhe tão bem incumbido o fazer abrir a estrada dos campos da Curitiba para a Vila de Antonina; para o que se mandou mudar o Registro de Morretes para Antonina... Estas obras porém precisarão dois anos para se concluírem; e serão sem dúvida de uma grande vantagem para aquela Província, e para a Capital (*Documentos para a História da Independência*. v. 1, 1923, p. 161-162).

Contudo, em nossa pesquisa empírica encontramos um levantamento elaborado quarenta e sete anos antes por ordem do governador-geral da Capitania de São Paulo à época, d. Luís Antonio de Sousa Botelho Mourão (o Morgado de Mateus), intitulado: "Itinerário da Cidade de São Paulo para o Continente de Viamão feito por um prático". Segundo este documento, os pontos balizadores do trajeto entre São Paulo e o Continente do Sul eram Sorocaba, Itapetininga, Santana do Iapó dos Campos (depois Castro), travessia do rio Iguaçu, campos de Curitibanos, campos de Lajes e, depois da travessia do rio Pelotas, chegava-se aos campos de

Viamão pela travessia dos rios das Antas e das Camisas, num percurso total de aproximadamente 300 léguas (ACU, v. 32. *Ofícios dos Governadores e Capitães Gerais da Capitania de São Paulo.* 1773, p. 133-147).

Maria Thereza Petrone esclarece que, de acordo com um mapa feito por volta de 1793, o percurso até Lajes era muito semelhante ao descrito pelo documento supradito de 1773. Entretanto, a partir desse mesmo ponto, o referido mapa apresentava uma segunda via alternativa em direção aos campos de Vacaria. Além disso, acrescenta-se, que nas primeiras décadas do século XIX, muitas tropas preferiam atingir os campos de Viamão pelo chamado "Caminho Novo da Vacaria" devido "à campanha aberta e continuada planície", que facilitava a condução das boiadas, muladas e cavalgadas (*Documentos Interessantes para a História e Costumes de São Paulo*, 35, p. 65-68, apud PETRONE, 1976, p. 19).

Uma terceira rota alternativa, porém, surgiria somente durante a década de 1840. Tratava-se da Estrada das Missões ou de Palmas, na verdade, um ramal do tradicional caminho do Viamão que dava acesso direto à região das antigas missões jesuíticas, principal pólo de criação de muares no Rio Grande do Sul. Reduzindo consideravelmente o percurso das tropas e constituído apenas por campos (diminuindo assim os riscos de extravio de animais que se engolfavam nas matas ou nos despenhadeiros do sertão de Lajes), esse ramal partia de Ponta Grossa, no antigo caminho, e percorria cidades formadas ao longo do trajeto, como Palmeira, Belém de Guarapuava e Palmas, até chegar a Santo Ângelo das Missões, no centro da região missioneira (cf. Trindade, 1992, p. 35-37).

Com a melhora do acesso a essa região, o pastoreio, a indústria do couro e as primeiras charqueadas se difundiram por todo o território rio-grandense. É nesse momento que as antigas estâncias missionárias, de caráter coletivo e indígena, passam a dar lugar aos primeiros latifúndios agropecuários. Este processo tomou vulto em função, principalmente, da ampliação das concessões reais de sesmarias a um grupo seleto de comer-

ciantes e fazendeiros, grande parte paulistas, que adquiriram prestígio junto ao Reino. Muitos deles, por sinal, acabariam sendo condecorados pelos feitos e serviços prestados ao poder régio durante o período de conquistas territoriais que definiram as fronteiras meridionais do Brasil. Ademais, a atividade de domar animais xucros e confiná-los para a reprodução, antes praticada pelos índios das comunidades missioneiras através da pilhagem e do contrabando, ficara a cargo desses primeiros latifundiários.

A essa nova faceta da economia colonial, decorrente do incremento do mercado interno que emergira no correr dos setecentos e se consolidara nos oitocentos, podemos associar o fato de que parcelas cada vez mais expressivas do capital gerado nos ciclos endógenos passaram a ser invertidas na própria Colônia. Este aspecto, sem dúvida alguma, contribuiu para o surgimento de divergências entre a classe dominante reinol (agentes do capital mercantil luso-brasileiro e representantes do Império português na Colônia) e a "nova" classe de comerciantes e latifundiários de origem nacional que, diga-se de passagem, vinculava-se, seja por laços consangüíneos, matrimoniais ou comerciais, com a categoria anterior.

É importante ressaltarmos, mais uma vez, que foi devido à acumulação gerada com o comércio e condução de gado e com a contratação de direitos sobre os impostos que alguns mercadores se tornaram grandes latifundiários produtores de gêneros agro-exportáveis.

Aliado a isso, a cultura política que se enraizara no Brasil no período colonial, pautada no patriarcalismo e no clientelismo, decorreu, especialmente, da relação de dependência mútua constituída entre os objetivos do Reino e a atuação desse senhoril que, numa acepção bem clara, compunha a fração mais forte e, portanto, a mais estável, da elite luso-brasileira na passagem do século XVIII para o XIX. A longevidade da ascendência familiar associada à sustentabilidade de seus representantes nos cargos dirigentes, dentro e fora da administração pública, corrobora a perenidade do poder dessa elite responsável, em grande medida, pela constituição

do projeto político que deu origem ao Estado brasileiro. A esse respeito, Maria Fernanda Martins, endossando as idéias de Nicholas Henshall, nos indica a existência dessa dependência entre tal elite e o Reino português:

> Em diversos sentidos, mesmo na Europa o sucesso da política real para a formação dos estados dependera grandemente da capacidade da monarquia em lidar e negociar com as elites tanto quanto, em um processo de dupla direção, dos interesses e estratégias desses grupos para se manterem próximos ao Estado em formação. Essa relação se dava de diversas maneiras, incluindo a distribuição de títulos e honrarias, a concessão de privilégios, a representação nos conselhos e órgãos da administração central e, principalmente no início, a transferência dos mecanismos fiscais-burocráticos para particulares, ou seja, uma certa privatização de serviços na ausência de um aparelho burocrático capaz de dar conta das atividades inerentes ao novo Estado centralizado, de forma que, "longe de ser imposto de fora, o poder estatal era inseparável da ordem social em qualquer nível e estava imbricado em uma complexa rede de valores e relações sociais. Era o produto de um processo em duas direções" (HENSHALL, 2000, p. 66, apud MARTINS, 2007, p. 422).

Este processo dicotômico identificado por Henshall nos revela a complexidade das relações de poder tanto no que concerne às estratégias e ações engendradas pelas elites na busca de seus interesses materiais como quanto ao próprio dinamismo do jogo político junto aos órgãos da administração central. À luz dessa complexidade surge um problema de cunho hermenêutico de difícil solução: a limitação conceitual persistente ainda hoje no campo da pesquisa social sobre a caracterização desses grupos extremamente heterogêneos, dessas chamadas elites, que almejavam ascender socialmente na passagem do século XVIII para o XIX.

Quem de fato pertencia à classe dos grandes latifundiários? Quais as origens desses agentes históricos? Até que ponto e de que forma eles participavam das questões e decisões governamentais? Quem os representava nas instâncias administrativas do reino português no Brasil? E qual

era exatamente a natureza dos negócios desses fazendeiros, comerciantes, tropeiros, empresários, que, independentemente da designação, buscavam das mais variadas formas adquirir notoriedade política e social?

Mais uma vez, é Arruda quem nos indica em seu texto "Exploração colonial e capital mercantil" um dos aspectos peculiares do capital mercantil: sua incessante volubilidade. No intuito de aproveitar sempre as oportunidades de concretização de bons lucros, o capital mercantil oscilava entre as várias opções de negócios de modo que seus detentores, de acordo com as circunstâncias, podiam ser armadores, financistas, seguradores, prestamistas, transportadores e até empresários industriais ou agrícolas (2002, p. 220). Disto decorre a dificuldade de se caracterizar com precisão o perfil e o papel histórico de uma das frações da elite político-econômica do período colonial que nos interessa mais prementemente: a classe dos grandes produtores rurais de São Paulo ou, simplesmente, a classe latifundiária paulista.

É razoável pensarmos que tal dificuldade reside também no fato, cuidadosamente apontado por Sheila Faria, da extrema mobilidade espacial desses agentes econômicos no decorrer do período colonial. Este aspecto torna ainda mais árduo o trabalho de rastreamento das atividades econômicas encabeçadas pelas elites, além é claro da presença de lacunas e imperfeições de informação encontradas em copiosos e variados documentos que, muitas vezes, apresentam dados esparsos e pouco confiáveis (1988, p. 164-165).

De fato, um dos maiores arrematantes de impostos sobre o fluxo de animais foi justamente o tio-avô homônimo de Antônio da Silva Prado, o barão de Iguape. Ínclito empresário do período da independência no Brasil, o coronel Antônio da Silva Prado (1788-1875) – o terceiro Antonio Prado – tornou-se, além de fazendeiro, um grande comerciante de animais de corte e de carga.

Em 1756, foi instituída pela Junta da Real Fazenda a cobrança do "novo imposto" no Registro de Sorocaba, cujo produto destinava-se à

reconstrução da alfândega de Lisboa que havia sido destruída pelo abalo sísmico ocorrido em 1755. Além dos animais vindos do Sul, o imposto incidia sobre a carne bovina, a aguardente do reino e da terra, o fumo, entre outros gêneros (cf. PETRONE, 1976, p. 124). Antônio Prado arrematou o contrato do dito imposto por um período de três anos, de 1820 a 1822, pelo valor de 34:420$000, mais 8% de propina, ou seja, Prado e seus sócios tinham que empatar o equivalente a 37:173$000 para atender às exigências legais do contrato. De acordo com Petrone, o rendimento líquido do "novo imposto" sobre o fluxo de animais que transitaram por Sorocaba durante o referido triênio, descontadas todas as despesas, tais como as comissões dos cobradores, alçou-se a 49,3% do montante total arrecadado, o que denota uma margem de lucro considerável dado o padrão existente na antiga economia colonial, principalmente no que respeita à Capitania de São Paulo (1976, p. 137-138).

Do exposto, podemos inferir que o contratador, a exemplo de Antônio Prado, não é senão um arrendatário geral de impostos indiretos que detém o monopólio da cobrança de direitos sobre os bens, sejam eles de produção (no caso das bestas) ou de consumo (no caso da carne, por exemplo). Frédéric Mauro, num texto intitulado "O papel econômico do fiscalismo no Brasil Colonial", afirma que o aparelho fiscal do Império português objetivava controlar e regularizar o comércio entre as capitanias, franqueando aos contratadores, verdadeiros agentes privados da burocracia real, a possibilidade de investir parte do excedente fruto dos rendimentos fiscais em atividades com grandes possibilidades de rentabilidade: empreendimentos agrícolas (como os engenhos açucareiros), tráfico de escravos e empresas de transporte (1969, p. 196).

Com base na Tabela 1, que representa a estrutura dos direitos a serem pagos pelos condutores de gado que partiam da região Sul em direção às Minas Gerais ou ao Rio de Janeiro, passando por São Paulo (mais especificamente por Sorocaba), podemos entrever com mais acuidade a

dimensão de tamanha fonte de riqueza pecuniária representada por esses registros de passagens de animais, símbolos altivos da administração pública do Período Colonial.

Tabela 1. Tributos recolhidos nos registros por tipo de animal (réis por cabeça)

Registro	Besta	Cavalo	Rês
Viamão	1$000	1$000	-
Vacaria	1$000	1$000	-
Curitiba	2$500	2$000	$480
Sorocaba	$320	$200	$100
Capivari de Minas Gerais*	5$400	4$200	-
Passagem dos rios Paraíba e Paraibuna	$480	-	-
Total	10$700	8$400	$580

Fonte: ACU. Vol. 32, 1772. *Ofícios dos Governadores e Capitães Gerais da Capitania de São Paulo*, p. 106.*Dos valores totais pagos neste registro, 2$400 correspondem ao valor do subsídio sobre cada cabeça de besta, enquanto que sobre os cavalos o valor do subsídio era de 1$200.

Salta aos olhos o fardo representado pelos impostos sobre os animais, especialmente as bestas, para aqueles que concorriam em ir buscar as manadas em Viamão para, depois de alguns anos, tentarem comercializá-las em Sorocaba. Observemos também que o ônus tributário distorcia irremediavelmente os preços do gado, bem como os de outras mercadorias que dependiam de transporte para serem vendidas principalmente no Rio de Janeiro e em Minas Gerais. Holanda lança mão de certas representações sociológicas extremamente válidas, referentes à atuação desses mercadores de grosso trato no interior da incipiente economia interna:

> Com as feiras de animais de Sorocaba, assinala-se, distintamente, uma significativa etapa na evolução da economia e também da sociedade paulista. Os grossos cabedais que nelas se apuram, ten-

> dem a suscitar uma nova mentalidade da população. O tropeiro é o sucessor direto do sertanista e o precursor, em muitos pontos, do grande fazendeiro. A transição faz-se assim sem violência. O espírito de aventura, que admite e quase exige a agressividade ou mesmo a fraude, encaminha-se, aos poucos, para uma ação mais disciplinadora. À fascinação dos riscos e da ousadia turbulenta substitui-se o amor às iniciativas corajosas, mas que nem sempre dão imediato proveito. O amor da pecúnia sucede ao gosto da rapina. Aqui, como nas monções do Cuiabá, uma ambição menos impaciente do que a do bandeirante ensina a medir, a calcular oportunidades, a contar com danos e perdas. Em um empreendimento muitas vezes aleatório, faz-se necessária certa dose de previdência, virtude eminentemente burguesa e popular. Tudo isso vai afetar diretamente uma sociedade ainda sujeita a hábitos de vida patriarcais e avessa no íntimo à mercancia, tanto quanto às artes mecânicas. Não haverá aqui, entre parênteses, uma das explicações possíveis para o fato de justamente São Paulo se ter adaptado, antes de outras regiões brasileiras, a certos padrões do moderno capitalismo? (1994, p. 132-133).

Eximir-nos-emos de tentar responder ao instigante questionamento de Sérgio Buarque de Holanda (1994) para considerar apenas que foi como conseqüência dos lucros gerados com o comércio e a condução de gado que as primeiras fortunas surgidas em São Paulo formaram-se ao redor, especialmente, da antiga comarca de Curitiba. Os já citados barões de Iguape e Antonina, ao lado do barão de Campos Gerais (Davi dos Santos Pacheco), do barão de Guaraúna (Domingos Ferreira Pinto), do barão de Tibagi (José Caetano de Oliveira) e do visconde de Guarapuava (Antônio de Sá Camargo), são alguns exemplos de grandes latifundiários que enriqueceram com o abastecimento de gado de corte e de carga aos mais importantes centros consumidores.

Com efeito, e diante das dificuldades de se desvendar a origem da primeira geração de paulistas endinheirados, o propósito central deste capítulo foi de suscitar algumas reflexões no sentido de se buscar entender o papel histórico exercido por essa elite agropecuária ascendente que, com

o passar do tempo, foi se enobrecendo através do recebimento de títulos e honrarias reinóis. Assim, torna-se necessário não somente investigar a amplitude e a natureza de seus laços comerciais, mas também as características básicas das instituições políticas desde o início do século XIX e dos condicionantes do processo de Independência do Brasil. Aspectos que, indubitavelmente, agiram como verdadeiros vetores na formação da elite paulista e do Estado nacional no Brasil.

Referências bibliográficas

ALMEIDA, A. de. **O tropeirismo e a feira de Sorocaba.** Sorocaba, 1968.

ARRUDA, J. J. de A. **O Brasil no comércio colonial.** São Paulo: Ática, 1980.

_____. Exploração colonial e capital mercantil. In: SZMRECSÁNYI, T. (Org.). **História econômica do Período Colonial.** 2 ed. São Paulo: Hucitec/EDUSP/Imprensa Oficial, 2002.

AUSTREGÉSILO, M. E. Estudo sobre alguns tipos de transporte no Brasil Colonial. **Revista de História.** São Paulo, v. I, n 4, out-dez. 1950.

BACELLAR, C. A. P. **Os senhores da terra:** família e sistema sucessório entre os senhores de engenho do Oeste paulista – 1765-1855. Campinas: Centro de Memória da Unicamp, 1997.

BIBLIOTECA NACIONAL. **Documentos para a História da Independência.** vol. 1. Rio de Janeiro: Officinas Graphicas da Biblioteca Nacional, 1923.

CANABRAVA, A. P. Terras e escravos. In: **História Econômica:** estudos e pesquisa. São Paulo: Hucitec; Unesp; Abphe, 2005.

CARONE, E. **A evolução industrial de São Paulo:** 1889-1930. São Paulo: SENAC, 2001.

CARVALHO, T. F. de. **Caminhos e roteiros nas capitanias do Rio de Janeiro, São Paulo e Minas.** São Paulo: Typographia Diario Official, 1931.

CORTESÃO, J. **A fundação de São Paulo, capital geográfica do Brasil.** Rio de Janeiro: Livros de Portugal, 1955.

CUNHA, A. M. Tropa em marcha, mesa farta. **Revista de História da Biblioteca Nacional.** Rio de Janeiro, ano 3, n° 28, jan. 2008, p. 64-65.

ELLIS JR, A. **A economia paulista no século XVIII:** o ciclo do muar, o ciclo do açúcar. São Paulo: Academia Paulista de Letras, 1979.

FARIA, S. de C. **A colônia em movimento:** Fortuna e família no cotidiano colonial. Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1988.

FRAGOSO, J. L. R. **Homens de grossa aventura.** Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 1998.

FRAGOSO, J. L. R.; ALMEIDA, C. M. C. e SAMPAIO, A. C. J. Cenas do Antigo Regime nos trópicos. In: **Conquistadores e negociantes:** histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

GOULART, J. A. **Meios e instrumentos de transporte no interior do Brasil.** Ministério da Educação e Cutltura, Serviço de Documentação, s/d.

HAMEISTER, M. D. **O continente do Rio Grande de São Pedro:** os homens, suas redes de relações e suas mercadorias semoventes – c. 1727-1763. Dissertação de Mestrado, UFRJ, 2002.

HOLANDA, S. B. de. **Caminhos e fronteiras.** 3 ed. São Paulo: Cia. das Letras, 1994.

LOVE, J. L. **A locomotiva:** São Paulo na federação brasileira – 1889-1937. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1982.

LUNA, F. V. e KLEIN, H. S. **Evolução da sociedade e economia escravista de São Paulo:** de 1750 a 1850. São Paulo: EDUSP, 2005.

MARTINS, M. F. Os tempos de mudança: elites, poder e redes familiares no Brasil, séculos XVIII e XIX. In: FRAGOSO, J. L. R.; ALMEIDA, C. M. C. e SAMPAIO, A. C. J. **Conquistadores e negociantes:** histórias de elites no Antigo Regime nos trópicos. América lusa, séculos XVI a XVIII. Rio de Janeiro: Civilização Brasileira, 2007.

MAURO, F. O papel econômico do fiscalismo no Brasil Colonial. In: **Nova história e nôvo mundo**. São Paulo: Perspectiva, 1969.

MELLO, Z. C. de. **As metamorfoses da riqueza:** São Paulo – 1845-1895. São Paulo: Hucitec, 1985.

MESSIAS, R. C. **O cultivo do café nas bocas do sertão paulista:** mercado interno e mão-de-obra no período de transição – 1830-1888. São Paulo: Unesp, 2003.

MONBEIG, P. **Pioneiros e fazendeiros de São Paulo.** São Paulo: Hucitec/Polis, 1984.

MONTEIRO, J. M. **Negros da terra:** índios e bandeirantes nas origens de São Paulo. São Paulo: Companhia das Letras, 1994.

MOREIRA, J. E. **Caminhos das comarcas de Curitiba e Paranaguá.** 3 vols. Curitiba: Imprensa Oficial, 1975.

PETRONE, M. T. S. **Barão de Iguape:** um empresário da época da independência. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1976.

PRADO Jr, C. **Evolução política do Brasil e outros estudos.** São Paulo: Brasiliense, 1966.

PREZIA, B. Os indígenas do planalto paulista. In: BUENO, E. (Org.). **Os nascimentos de São Paulo.** Rio de Janeiro: Ediouro, 2004.

SANTOS, M. **Estradas reais:** introdução ao estudo dos caminhos do ouro e do diamante no Brasil. Belo Horizonte: Estrada Real, 2001.

SÃO PAULO. Arquivo do Conselho Ultramarino, vol. 32, 1772. **Ofícios dos Governadores e Capitães Gerais da Capitania de S. Paulo** (manuscrito).

SODRÉ, N. W. **Brasil:** radiografia de um modelo. 7 ed. Rio de Janeiro: Bertrand Brasil, 1987.

SUPRINYAK, C. E. Tropas conduzidas pela barreira de Itapetininga e o comportamento do mercado de muares: 1854-1869. **História Econômica e História de Empresas,** vol. IX, n° 2, ABPHE, 2006, p. 49-72.

SYLOS, H. de. **São Paulo e seus caminhos.** São Paulo: McGraw-Hill, 1976.

TRINDADE, J. B. **Tropeiros.** São Paulo: Editoração, Publicações e Comunicações Ltda, 1992.

DOMÍNIOS DO CAFÉ: FERROVIAS, EXPORTAÇÃO E MERCADO INTERNO EM SÃO PAULO – 1888-1917

Pedro Geraldo Tosi
Rogério Naques Faleiros

Introdução

O paradigma interpretativo produzido nos anos noventa tem chamado a atenção para a importância, senão predominância, das atividades voltadas ao mercado interno para a formação econômica nacional. Os trabalhos empreendidos por João Luiz Fragoso e Manolo Florentino,[1] eivados de evidências empíricas, questionaram a partir do caso do Rio de Janeiro entre fins do século XVIII e início do século XIX os modelos interpretativos baseados nas noções de Exclusivo Metropolitano e Antigo Regime, que destacavam a predominância na realidade colonial (e posteriormente nacional) de toda uma estrutura voltada à produção especializada destinada unicamente à exportação. No horizonte deste paradigma está a crítica às análises pautadas no trinômio latifúndio, escravidão e monocul-

1 Síntese destes trabalhos encontra-se em João Luís Fragoso e Manolo Florentino. *O arcaísmo como projeto:* mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro – 1790-1840. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1998. Cabe salientar que o comércio interno de abastecimento já era tema consagrado pela historiografia mesmo antes das abordagens acima citadas. Vejam-se os trabalhos de Mafalda P. Zemella. *O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII*. São Paulo: USP/FFCL, 1951; Maria Yeda Linhares e Francisco C. T. da Silva. *História da agricultura brasileira*. São Paulo: Brasiliense, 1980; Alcir Lenharo. *As tropas da moderação:* o abastecimento da Corte na formação política do Brasil – 1808-1842. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1993 (a primeira edição é de 1979).

tura, desvelando uma realidade econômica e social mais complexa do que supunha a noção de capital residente.[2]

Paulatinamente, direta ou indiretamente, esta visão tem inspirado estudos sobre o complexo econômico paulista, aliás, a predominância de tal visão distancia-se cada vez mais da noção de complexo cafeeiro, desenvolvido no âmbito da "Escola de Campinas[3]". O estudo de realidades específicas dentro da economia cafeeira tem sido a tônica dos novos estudos sobre o café, elegendo-se um município, uma região ou mesmo uma estrada de ferro como objeto de análise. Assim, contribui-se cada vez mais para o entendimento destas particularidades revelando avanços no que se refere a temas como as relações de trabalho, a industrialização, as companhias ferroviárias e a urbanização, por exemplo.

Com a "descoberta" de novas fontes[4] e a utilização de novos métodos de pesquisa temos avançado rapidamente no entendimento e na tentativa de reconstituição das várias condições vividas dentro da cafeicultura paulista, porém, hoje, qual é a nossa capacidade de empreendermos um esforço de síntese? Em que ponto da interpretação é possível articular as novas informações desveladas pelos estudos atuais com a produção bibliográfica dita "tradicional"? Vale dizer, em que ponto a produção vol-

2 Neste sentido, considerar também os trabalhos de Stuart B. Schwartz. *Segredos internos:* engenhos e escravos na sociedade colonial – 1550-1835. São Paulo: Companhia das Letras, 1988; e de Luiz Felipe de Alencastro. *O trato dos viventes:* formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Cia das Letras, 2000.

3 Referimo-nos aqui, evidentemente, ao texto de Wilson Cano: "Quando se tenta compreender o processo dinâmico de crescimento de uma economia, torna-se absolutamente necessário analisar que partes principais a compõem, como atua cada uma delas nesse processo de crescimento, e que graus e tipo de inter-relacionamentos entre elas possibilitam o surgimento de um conjunto econômico integrado. A esse conjunto de atividades sobre o qual atua um certo número de variáveis independentes ou não ao conjunto – creio que se lhe pode chamar de 'complexo econômico". Cf: *Raízes da concentração industrial em São Paulo.* 4. ed. Campinas: IE/UNICAMP, 1998, p. 29.

4 Vide a utilização de fontes até então pouco exploradas como os inventários, relatórios de companhias ferroviárias, relatos de viajantes e livros cartoriais.

tada ao mercado interno, notadamente a pecuária e a produção de gêneros alimentícios, se articula com a cafeicultura? Será que não se articulam? Qual a importância da ferrovia na viabilização e na diversificação da produção paulista? Antes de arriscarmos algumas respostas, citemos alguns estudos recentemente produzidos acerca da produção de alimentos e da cafeicultura paulista em suas múltiplas perspectivas.

O mosaico paulista

Vários estudos ressaltam a existência de uma produção voltada ao mercado interno no interior paulista.[5] Exemplo disso são os trabalhos de Rosane Messias e Lélio Oliveira. Messias, em estudo que versa sobre os municípios de Araraquara e São Carlos, destaca que esta área – os Campos de Araraquara – diferentemente do que se imaginava, não eram apenas paragens e freguesias fragilmente erguidas longe dos mais antigos e prósperos centros urbanos ou agrários. Destinadas inicialmente a atender viajantes e tropeiros, com uma população instável e itinerante, dedicada ao cultivo de roças de subsistência e criação de gado, elas foram se transformando ao longo do século XIX e **consolidando** uma economia própria, como uma economia diversificada, próspera, com uma dinâmica integrada às necessidades do mercado interno.[6] O trabalho da autora se estende até 1888, não abarcando o auge da cafeicultura nesta porção territorial do

5 Não necessariamente destacando uma produção de alimentos destinada ao mercado interno, pois é temerária a utilização do termo "mercado" em época tão remota, o trabalho de Sérgio Buarque de Holanda destaca a existência de hábitos e costumes que envolviam a plantação e o fabrico da farinha de mandioca, do milho e do trigo, como também de outras culturas agrícolas, que remontam aos primórdios da colonização de Piratininga. Cf: *Caminhos e fronteiras*. São Paulo: Cia das Letras, 1994. Especialmente os capítulos da segunda parte (Técnicas Rurais). A primeira edição foi publicada em 1957.

6 Rosane Carvalho Messias. *O cultivo de café nas bocas do sertão paulista:* mercado interno e mão de obra no período da transição – 1830-1888. São Paulo: Unesp, 2003, p. 48. Grifos nossos.

estado, porém, a partir da descrição de uma propriedade agrícola de 1915 podemos imaginar que estas atividades de "subsistência[7]" coexistiram com a atividade cafeeira. A fazenda Atalaia, de propriedade de Hermínia Ferraz Borba é assim descrita no Álbum para o ano de 1915: "Tem a área de 600 alqueires, na quase totalidade de terras roxas, dos quais 240 plantados com 436.000 pés de café; 100 em pasto com 100 cabeças de gado bovino, 45 muares, 30 éguas, 06 cavalos e 01 jumento, **60 alqueires para plantação de cereais** e 200 para extração de madeiras[8]". Evidentemente uma parcela da produção de cereais destinava-se ao consumo dos colonos, porém, veremos adiante que estas produções também entravam no "giro mercantil", muitas das quais embarcadas e desembarcadas nas estações ferroviárias.

O próprio município de São Carlos, eminente centro produtor que apresentava uma das maiores médias de cafeeiros por propriedade do interior paulista (cerca de oitenta mil cafeeiros em 1920[9]), apresentava destacada produção de alimentos. Segundo a *Estatística Agrícola do município de São Carlos do Pinhal*, organizada pelo Clube da Lavoura em 1899, colheram-se as seguintes quantidades: um milhão e duzentas mil arrobas de café, 450.000 alqueires (50 litros) de milho, 7.000 de arroz, 44.000 de feijão, além de batata inglesa, batata doce, fumo e mandioca.[10] A estatística alerta que mesmo com esta produção de alimentos o município ainda

7 Não concordamos com o termo "lavouras de subsistência", pois nos dá a falsa idéia de que eram cultivadas unicamente para tal finalidade. O termo "produção mercantil de alimentos" nos parece mais adequado, pois com o desenvolvimento do complexo econômico paulista (e mesmo antes) estas atividades foram adquirindo um caráter preponderantemente mercantil. Caio Prado Jr. utiliza abertamente o termo "lavouras de subsistência" para se referir às demais culturas agrícolas que não aquelas destinadas à exportação. Talvez daí derive o equívoco.

8 ARARAQUARA (Município). *Álbum de Araraquara para o ano de 1915*. Câmara Municipal de Araraquara, 1915, p. 167.

9 José Francisco de Camargo. *Crescimento da população no estado de São Paulo e seus aspectos econômicos*. São Paulo: FIPE, 1981, p. 92. v. II e III.

10 Estatística Agrícola do município de São Carlos do Pinhal, organizada pelo Clube da Lavoura em 1899. In: Oswaldo Mário Serra Truzzi. *Fontes estatístico-nominativas da propriedade rural em São Carlos:* 1873-1940. São Carlos: Edufscar, 2004, p. 50.

"importava"[11] arroz, toucinho, farinha de trigo, aguardente, açúcar, carne seca e bacalhau. Em São Carlos a cafeicultura ocupava uma área de 12.523 alqueires em 1905, enquanto a cultura do milho ocupava 9.252,5 alqueires e o feijão 4.061,25 alqueires, revelando certo grau de diversificação da agricultura.

Dificilmente se encontraria na região de Araraquara e São Carlos, como em quase todo o interior paulista,[12] fazendas unicamente especializadas na produção de café. Nas fazendas de maior dimensão uma parte das terras sempre era destinada à produção de "cereais". Lá também, ao lado dos terreiros, das tulhas e das casas de máquinas, avistavam-se monjolos para pilar o milho, moinhos para a produção de fubá, pilão para "socar" o arroz, pastos para as criações e carroças para transportar toda esta produção para as vendas, cidades e estações. Nos sítios e chácaras algumas partes das terras, como também as próprias fileiras do cafezal, destinavam-se ao plantio de outros gêneros, tendendo esta faixa de propriedades mais claramente à policultura, resguardando-se, evidentemente, a dominante posição da cafeicultura. O café e as outras culturas conviveram e se viabilizaram mutuamente.

Lélio Oliveira, em estudo que versa sobre Franca, situada no extremo nordeste do estado, destaca que a produção de alimentos e a criação de animais, atividades pretéritas à cafeicultura, foram dinamizadas em função da aproximação dos trilhos da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro (doravante CMEF ou Mogiana), ampliando-se consideravelmente

---

11 Termo comumente utilizado no interior paulista à época, que não se refere especificamente ao comércio entre dois países, mas também ao fluxo de entrada de produtos oriundos de outros municípios.

12 Trabalhos como o de André Argolo Ferrão (*Arquitetura do café*. Campinas: Editora da Unicamp; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004) para a região de Campinas, o de Vladimir Benincasa (*Velhas fazendas:* arquitetura e cotidiano nos Campos de Araraquara – 1830-1930. São Paulo: Edufscar/Imprensa Oficial, 2003) para a região de Araraquara indicam esta fusão entre a arquitetura do café e elementos e construções próprias de outras atividades agrícolas e criatórias.

as possibilidades de negociação destes gêneros e das reses criadas ou simplesmente "engordadas[13]" na região. O autor ressalta também o caráter "híbrido" de muitas das propriedades rurais ali sediadas, voltadas tanto para a produção dirigida à exportação quanto à produção dirigida ao mercado interno. No inventário de Joaquim Garcia Lopes da Silva, eminente produtor local, lista-se uma estrutura assim discriminada: "três paióis, sendo um para chiqueiro, um rancho para porcos, dois monjolos, um monjolo de fubá, uma cocheira com dependências, uma máquina de beneficiar café e arroz, tulha para café e rancho para carros de boi. Na descrição dos bens, encontrava-se também cem sacos de feijão (200$000), setenta carros de milho (1:920$000), quinhentos sacos de arroz em casca (5:500$000), quatro mil arrobas de café (20:000$000) e mais doze mil arrobas deste mesmo produto (60:000$000) pendentes da safra passada.[14] Assim como nos casos acima citados, as sacas de café atingiam maior valor unitário e absoluto, porém, o que buscamos salientar neste momento é a existência de uma produção de alimentos em regiões de cafeicultura.[15]

13 Os campos e pastos desta região são assim descritos pelos "Questionários sobre as condições da agricultura dos 173 municípios do estado de São Paulo, realizado pelo Serviço de Inspeção e defesa agrícolas do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio de 1913: 'nos campos; macega, capim lanceta, etc; nos pastos: capim gordura roxo e Jaraguá; há campos ervados; é célebre o capim gordura de Franca, cuja semente é tão espalhada pelo Brasil, com tantas vantagens para os agricultores, que muito o procuram'". Agradecemos a gentileza de Henry Marcelo Martins Silva que nos proporcionou o contato com esta documentação.

14 Lélio Luiz de Oliveira. *Heranças guardadas e transições ponderadas:* história econômica do interior paulista. Franca: UNESP-FHDSS; UNI-FACEF, 2006, p. 94.

15 Aparentemente, tais características são perceptíveis nas demais áreas de cafeicultura, como podemos observar neste trecho extraído de Mônica Ribeiro de Oliveira: "A existência de lavouras de alimentos no interior de fazendas cafeeiras deve ser considerada um traço estrutural do sistema agrário cafeicultor [...] a presença destas lavouras implementava a capacidade reprodutiva das fazendas que precisavam recorrer menos ao mercado para a satisfação das necessidades de subsistência da unidade". O estudo da autora trata de alguns municípios da zona da mata mineira. Cf: Cafeicultura mineira: formação e consolidação – 1809-1870. In: IX SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA. *Anais*... Ver também o estudo de João Luís Fragoso sobre um município fluminense. *Sistemas agrários em Paraíba do Sul:* 1850-1920. Um estudo de relações não capitalistas de produção. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983.

O estudo de Flávia Arlanch de Oliveira, que versa sobre Jaú, destaca a recorrência, neste município, de características muito próximas às acima citadas: a ausência de uma maior especialização das unidades produtoras, produção voltada ao mercado interno que precede e posteriormente convive com a cafeicultura, e a manutenção das atividades criatórias (em maior ou menor grau dependendo do local). Segundo a autora, verifica-se com a aproximação dos trilhos da Paulista (1887) a diminuição da área destinada ao plantio de fumo e de cana-de- açúcar (provavelmente por conta da inviabilidade do plantio conjugado entre as ruas dos cafeeiros), que paulatinamente foram substituídos pelo café, porém, destaca-se também a manutenção e ampliação da produção de gêneros que circulavam prioritariamente nos mercados locais e extraordinariamente em mercados mais distantes, tais como arroz, milho e feijão. Arlanch de Oliveira nota que Jaú apresentava uma destacada heterogeneidade fundiária em função da diversidade de tipos de solos que ali se encontravam. Nas porções com predominância da terra roxa estabeleceram-se as maiores fazendas, onde, segundo a autora, "a racionalidade da organização do espaço produtivo em termos capitalistas estava mais presente[16]". Já nas paragens jauenses com solos de pior qualidade predominavam as pequenas e médias fazendas, mais diretamente propensas à policultura, mas onde também se cultivava o café.

A partir de estudos que não versam diretamente sobre a cafeicultura mas que tratam de outras regiões paulistas podemos imaginar um caráter econômico semelhante aos citados. É o caso, por exemplo, dos municípios que se ligavam indiretamente às feiras de muares de Sorocaba, tais como Botucatu e Itapetininga, que foram aos poucos se destacando na produção de alimentos voltada ao mercado interno, prioritariamente ao

16 Flávia Arlanch de Oliveira. *Faces da dominação da terra:* Jaú 1850-1910. Marília: UNESP; São Paulo: FAPESP, 1999. p. 153.

abastecimento das tropas – mas também destinada ao quadrilátero do açúcar – como também se constituindo como interessante rota de desvio dos impostos cobrados nas barreiras comerciais, contrabandeando as mulas que vinham do Sul para Rio Claro e Franca, entrepostos situados a norte.[17] A recorrência de pequenos plantéis de escravos, destacada por César Múcio Silva, corrobora a hipótese de uma formação econômica com predominância de pequenas propriedades com baixo grau de especialização também ao sul do estado,[18] definindo um tipo de sociedade e de atividade econômica com que a cafeicultura iria se defrontar futuramente, no final do século XIX e início do século XX.

O estudo de Hilário Domingues Neto evidencia outro espaço paulista onde a produção voltada ao mercado interno teve destaque. Trata-se do trecho fluvial da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Navegação que operava no rio Mogi-Guaçu, num percurso de duzentos quilômetros, cortando Porto Ferreira, Santa Rita do Passa Quatro e estendendo-se ao norte do estado, nas proximidades de Barretos. Domingues Neto destaca que a economia que se desenvolvia no vale do Mogi-Guaçu direcionava-se mais diretamente para uma economia de abastecimento interno com base na agricultura e na pecuária, uma vez que pelos seguidos anos de operação do trecho fluvial (1890-1903) o tráfego de outras mercadorias (inclusive o sal) fora mais substancial do que o de café.[19]

O que se verifica na Província de São Paulo em período precedente à cafeicultura em grandes escalas é a convivência e interrelação de diferentes circuitos e produções, formando um "mosaico" e um cenário marcado

17 Maria do Carmo S. DI Creddo. *Terras e índios no Vale do Paranapanema*. São Paulo: Arte e Ciência, 2003, p. 59.

18 César Múcio Silva. *Processos-crime:* escravidão e violência em Botucatu. São Paulo: Alameda, 2004.

19 Hilário Domingues Neto. *Singrando o Mogi-Guaçu:* um estudo sobre a formação de um mercado interno regional –1883-1903. Dissertação de Mestrado. Araraquara: FCL-UNESP, 2001.

pela diversidade. Casa Branca,[20] por exemplo, fora destacada praça comercial de escravos vindos de Minas Gerais, alocados prioritariamente nas áreas produtoras de açúcar de Campinas, Piracicaba, Porto Feliz e Itu, que por sua vez demandavam parcela do comércio de muares provenientes do sul e transacionados em Sorocaba,[21] utilizados para transporte e tração. Franca[22] polarizava o comércio de sal no Centro-Oeste brasileiro e, em sentido contrário, recebia e despachava boa parte do "gado em pé" vindo de Goiás e de Uberaba com destino ao Rio de Janeiro (capital), à cidade de São Paulo e a Campinas, pela antiga "*estrada dos goiazes*". Barretos, ao norte do estado, destacava-se nas atividades criatórias e de invernadas polarizando o comércio do gado proveniente do Taboado e do atual Triângulo Mineiro, cortando também os Campos de Araraquara. No extremo oeste, nas regiões posteriormente cortadas pelas estradas de ferro Sorocabana e Noroeste do Brasil, verificava-se uma vida econômica menos intensa, porém já tocada pelos negociantes, que se valiam do apresamento de indígenas utilizando o caminho das Monções. No Vale do Paraíba paulista já se verificava uma maior especialização na produção de café, capitaneada pelo capital fluminense e ainda cultivado com mão-de-obra cativa, e a capital do estado aos poucos ia se tornando uma espécie de pólo centrípeto de toda esta formação econômica, função que ocupará definitivamente com o advento das ferrovias e da industrialização.

É este o cenário econômico com o qual os empreendimentos ferroviários irão se deparar no final do século XIX. Evidentemente, companhias como a CMEF, a Paulista e a Sorocabana tinham ciência de todo este volume comercial, e traçaram planos para de alguma forma trazer para si

---

20 Ronaldo Marcos dos Santos. *Resistência e superação do escravismo na Província de São Paulo:* 1885-1888. São Paulo: IPE/USP, 1980.

21 As feiras de Sorocaba também abasteciam o mercado mineiro, baiano e fluminense. *Cf:* Nanci Marti Chiovitti. *Discursos do progresso:* Sorocaba e o fim das feiras de muares. Campinas: IFCH/UNICAMP, 2003.

22 Pedro Geraldo Tosi. *Capitais no interior:* Franca e a história da indústria coureiro-calçadista – 1860-1945. Franca: FHDSS-UNESP, 2003, capítulo 01.

os circuitos comerciais já estabelecidos e que certamente seriam dinamizados pelos trilhos e pelo café. É certo que as potencialidades de tal ou qual área para a cafeicultura (atividade mais rentável) tinham forte peso na decisão dos traçados, porém, os acionistas destas companhias desconheciam os circuitos, rotas, produtos e caminhos já estabelecidos? Cremos que não. Vejamos algumas evidências.

Em artigo que versa sobre a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Navegação, Perinelli Neto evidencia, a partir dos relatórios da Diretoria desta empresa, lavrados entre 1869 e 1909, alguns dos motivos que levaram os trilhos em direção ao norte do estado, especialmente à região de Barretos. O autor demonstra que a Cia. Paulista objetivava "capturar" parte do comércio de sal e de gado existente entre Goiás, Minas Gerais, Mato Grosso e São Paulo, pois numa das referências aos relatórios, ressalta o interesse da Paulista em drenar para si parcela considerável das rotas salineiras, viabilizando a navegação fluvial do rio Mogi-Guaçu (o que ocorreu entre 1890 e 1903, conforme vimos anteriormente).[23] A Cia. Paulista também planejava garantir sua atuação no histórico comércio de gado polarizado por Barretos, haja vista a exitosa influência que exerceu sobre o governo paulista para a efetuação de melhoramentos na estrada que ligava o Porto do Taboado a Jaboticabal. O objetivo desta nova rota era interromper o comércio de gado existente entre o atual Mato Grosso do Sul e Uberaba, uma vez que de lá os animais eram embarcados nas estações da CMEF.[24] Assim, além de se beneficiar de circuitos comerciais já

23 "O ano de 1877 deixa um pouco mais claro o motivo de estender os trilhos até o referido vale fluvial: tenciona-se estabelecer um serviço de transporte de sal no rio Mogi-Guaçu, cujo custo final desse produto em Uberaba seja menor do que aquele que é carreado pelos carros de boi vindos de Casa Branca, portanto, que o recolhem junto aos trilhos da Mogiana. Visando levar esse intento até o fim é que ocorre o planejamento de se estender os trilhos até Pirassununga, pois assim ficará o sal a distância apenas de dezoito a vinte quilômetros de excelente caminho, até Porto Ferreira". Cf: Humberto Perinelli Neto. Era a Paulista uma ferrovia cata-café? Apontamentos sobre o comércio de gado e as ferrovias em São Paulo. *Histórica – Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo*, n. 32, 2008, p. 04.

24 Trecho de uma Ata lavrada em 1895 revela esta intenção da Cia. Paulista: "Até o presente

estabelecidos e cada vez mais promissores, a Cia. Paulista visava também restringir as potencialidades de sua concorrente direta pelos mercados do sertão, a Cia. Mogiana.

A Cia. Mogiana, por sua vez, também tinha os seus projetos de extensão da malha ferroviária em direção a importantes centros comerciais do sertão, visando atuar no comércio de sal, de gado e demais produções que por ventura viessem a atingir um maior grau de desenvolvimento. Em estudo que realizamos no passado, a partir de alguns trechos de relatórios desta companhia publicados no jornal *O Nono Districto*, pudemos perceber que a CMEF, ao definir o traçado da linha férrea, considerava os pólos dos circuitos comerciais já estabelecidos como pontos obrigatórios de passagem, obedecendo, evidentemente, aos destinos estipulados nos contratos de garantias de juros. Não é aqui necessário salientar que as novas zonas promissoras para a cafeicultura, as disputas políticas locais, os obstáculos geográficos e os nexos que envolviam a própria legitimação do Estado Nacional em distantes paragens (tributação) também pesavam neste cálculo, de modo que a CMEF, ao fim e ao cabo, por todos estes motivos, possuía uma linha-tronco extremamente sinuosa e repleta de ramais e sub-ramais entre Campinas-SP e Araguari-MG, seu ponto final, situada na divisa deste estado com Goiás[25] (ver mapa em anexo).

---

momento essa vasta região, que tem por centro a povoação de Sant'Anna do Paranahyba, em falta de outra sahida tem exportado os productos de sua indústria, que consiste principalmente na criação do gado vaccum, pela cidade de Uberaba, de onde são encaminhados para São Paulo, ou para o centro de Minas. Basta, porém, lançar um olhar para a carta geographica da República para ver a imensa volta que é preciso fazer para vir de Sant'Anna do Paranahyba [atual Paranaíba-MS] a Uberaba, com destino aos centros povoados de Minas e São Paulo, e desde então comprehender o considerável encurtamento de distância que haverá com a ligação directa de Sant'Anna ou antes do porto do Taboado junto a confluência do rio Grande com o Paranahyba, á Villa de Jaboticabal, passando a São José do Rio Preto". (sic.) Cf: Relatório da Directoria da Companhia Paulista para a sessão de Assembléia Geral de 2 de abril de 1895. Arquivo Público do Estado de São Paulo. *In:* Humberto Perinelli Neto. *Op. Cit.*, p. 07-08.

25 Exemplo disso são os apontamentos sobre a rota comercial do Barreirinho, que seria "capturada" pela Cia. Mogiana caso se dirigisse ao município de Sacramento-MG, como realmente aconteceu: "O Sacramento, que fica ao norte de Franca, e muito à direita de Uberaba, e que é

Na verdade, as aspirações da Companhia Mogiana iam muito além do Triângulo Mineiro. Um projeto seriamente considerado pelos dirigentes e acionistas era a extensão dos trilhos até as margens do rio Araguaia, no Porto de Santa Leopoldina, ponto no qual alcançaria a também almejada companhia de navegação fluvial que seria organizada pelo General Couto de Magalhães, conectando-se por esta forma "todo o sul do Império com o Amazonas[26]". Há que se considerar que com o advento da República os planos de integração nacional e a própria capacidade política e econômica dos dirigentes de estados menos desenvolvidos (como Goiás) foram seriamente restringidos, uma vez que a capacidade de oferecer benefícios e garantias de juros aos investidores diminuiu em função da reforma tributária.[27] Isso talvez ajude a explicar o fato de a Cia. Mogiana nunca ter cumprido o seu "desiderato[28]".

Paulo Roberto de Oliveira, em estudo que versa sobre as possibilidades e vicissitudes da integração fluvial de Goiás com o Pará e da integra-

---

servido pelo porto do Barreirinho, nas proximidades do Jaguara, é hoje um dos mais importantes centros do commercio do sertão. Por aquella cidade passam actualmente mais de 60.000 saccos de sal por anno, o mesmo que dizer duas terças partes do sal que consome o centro, sem contar outras mercadorias. Existem no Sacramento diversos estabelecimentos commerciaes, sendo um dos mais importantes o de Simão Caleiro que vende para o centro, além de outros gêneros, de 18 a 20 mil saccos de sal. Toda a parte de Minas que comprehende Araxá, Patrocínio, Patos, Água Suja, Carmo do Paranahyba, Bagagem, Sant'Anna, Brejo, Dores de Santa Juliana, Paracatu, Formosa, etc. e Goyaz desde a capital, Santa Luzia, Bonfim, Meia-Ponte, Villa Bella, Santa Cruz, Pouso Alto, Caldas, Rio Verde, Jaraguá, Catalão, Vaivém, Corubá e outros, fazem quase todo o seu abastecimento no Sacramento ou n'esta cidade pela via do Barreirinho". (sic.). Cf: Jornal O Nono Districto de 15 de julho de 1883. *In:* Pedro Geraldo Tosi e Rogério Naques Faleiros. Nas Fronteiras do Capitalismo: a Mogiana e os (des)caminhos da expansão ferroviária. *Locus: Revista de História.* Juiz de Fora, vol. 06, n.2, 2000, p. 122.

26 Pedro Geraldo Tosi e Rogério Naques Faleiros. *Op. Cit.,* p.114.

27 Segundo a Constituição de 1891 os impostos advindos das importações pertenceriam à União, ao passo que os impostos advindos das exportações pertenceriam aos Estados. Isto criou uma marcada assimetria entre o poder econômico de governos estaduais mais diretamente ligados à exportação de algum produto e os demais. Haja vista, por exemplo, os recursos destinados pelo estado de São Paulo para a atração de mão de obra estrangeira, experiência que foi muito mais tímida nos demais estados da federação.

28 Pedro Geraldo Tosi e Rogério Naques Faleiros. *Op. Cit.,* p. 126.

ção ferroviária com São Paulo (via CMEF) destaca que o fluxo de cargas no ramal de Catalão[29] foi considerado satisfatório no início do século XX, pois o transporte de animais ("exportação") no trecho mineiro representava 24% do total da linha, e o de sal ("importação") representava 42% do total. Isso, porém, não fora suficiente para empolgar os acionistas a singrar o rio Paranaíba rumo a Goiás, e o ramal Catalão da CMEF nunca tocou o município goiano que o batizara. O autor explica que a crise econômica da década de 1890 e o peso crescente dos empréstimos internacionais obstaram qualquer possibilidade de prolongamento *vis a vis* a diminuição da receita desta companhia ferroviária em função do paulatino esgotamento dos solos ocupados pela cafeicultura. Há que se considerar também que o trecho mineiro da CMEF fora sempre deficitário, o que desencorajava a expansão dos trilhos rumo a Goiás, região economicamente semelhante ao Triângulo Mineiro, ou seja, com predominância das atividades criatórias. Aventamos também a possibilidade de que os empréstimos internacionais só seriam subscritos em Londres (principal praça creditícia) se a CMEF anunciasse prolongamentos em direção a promissoras zonas cafeeiras, pois os riscos seriam menores do que em eventuais incursões rumo ao Brasil Central, revelando certa discricionariedade do capital financeiro internacional sobre as companhias ferroviárias.

Preterindo Goiás e os planos iniciais de prolongamento, a CMEF optou por estender os seus trilhos pela zona cafeeira do sul de Minas (Muzambinho, Guaxupé, São Sebastião do Paraíso e demais municípios circunvizinhos) face à decadência dos principais centros produtores de

29 Este ramal se estendia da divisa entre o estado de São Paulo com Minas Gerais, na estação de Jaguará, até Araguari-MG, sendo composto pelas estações de Jaguará, Sacramento, Conquista, Guaxima. Engenheiro Lisboa, Paineiras, Gamma, Rodolpho Paixão, Uberaba, Mangabeira, Palestina, Burity, Irára, Sucupira, Uberabinha (atual Uberlândia), Sobradinho e Araguari. Neste trecho da linha, o comércio de café e de cereais foi sempre pouco significativo. Cf: Paulo Roberto de Oliveira. *Entre rios e trilhos:* as possibilidades de integração econômica de Goiás na Primeira República. Franca: FHDSS/UNESP, 2007, p. 59-63.

café tributários de sua linha (Ribeirão Preto, São Simão, Cravinhos e Amparo) verificada a partir de 1913. Cabe lembrar que a Cia. Mogiana, em função do "privilégio de zona", não tinha acesso às zonas cafeeiras do oeste paulista, região tributária da Cia. Paulista,[30] da Estrada de Ferro Sorocabana, da Estrada de Ferro Noroeste do Brasil e da Estrada de Ferro Araraquarense, como também de estradas de ferro de menor dimensão como a Douradense e a Estrada de Ferro de Morro Agudo.

Em que medida esta discussão a respeito dos prolongamentos ferroviários se relaciona com nosso objeto de estudo? Ora, será mera coincidência o fato de o trecho não cafeeiro da CMEF, no Triângulo Mineiro, registrar seguidos déficits operacionais? Cremos que não. Por qual motivo esta companhia ferroviária optou por desbravar as zonas mais propícias à cafeicultura no sul de Minas Gerais a despeito do prolongamento rumo a Goiás? A resposta, como veremos, liga-se às especificidades da relação entre a cafeicultura e as demais atividades agrícolas e criatórias.

Especialização relativa ao nível da produção

Neste ponto da análise somos tributários da noção de "complexo cafeeiro" desenvolvida no âmbito da Escola de Campinas. Tal como transcrevemos em nota na introdução deste texto, a perspectiva de Cano visa apreender a totalidade de uma formação econômica, lançando luz sobre os mecanismos e inter-relações estabelecidas no processo de acumulação de capitais. Parte da idéia de que a economia paulista operava, a partir de 1886, na base de relações capitalistas de produção, aspecto qualitativamente diferenciado em relação às formações econômicas pretéritas, tais como

30 Interessante notar que a Cia. Paulista, a despeito da pujante pecuária de Barretos, de Mato Grosso e dos projetos iniciais de seus acionistas, também dirigiu seus esforços para estender seus tentáculos às regiões cafeeiras além de Jaú, tais como Presidente Alves, Lençóis Paulista, Garça e Marília, em trecho conhecido como "Alta Paulista".

a cana-de-açúcar no Nordeste e a mineração no interior da América Portuguesa. Ainda segundo Cano, esta característica possibilitou o adensamento do mercado e uma pujante produção de alimentos, inicialmente subsidiária da produção cafeeira, pois que eram praticadas em conjunto, aspecto típico das relações de colonato. Segundo o autor, "tomando-se como índice 100 a produção média de 1901-06, os principais produtos evoluíram, no período 1925-30, da seguinte forma: açúcar 338, feijão 331, milho 215, arroz 689, algodão 509 e café 192[31]". No mesmo período a população do estado de São Paulo duplicou, aumentando sobretudo nas grandes cidades e impondo demandas cada vez maiores à produção de alimentos, que, apesar de crescente, ainda não atingira a auto-suficiência.

Os dados acima expostos denotam a existência de um intenso fluxo de mercadorias agrícolas (exclusive café) no espaço interno do estado de São Paulo, e a formação de uma oferta contínua e crescente fora, segundo o autor, um dos pré-requisitos para a industrialização paulista. Concordamos com tal assertiva, porém, pensamos ser necessária uma melhor qualificação de como funcionava a produção mercantil de alimentos nas regiões ocupadas pela cafeicultura. O ponto de partida deve ser a percepção das relações de produção mais imediatas deste complexo econômico: as relações de trabalho travadas no campo entre fazendeiros e trabalhadores (genericamente chamados de colonos). Ao lavrarem escrituras de formação e trato de cafeeiros definiam-se exatamente quantos cafeeiros seriam formados e/ou tratados como também os espaços disponíveis ao plantio das demais culturas, fazendo-se necessário, evidentemente, a existência de uma fronteira agrícola em expansão. Nestes termos, à expansão da atividade nuclear (cafeicultura) corresponde um crescimento considerável dos demais plantios, sendo as fazendas de café um espaço de recorrência da

31 Wilson Cano. *Raízes da concentração industrial em São Paulo*. 4. ed. Campinas: IE/Unicamp, 1998, p.75.

policultura, tendência mais nítida nas unidades produtoras de pequeno e médio porte (referimo-nos aqui às que possuíam menos de 50.000 cafeeiros).

A despeito de literatura que aponta a ascensão social de colonos mediante a livre comercialização dos alimentos produzidos,[32] Faleiros[33] desenvolve o argumento de que parcela significativa destas produções de arroz, milho, feijão, mamonas e batatas eram concentradas pelos fazendeiros, pois estes, ao definirem os termos de contrato, estabeleciam cláusulas de preferência de venda (muitas vezes abaixo dos preços de mercado) e taxavam sobremaneira estas atividades, notadamente no transporte e beneficiamento, de modo que a pulverizada produção dos colonos do café, ao final do ano agrícola, encontrava-se em grandes quantidades nas mãos dos fazendeiros. Outro mecanismo bastante difundido e que agia no mesmo sentido eram as "Vendas" das fazendas, locais nos quais, mediante a entrega de parte da produção de alimentos, os colonos adquiriam os bens necessários para a sua vida. Os adiantamentos e empréstimos liquidados com alqueires de arroz e milho também agiam no mesmo sentido, de modo que seria incorreto pensar que estes trabalhadores eram livres para negociar seu produto.

É certo que estas culturas tinham autonomia muito relativa, conforme assinalou Wilson Cano,[34] porém garantiam certo retorno aos fazendeiros, principalmente se considerarmos um cenário de rápida e intensa industrialização e correlata urbanização, criando-se um mercado de maior

32 Em especial o trabalho de Thomas Holloway. *Imigrantes para o café:* café e sociedade em São Paulo 1886-1934. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

33 Rogério Naques Faleiros. *Fronteiras do café:* fazendeiros e "colonos" no interior paulista. Tese de doutoramento. Campinas: IE/UNICAMP, 2007.

34 "O desenvolvimento e a diversificação da agricultura paulista (exclusive café) está intimamente vinculado ao processo de desenvolvimento da cafeicultura, que se expandiu ao consolidar o sistema de colonato. [...] Essa agricultura era totalmente dependente da atividade nuclear, o café, e, portanto, tinha autonomia muito relativa". Cf: Wilson Cano. *Op. Cit.,* p. 71-2.

dimensão. Não negamos a centralidade do café no processo de acumulação, porém consideramos que, para o fazendeiro, atuar no mercado de alimentos era uma estratégia interessante, e, por isso, operacionalizaram uma série de estreitamentos de mercado aos seus subordinados na fazenda, sendo o nexo perceptível a partir das escrituras de formação e trato de cafeeiros, pesquisadas por Faleiros. O ponto é que existia uma hierarquia de rentabilidades capitaneada pelo café, sobretudo pelo fato de que gerava divisas, o que não significa dizer que as demais atividades não tinham importância. Assim, a dualidade mercado interno/externo parece se desfazer, sucumbindo à própria lógica dos negócios. Talvez não fizesse tanta diferença ao fazendeiro o fato de seus rendimentos estarem vinculados ao consumo de café na França ou ao consumo de arroz na metrópole paulistana, conquanto que se realizasse o valor.

Este argumento talvez explique por que as Companhias Mogiana e Paulista, num determinado momento de suas trajetórias, optaram por estender seus tentáculos às áreas com potencialidade para a produção de café, e não às paragens mais distantes de Goiás e Mato Grosso. Estas companhias, respectivamente, expandiram-se para o sul de Minas Gerais e para o oeste paulista (ramal da Alta Paulista), em detrimento dos planos de expansão citados anteriormente. A questão é: sem uma atividade de alta lucratividade em termos de preços internos, nos moldes de uma economia agroexportadora, não se verifica um processo mais amplo de diversificação e dinamização que seria atrativo (pré-condição) para investimentos de grande escala, tal como as ferrovias. Talvez por isso o Brasil tenha, até os dias atuais, problemas com a integração do mercado nacional[35] e, conseqüentemente, disparidades regionais crescentes.

Do ponto de vista do mercado interno para a produção de alimentos, há que se destacar a importância da cidade de São Paulo para a efeti-

35 Neste ponto, ver João Antônio de Paula. O mercado e o mercado interno no Brasil: conceito e história. *História Econômica & História de Empresas*. v. 1, 2002, p. 07-39.

vação dos circuitos. Nos *"Questionários sobre as condições da agricultura dos 173 municípios do estado de São Paulo"*, realizados pelo Serviço de Inspeção e defesa agrícolas do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio de 1913, a capital, no quesito exportação/importação,[36] é assim descrita: *"Importa cereais, gêneros de primeira necessidade, matéria-prima para as construções, fábricas, etc. Exporta produtos manufaturados, tecidos, etc"*[37]. Ainda sobre as importações, os questionários revelam que os cereais consumidos em São Paulo eram quase todos produzidos no interior e em parte nos municípios vizinhos de Cotia, Guarulhos, Itapecerica e Santo Amaro. Nestes termos, tal circuito comercial denota uma divisão do trabalho onde os municípios do interior se especializaram, no âmbito do mercado interno, na produção de alimentos, cereais por suposto, e a capital se especializou na produção de bens de consumo industrializados e materiais de construção, tais como as cerâmicas produzidas nas argilosas margens dos rios Tietê e Pinheiros. Evidentemente, se trouxermos *à baila* o conceito cepalino de deterioração dos termos de troca, verifica-se, a partir deste circuito – desta divisão do trabalho – uma concentração de renda na capital, construída sobre uma especialização relativa ao nível da produção.

Fernand Braudel ilumina esta questão ao definir os espaços das economias-mundo.[38] Segundo o autor, as economias-mundo têm um limite,

36 Cabe lembrar que os termos exportação e importação não se referiam exclusivamente ao comércio entre diferentes países, mas designavam quaisquer tipos de entradas e saídas ao nível municipal.

37 Verificava-se na capital paulista desenvolvida cultura de hortaliças e verduras nas regiões de Santana, Tremembé, Carandiru, Perdizes, Água Branca, Cambuci, Ipiranga, Mooca, Cantareira, Avenida Paulista e Vila Americana. Estas produções, segundo os questionários, eram destinadas ao consumo dos próprios habitantes da metrópole. Cf: Questionários sobre as condições da agricultura dos 173 municípios do estado de São Paulo. *Op. Cit.,* p. 448. Destacavam-se as produções de abóbora italiana, alface, tomate, chicória, pepino, cebola, couve, repolho, pimentão, alcachofra e nabo.

38 "A economia-mundo envolve apenas um fragmento do universo, um pedaço do planeta economicamente autônomo, capaz, no essencial, de bastar a si próprio e ao qual suas ligações e trocas internas conferem certa unidade orgânica". Cf: Fernand Braudel. *Civilização material, economia e capitalismo:* séculos XV-XVIII. O Tempo do Mundo. São Paulo: Martins Fontes, 1996,

um centro e são hierarquizadas. "Elas têm limites e a linha que as contorna conferem-lhe um sentido, tal como as margens explicam o mar"[39]. A economia-mundo implica em um centro em benefício de uma cidade e de um *capitalismo* já dominante, seja qual for a sua forma; e são hierarquizadas, sendo esse espaço a soma de economias particulares, umas pobres, outras modestas, sendo a única relativamente **rica** no seu centro. Daí resultam desigualdades, diferenças de voltagem, através das quais fica assegurado o funcionamento do conjunto.

Podemos pensar, a partir destas definições, que as regiões além de Araguari-MG (no caso da Mogiana) e além de Barretos (no caso da Paulista) estavam fora dos limites das trocas, ou eram superficialmente tocadas por elas, verificando-se, a partir daí, baixo grau de integração com o centro e o recorrente atraso. A capital paulista, como vimos, exercia papel central, constituindo um conjunto de múltiplas coerências, pois as diversas zonas de uma economia-mundo estão sempre voltadas para um mesmo ponto, o centro, lugar de eleição da acumulação e onde se verifica mais claramente um processo de centralização e concentração da riqueza. Isso não implica dizer, ainda com Braudel, que não se verifique em algumas cidades do interior paulista um processo de especialização restrito à esfera da produção agrícola. "Cidades-etapa rodeiam o pólo a maior ou menor distancia – mais respeitosamente ou menos -, associadas ou cúmplices, mais freqüentemente ainda sujeitas ao seu papel secundário. Sua atividade ajusta-se à da metrópole: montam guarda ao seu redor, remetem para ela o fluxo dos negócios, redistribuem ou encaminham os bens que ela lhes confia, agarram-se ao crédito ou submetem-se a ele. [...] As metrópoles apresentam-se com um séquito, uma comitiva [...] um arquipélago de cida-

p. 12. No caso de economias agro-exportadoras, há que se considerar que se ligam a conjuntos maiores via comércio e crédito.

39 Fernand Braudel. *Op. Cit.,* p.16.

des, e a expressão dá a imagem"[40]. Campinas, Ribeirão Preto, São Carlos, São José do Rio Preto, Sorocaba, Piracicaba, Marília, Franca, Presidente Prudente e Bauru compõem este arquipélago de cidades-etapa, especializando-se em algumas atividades produtivas necessárias para o funcionamento desde complexo econômico (bens de consumo), como também, em âmbito regional, na atividade creditícia, comercial e de investimentos nas fronteiras de expansão da cafeicultura.[41] Porém, o centro comanda. E o faz porque exerce a liderança sobre as atividades de exportação do café no **setor financeiro** e atinge alto grau de especialização para as técnicas disponíveis (industrialização). As demais regiões deste complexo econômico se especializam mais claramente na produção agrícola voltada à exportação e diversificação no que se refere à produção mercantil de alimentos (ou especialização relativa ao nível da produção), sem, contudo, atingir os mesmos patamares do centro. Tal diferenciação, que engendra o reforço das hierarquias, se explica pela especialização absoluta ao nível do crédito e da circulação (transportes).

Especialização absoluta ao nível do crédito e da circulação (transportes)

Sobre uma produção e comércio marcadamente diversificados construiu-se toda uma estrutura caracterizada por uma especialização absoluta no que se refere às formas de crédito agrícola e aos transportes. Nestes pontos da cadeia produtiva se percebe nitidamente o papel central da cafeicultura na economia paulista de então. Desde os primórdios da produção de café, passando pelo crédito pessoal (hipotecário), a figura do Comissário ganha destaque como o principal emulador dos investimentos.

40 Fernand Braudel. *Op. Cit.,* p.20.
41 Cf: Rogério Naques Faleiros. *Op. Cit.,* p. 428-30.

Sem o crédito dificilmente poderíamos imaginar a instalação desta atividade econômica no Vale do Paraíba fluminense e paulista, como também não poderíamos explicar a expansão desta atividade para o oeste paulista. Quando se observam diferentes faixas de prestamistas, tanto de comissários de grosso calibre quanto de financistas locais (designados como capitalistas), verifica-se que a maior parte de seus recursos era destinada à cafeicultura e às atividades correlatas, não apenas ao financiamento dos plantios, mas sazonalmente aos adiantamentos necessários para a efetivação das colheitas, para a aquisição de produtos citadinos, de insumos e de maquinário. A importância do crédito é ainda mais central neste complexo econômico se pensarmos que o cafeeiro produz frutos somente a partir do quarto ano, e, ainda assim, registra-se nos anos iniciais uma baixa produtividade.

Exemplo desta modalidade de crédito são as escrituras de compra e venda de café, pesquisadas por Faleiros (2007), aonde se tinha, de fato, uma escritura de empréstimo. Mediante os adiantamentos feitos pelos prestamistas, os fazendeiros se comprometiam a entregar sua produção, como se a empenhassem como garantia ao dinheiro sacado, apresentando aos representantes dos credores (ou aos próprios) os conhecimentos de embarque fornecidos pelas ferrovias. Assim, nestes termos, os homens do crédito iam envolvendo e dominando toda a produção cafeeira, tendência que recrudesce a partir de 1906, momento no qual se verifica uma maior presença das Casas Comerciais internacionais na cadeia do crédito. Há que se considerar também que a classificação dos grãos era feita em Santos, de modo que os produtores não tinham nenhum poder para determinar a qualidade dos grãos embarcados no interior, abrindo espaço para uma negociação amplamente favorável aos prestamistas-comerciantes, em geral, representantes do grande capital cafeeiro.[42] Em escalas mais modestas,

42 Ver Renato M. Perissinotto. *Classes dominantes e hegemonia na República Velha*. Campinas: Editora da Unicamp, 1994.

tratando agora dos "capitalistas" locais e do crédito direcionado à pequena cafeicultura, o que se verifica é um processo de exploração ainda mais intenso, pois os prestamistas, em função das pequenas garantias hipotecárias ofertadas por este perfil de proprietários, praticam taxas de juros ainda mais altas, principalmente em momentos de política econômica contracionista.[43]

Os "capitalistas" locais, comissários e Casas Comerciais internacionais, por sua vez, tornavam-se também reféns das estreitas possibilidades existentes para a valorização de seu capital. Em quais atividades investiriam senão na cafeicultura, nas ferrovias (cujas receitas estavam diretamente ligadas a esta atividade, como veremos), na dívida pública (atrelada à "saúde financeira do país, também diretamente ligada ao café) ou na indústria (como mercado, no limite, era criado pela atividade cafeeira)? Assim, nestes termos, o que se percebe à época é uma especialização absoluta do ponto de vista do crédito, que, na sua quase totalidade, notadamente no interior, era drenado para a cafeicultura. Por isso é difícil imaginar um fluxo crescente e contínuo de crédito disponível especificamente à produção de cereais, à pecuária e à própria indústria nascente. É justamente neste ponto que se manifesta de forma mais evidente a mazela de uma formação econômica de perfil agroexportador: o crédito da sociedade é na sua quase totalidade invertido na atividade que gera divisas.

Neste quadro, seria também difícil imaginar que os empreendimentos ferroviários se organizassem de outra forma senão em função da atividade nuclear deste complexo econômico. Analisemos agora mais detidamente o caso da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro, iniciando pela composição do frete. Flávio Saes aponta que existiam diferenças tarifárias para as diversas mercadorias, sendo que a tarifa do café ascende a mais do que o dobro do que as das outras mercadorias importantes para

43 Não é aqui a ocasião de uma maior discussão a respeito do crédito à pequena cafeicultura. Sobre este tema ver Pedro Geraldo Tosi, Rogério Naques Faleiros, Rodrigo da Silva Teodoro. Crédito e pequena cafeicultura no Oeste Paulista – Franca: 1890-1914. *Revista Brasileira de Economia*, vol. 61, p. 01-22, 2007.

as estradas de ferro. "Por exemplo, em 1874, o café paga 206 réis por tonelada-quilômetro de transporte, ao passo que os gêneros alimentícios (não destinados à exportação) pagam apenas 100 réis. Este diferencial se mantém no tempo, uma vez que em 1936 o café paga no máximo 480 réis por tonelada-quilômetro e os gêneros alimentícios no máximo 290 réis. Assim, portanto, o retorno por serviços semelhantes se modificava muito conforme prevalecesse um ou outro tipo de mercadoria.[44]

A partir deste ponto o autor explica o declínio da rentabilidade das ferrovias, uma vez que à diversificação da produção paulista e de seu impacto na composição dos fretes, percebe-se a prática de tarifas reduzidas, implicando em menor receita quando o café tem menor participação no total, tendência clara com o passar dos anos, sobretudo quando as estradas de ferro deixam de incorporar novas zonas à produção cafeeira, verificando-se, assim, em função do desgaste das zonas produtoras, queda da participação do café na receita total.[45] "As mercadorias que vêm substituir o café levam à mesma ou maior despesa (se a especialização for menor) com receita menor do que a do café. Desse modo, o menor percentual de café (mesmo que se mantenha ou eleve o valor absoluto de café transportado),

44 Flávio Azevedo Marques de Saes. As ferrovias em São Paulo 1870-1940. São Paulo: Hucitec, 1981, p. 121. O autor, à página 124, apresenta-nos o seguinte quadro a respeito da evolução tarifária (1874=100,00):

Tarifas para o transporte	1874	1900	1936
Café	100,00	139,80	223,40
Gêneros Alimentícios	100,00	75,00	140,00
Animais	100,00	152,72	254,54
Madeiras	100,00	140,00	291,66
Variação de Taxa de câmbio	100,00	272,04	627,95

Embora os itens "animais" e "madeiras" apresentem uma maior evolução tarifária, esta não fora suficiente para ultrapassar o custo de frete do café em termos de toneladas por quilômetro. Em 1936 o custo de transporte de animais era de 140 réis por tonelada-quilômetro, e o de madeiras era de 151. O custo de transporte do café era de 392 t/k. Dados da CMEF.

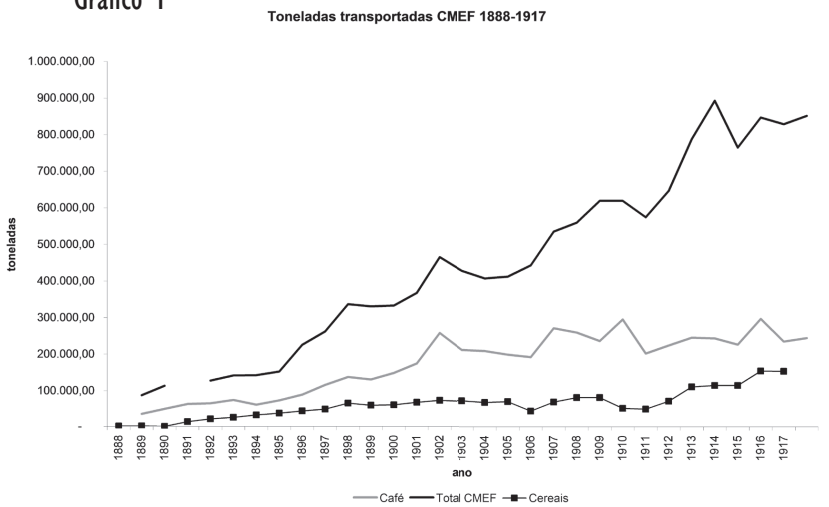
45 O autor considera também o peso crescente do endividamento internacional, que comprometia parcela significativa da receita das companhias ferroviárias, como também o reajuste das tarifas, que não acompanhou a desvalorização cambial.

provoca o aumento do coeficiente de tráfego[46]". Tal aspecto denuncia uma especialização absoluta no que se refere ao transporte ferroviário e da principal forma de circulação de mercadorias: as estradas de ferro.

Vejamos agora como esta característica se manifestou na receita da CMEF entre 1888 e 1917. A partir da consulta aos Relatórios da Diretoria desta companhia ferroviária, especificamente ao que se refere ao volume de tráfego de passageiros e cargas, sistematizamos algumas informações e desenvolvemos os gráficos e tabelas que se seguem.

No que se refere às toneladas transportadas pela Mogiana, percebe-se no período em tela uma quantidade crescente, o que indica, evidentemente, a dinamização e o crescimento do complexo cafeeiro, que se traduz notadamente nas quantidades de café, de cereais, de materiais de construção e de animais embarcados nas estações da CMEF:

Gráfico 1



Fonte: Relatórios da CMEF entre 1888-1917.

46 Flávio Azevedo Marques de Saes. *Op. Cit.,* p.147. Coeficiente de tráfego se refere à razão entre despesas e a receita derivadas exclusivamente das operações de transporte. Assim, a um maior coeficiente de tráfego, corresponde uma menor rentabilidade. No qüinqüênio 1876-80 o coeficiente de tráfego da CMEF era de 55,488, e entre 1936-40 era de 79,826.

Verificamos as curvas da quantidade total de toneladas transportadas pela CMEF, da quantidade de café e da quantidade de cereais embarcadas entre 1888 e 1917. Estas curvas revelam uma diversificação crescente da produção e conseqüentemente dos fretes. Observem que em 1892 a curva referente ao transporte de café acompanha muito proximamente a curva referente ao transporte total da CMEF, ao passo que em 1914 as linhas se distanciam consideravelmente, sendo o transporte total de mercadorias estimado em novecentas mil toneladas, das quais duzentas mil referem-se às sacas de café embarcadas. Como tendência, a curva das toneladas de cereais (arroz, milho e feijão) transportadas acompanha, até 1895, muito proximamente a curva de café embarcado, mas, posteriormente, se distancia. Isso se explica justamente pelo plantio conjugado que apontamos posteriormente, que era praticado prioritariamente nas zonas de fronteira, justamente aquelas cortadas pela CMEF na década de 1890. Na medida em que os cafeeiros vão atingindo a idade adulta e o espaço intercafeeiro vai se tornando mais exíguo, o que se verifica é um crescimento do embarque de sacas de café em relação às quantidades de cereais embarcadas. As duas curvas voltam a se aproximar quando a CMEF captura as produções de zonas recém abertas para o café na década de 1910, tais como o sul de Minas Gerais e as zonas paulistas não exploradas anteriormente, como Morro Agudo, Orlândia, Ituverava e São Joaquim da Barra, áreas que constituem uma espécie de fronteira interna à zona da Mogiana.[47]

Como tendência geral, no tocante às toneladas embarcadas na CMEF, verifica-se um claro processo de diversificação e, conseqüentemente, de participação relativa do café. Tal tendência pode ser verificada na Tabela número 1 (um):

47 Principalmente com a expansão dos trilhos rumo a Igarapava e com a construção da Estrada de Ferro Morro Agudo. Ver o trabalho de Reginaldo de Oliveira Pereira. *Nas margens da Mogiana.* As repercussões da cafeicultura no município de Orlândia (1901-1940). Dissertação de Mestrado. Franca: FHDSS-UNESP, 2005.

Tabela 1 – Toneladas embarcadas nas estações da CMEF

Ano	Café	Cereais				Animais (cabeças)	Total CMEF	Café/Total x 100	Cereais/Total x 100
		Arroz	Feijão	Milho	Cereais				
1888	36.765,32				3.421,10	12.673	87.927,14	41,81	3,89
1889	50.658,35				3.663,15	22.781	113.926,53	44,47	3,22
1890	63.912,77				2.706,84	16.022			
1891	65.873,85				15.635,14	23.984	127.907,75	51,50	12,22
1892	74.843,70				23.361,10	24.965	141.768,60	52,79	16,48
1893	61.956,40				27.310,41	52.416	142.695,11	43,42	19,14
1894	73.901,28				33.965,37	29.015	152.624,20	48,42	22,25
1895	89.460,14				38.701,17	23.618	225.720,12	39,63	17,15
1896	116.051,00				44.712,99	7.099	262.124,63	44,27	17,06
1897	137.816,75				49.834,63	14.152	336.811,25	40,92	14,80
1898	131.032,71				66.091,31	21.720	330.842,82	39,61	19,98
1899	148.773,63				60.607,97	31.144	332.871,48	44,69	18,21
1900	174.480,79				61.530,00	36.536	367.491,55	47,48	16,74
1901	257.964,29				68.597,44	30.057	465.361,60	55,43	14,74
1902	210.400,06				73.668,48	47.500	427.096,06	49,26	17,25
1903	207.423,69				71.307,96	53.305	406.127,26	51,07	17,56
1904	197.657,00				66.429,64	47.111	411.004,87	48,09	16,16
1905	190.638,00				68.930,14	51.931	441.749,97	43,16	15,60
1906	269.612,48				42.938,05	95.530	534.239,16	50,47	8,04
1907	257.922,00				67.568,90	75.996	558.753,06	46,16	12,09
1908	234.884,96				79.991,08	65.873	618.467,58	37,98	12,93
1909	293.812,06				79.991,08	65.873	618.467,58	47,51	12,93
1910	200.554,30	35.158,36	9.414,62	6.184,04	50.757,02	84.392	573.627,75	34,96	8,85
1911	222.669,51	31.228,26	9.730,15	7.407,93	48.366,34	94.701	645.885,77	34,48	7,49
1912	243.812,91	48.108,67	10.205,97	11.549,65	69.864,29	136.787	787.289,98	30,97	8,87
1913	241.872,41				109.022,01	110.672	892.204,13	27,11	12,22
1914	224.846,18				113.033,28	84.847	764.005,80	29,43	14,79
1915	295.278,53				112.950,57	119.831	846.401,10	34,89	13,34
1916	233.444,75				152.589,00	225.071	828.073,01	28,19	18,43
1917	242.644,40				151.942,37	265.040	850.893,12	28,52	17,86

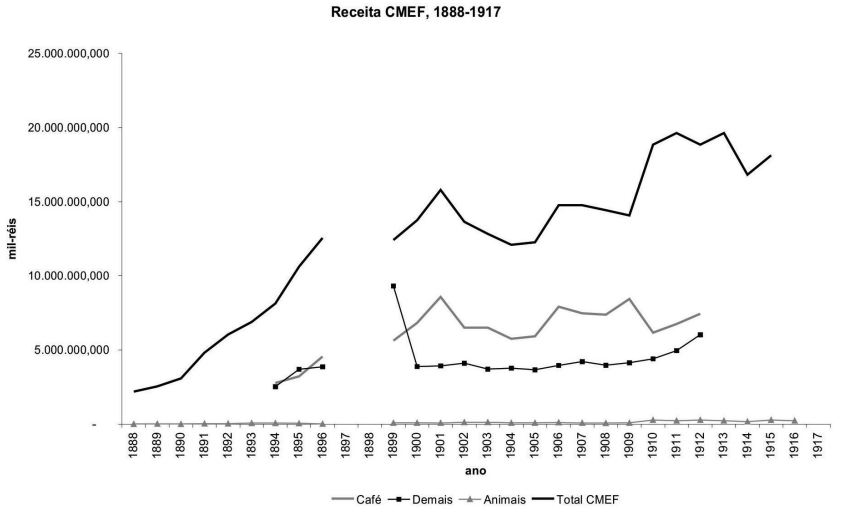
Fonte: Relatórios da CMEF entre 1888-1917. A coluna "Total CMEF" se refere à soma total das mercadorias transportadas, englobando materiais de construção, sal, toucinho, tecidos, cervejas, vinho, aguardente, açúcar, borracha, fumo, produtos diversos, couros e algodão.

Observe nas duas últimas colunas a participação percentual do café e dos cereais em relação ao total. Corroborando a tendência já exposta, a participação do café é decrescente entre 1888 e 1917, porém, há que se notar que as quantidades embarcadas são tendencialmente crescentes. Já a quantidade de cereais embarcada nas estações é também crescente, porém, não conseguimos perceber uma tendência decrescente em termos de participação relativa. Interessante notar que em 1888 foram embarcadas 3.421,10 toneladas de cereais, e, em 1917, 151.942,37, corroborando a tese da especialização relativa ao nível da produção expressa anteriormente. A quantidade de animais embarcados, notadamente gado, também

é crescente, porém, como veremos adiante, em termos de receita, foram pouco significantes. Há que se notar a considerável redução do número de cabeças embarcadas entre 1896 e 1898, um reflexo direto da atuação da Cia. Paulista além de Barretos com vistas à captura de rebanhos de Mato Grosso e de Goiás (que anteriormente eram "tocados" para Uberaba), porém a CMEF, ao inaugurar as estações de São Pedro de Uberabinha (atual Uberlândia) e Araguari, reverte esta tendência decrescente e traz para si, definitivamente, parcela significativa do comércio de gado de Goiás. Daí o aumento crescente no número de animais embarcados na CMEF, principalmente nos anos da Primeira Guerra Mundial.

Passemos agora à análise dos dados referentes à receita da CMEF. Neste quesito os relatórios não discriminam separadamente a receita oriunda do transporte de cereais, alocando-os em conjunto com os demais produtos, como podemos observar no gráfico dois (2):

Gráfico 2



Fonte: Relatórios da CMEF entre 1888-1917.

Embora se registre uma tendência decrescente em relação às quantidades totais transportadas, o que se verifica, em termos de receita, é que

o café continuou tendo uma participação decisiva com o passar dos anos. Perceba que, para os anos nos quais dispomos de dados, as curvas da receita total e da receita oriunda do café descrevem trajetórias similares, revelando, evidentemente, alto percentual de participação desta atividade no cômputo geral, ainda mais se pensarmos que a receita oriunda apenas do café é superior à soma de todas as demais, o que se nota ao comparar as duas curvas no gráfico. Perceba também como a receita proveniente do embarque de animais pouco soma na receita total, nunca acima de 2%. A tabela número dois (2) demonstra a participação percentual de diferentes produtos transportados em relação à receita total:

Tabela 2 – Receita da CMEF 1888-1917

Ano	Mercadorias			Animais	Total CMEF	Café/ Total x 100	Animais/ Total x 100	Café/ Demais x 100
	Café	Demais	Total	Animais	Total CMEF		0,44	
1888			1.433.764,050	9.717,720	2.187.094,290	-	0,72	
1889			1.652.672,180	18.286,620	2.541.476,970	-	0,42	
1890			1.982.044,550	12.984,220	3.078.894,860	-	0,67	
1891			3.191.797,780	32.297,930	4.806.599,450	-	0,55	
1892			3.652.424,910	33.013,210	6.042.116,720	-	0,96	
1893			3.901.343,910	66.289,420	6.886.810,540	-	0,76	110,03
1894	2.777.621,000	2.524.371,290	5.301.992,290	61.864,770	8.144.714,660	34,10	0,51	87,13
1895	3.225.856,050	3.702.145,880	6.928.001,930	54.132,530	10.614.183,670	30,39	0,18	117,71
1896	4.554.181,190	3.868.878,790	8.423.059,980	22.203,860	12.563.900,110	36,25		
1897			-					
1898			-				0,68	60,44
1899	5.631.145,590	9.317.556,680	14.948.702,270	84.870,290	12.413.337,690	45,36	0,62	175,99
1900	6.825.401,120	3.878.189,790	10.703.590,910	85.436,200	13.754.711,080	49,62	0,49	218,44
1901	8.580.258,420	3.928.014,460	12.508.272,880	76.987,440	15.799.586,380	54,31	0,88	158,15
1902	6.499.217,050	4.109.465,380	10.608.682,430	120.093,310	13.643.891,680	47,63	0,94	175,20
1903	6.506.474,350	3.713.749,040	10.220.223,390	121.031,890	12.833.276,590	50,70	0,69	152,56
1904	5.759.352,990	3.775.200,470	9.534.553,460	82.915,390	12.093.649,530	47,62	0,67	161,95
1905	5.927.614,560	3.660.189,660	9.587.804,220	82.095,600	12.267.893,990	48,32	0,73	200,08
1906	7.925.211,020	3.961.083,900	11.886.294,920	108.413,970	14.772.573,610	53,65	0,54	177,42
1907	7.473.388,880	4.212.243,570	11.685.632,450	80.040,670	14.766.665,510	50,61	0,47	186,02
1908	7.380.461,560	3.967.492,250	11.347.953,810	68.012,080	14.433.714,960	51,13	0,61	204,08
1909	8.442.031,850	4.136.540,820	12.578.572,670	86.035,880	14.077.864,580	59,97	1,45	140,19
1910	6.169.315,280	4.400.789,360	10.570.104,640	273.852,550	18.842.882,310	32,74	1,16	136,07
1911	6.746.434,630	4.958.129,710	11.704.564,340	227.469,470	19.633.722,390	34,36	1,45	123,50
1912	7.436.998,790	6.021.774,930	13.458.773,720	273.852,550	18.842.882,310	39,47	1,16	
1913			13.657.802,760	227.469,470	19.633.722,390	-	1,04	
1914			11.378.709,250	175.411,820	16.821.850,740	-	1,54	
1915			13.090.602,780	278.783,520	18.117.493,970	-		
1916				225.071,000				
1917								

A coluna "Demais" inclui: Produtos diversos, cereais, fumo, toucinho, algodão, couros, sal, aguardente, borracha, cerveja, vinhos e tecidos. A coluna "Total CMEF" inclui as colunas "Café", "Demais" e "Animais, passageiros, bagagens, telégrafos".

A participação do café na receita total, que inclui as demais mercadorias, nunca foi inferior a 30%, sendo, em alguns anos, superior a 50% - e próxima a 60%, em 1909. Isso se explica não só pelas quantidades crescentes embarcadas, mas também em função do diferencial do valor do frete, tal como vimos anteriormente. Isso indica a centralidade da cafeicultura para a estrutura ferroviária de então, a despeito de uma notável diversificação produtiva verificada nas terras do café, como vimos em tópico anterior. Infelizmente não dispomos de dados para o período posterior a 1917, porém, com esta configuração de receita não fica difícil imaginar que a CMEF enfrentaria dificuldades econômicas crescentes com a paulatina perda de produtividade dos cafeeiros plantados na zona por ela cortada, o que já se manifestou na década de vinte.

Tal dependência das companhias ferroviárias em relação ao café se explica pela própria lucratividade desta atividade, capaz de suportar tarifas superiores às demais atividades, destinadas principalmente ao mercado interno. Há que se pensar, neste ponto, nos ganhos cambiais auferidos pelos cafeicultores e comerciantes nos momentos de desvalorização da moeda, ao passo que, nestes mesmos momentos, as estradas de ferro enfrentavam um abrupto aumento de suas despesas, dado o alto coeficiente de importação das mesmas. Tal dependência se revela também quando se analisam isoladamente as estações que compunham a CMEF (ver em anexo gráfico número 3 e tabela número 3, referentes ao município de Ribeirão Preto), onde se verifica uma participação percentual da cafeicultura na composição da receita superior à da CMEF como um todo. Nestes termos, por mais que se verificasse um processo de diversificação no âmbito da produção, que gerava considerável receita às ferrovias, não se pode negar a especialização absoluta que as caracterizava ao nível da circulação. Sim, elas só seriam viáveis se "catassem café[48]" nas zonas produtoras do interior.

48 Alusão à expressão "estradas cata-café", cunhada por Odilon Nogueira de Matos em *Café e ferrovias:* a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo:

O próprio processo de decadência das ferrovias paulistas nas décadas de 1940 e 1950 corrobora tal assertiva.

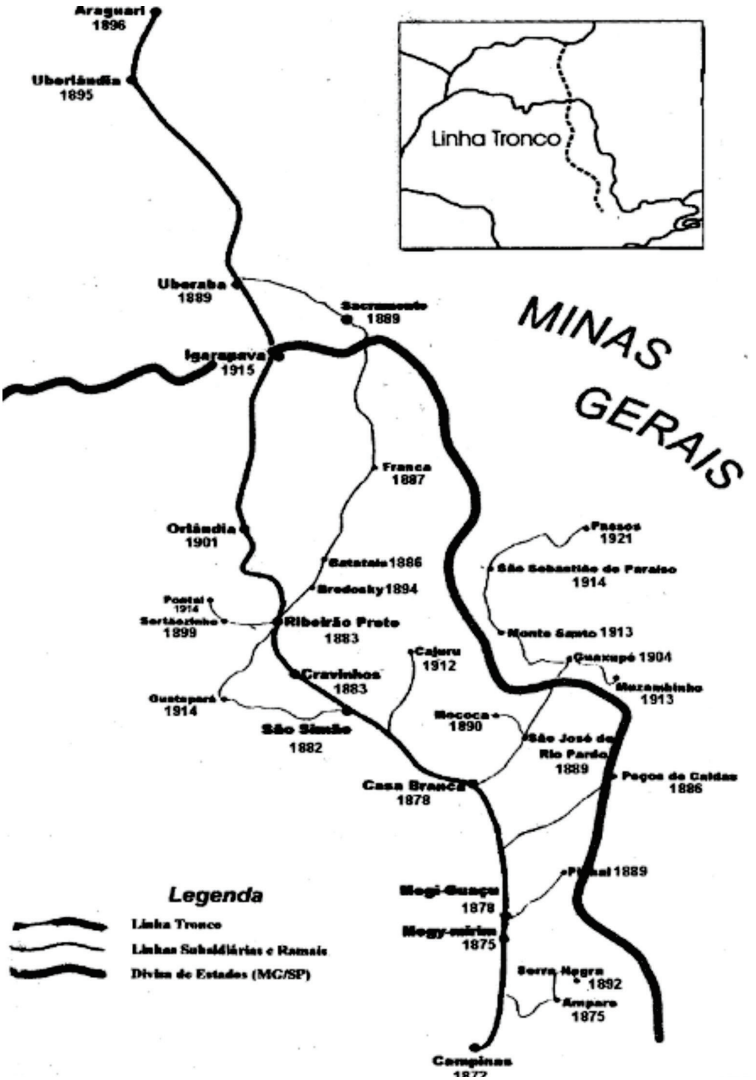
Considerações finais

Esta reflexão orientou-se por um esforço de síntese entre as tradicionais referências ao estudo da cafeicultura e os novos estudos sobre o café, que têm privilegiado uma abordagem mais fragmentária em relação ao complexo cafeeiro. Buscamos construir esta síntese trabalhando com duas categorias, quais sejam, "especialização relativa ao nível da produção" e "especialização absoluta ao nível do crédito e da circulação (transportes)", que se referem, respectivamente, ao potencial dinamizador e diversificador criado pela cafeicultura ainda no plantio das árvores e à criação de demanda que deu sentido a um processo de integração do mercado interno no âmbito do estado de São Paulo, e à disponibilidade quase que exclusiva de crédito à atividade nuclear e à vinculação quase que direta entre companhias ferroviárias e produção cafeeira.

Optamos aqui por uma perspectiva de conjunto, considerando a esfera da produção paulista como altamente diversificada no que se refere à produção agrícola e, posteriormente, industrial; porém, há que se buscar o sentido desta diversificação na estrutura e na dinâmica do complexo cafeeiro, que, para nós, constitui ainda a baliza teórica que deve orientar os novos estudos sobre o café e sobre São Paulo na República Velha.

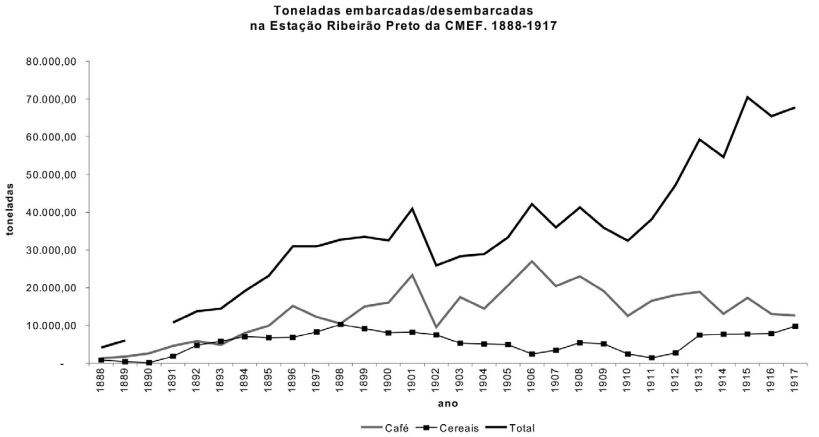
Alfa-Ômega, 1974.

Anexo I –
Mapa da CMEF. Linha tronco e principais ramais.



Fonte: Rogério Naques Faleiros. *Ferrovia, café e imigrantes:* o trinômio da transformação. Franca: 1887-1902. Monografia de Conclusão de Curso. Franca: FHDSS-UNESP, 1999.

Anexo 2 –
Dados da Estação de Ribeirão Preto da CMEF. 1888-1917.



Fonte: Relatórios da CMEF 1888-1917.

RIBEIRÃO PRETO	TONELADAS			RECEITA (mil-réis)							
				Mercadorias (exclusive animais)			Total*				
	Café	Cereais	Total	Café	Demais	Total (C+D)	Produto	Café/ Produto x 100	Demais/ Produto x 100	Ton. Café/ Total x 100	Ton. Cereais/ Total x 100
1888	1.303,56	869,59	4.179,53			144.120,430	217.449,550	-	-	31,19	20,81
1889	1.797,45	433,36	6.034,57			217.519,750	303.432,050	-	-	29,79	7,18
1890	2.606,07	156,50				287.527,980	385.859,910	-	-		
1891	4.605,94	1.878,55	10.811,80			441.588,010	645.275,430	-	-	42,60	17,37
1892	5.863,89	4.770,01	13.748,06			574.438,790	881.661,950	-	-	42,65	34,70
1893	4.908,85	5.827,16	14.488,04			661.342,470	1.021.206,080	-	-	33,88	40,22
1894	8.007,49	7.080,00	19.087,33	431.162,89	547.088,380	978.251,270	1.305.080,940	33,04	41,92	41,95	37,09
1895	9.939,82	6.770,80	23.198,11	540.307,64	705.232,860	1.245.540,500	1.696.765,480	31,84	41,56	42,85	29,19
1896	15.221,28	6.864,39	31.003,71	835.632,71	804.519,470	1.640.152,180	2.189.533,310	38,16	36,74	49,10	22,14
1897	12.285,86	8.284,91	30.995,87							39,64	26,73
1898	10.483,44	10.309,20	32.732,10							32,03	31,50
1899	15.052,82	9.223,08	33.526,15	815.061,86	722.328,160	1.537.390,020	1.943.674,900	41,93	37,16	44,90	27,51
1900	16.094,16	8.055,47	32.537,39	864.073,71	660.296,620	1.524.370,330	1.917.400,330	45,06	34,44	49,46	24,76
1901	23.359,29	8.228,95	40.900,84	1.143.714,14	705.959,740	1.849.673,880	2.278.097,610	50,20	30,99	57,11	20,12
1902	9.562,80	7.538,41	25.895,24	464.328,44	614.389,680	1.078.718,120	1.443.937,100	32,16	42,55	36,93	29,11
1903	17.524,97	5.309,69	28.318,51	830.307,88	414.370,060	1.244.677,940	1.497.342,790	55,45	27,67	61,89	18,75
1904	14.462,52	5.113,35	28.930,31	676.073,60	492.980,910	1.169.054,510	1.436.221,820	47,07	34,32	49,99	17,67
1905	20.583,31	4.938,90	33.349,80	958.775,49	438.708,170	1.397.483,660	1.676.988,150	57,17	26,16	61,72	14,81
1906	27.011,76	2.460,39	42.187,73	1.262.451,12	461.946,880	1.724.398,000	2.035.259,660	62,03	22,70	64,03	5,83
1907	20.428,42	3.453,75	35.979,95	959.645,24	472.910,570	1.432.555,810	1.750.203,590	54,83	27,02	56,78	9,60
1908	23.060,26	5.441,33	41.249,36	1.078.990,23	475.673,500	1.554.663,730	1.870.758,120	57,68	25,43	55,90	13,19
1909	19.109,70	5.169,21	35.870,05	891.189,17	504.150,640	1.395.339,810	1.714.066,960	51,99	29,41	53,27	14,41

1910	12.527,95	2.445,02	32.464,03	579.778,02	558.820,780	1.138.598,800	1.494.194,130	38,80	37,40	38,59	7,53
1911	16.571,20	1.473,67	38.196,76	778.842,81	691.231,580	1.470.074,390	1.883.483,680	41,35	36,70	43,38	3,86
1912	18.070,21	2.733,36	47.263,75	848.131,36	825.440,900	1.673.572,260	2.199.542,330	38,56	37,53	38,23	5,78
1913	18.960,89	7.505,11	59.281,39			1.911.662,030	2.528.834,340	-	-	31,98	12,66
1914	13.089,35	7.721,22	54.603,74			1.348.532,250	1.989.345,050	-	-	23,97	14,14
1915	17.364,67	7.756,66	70.466,46			1.553.795,660	2.170.924,840	-	-	24,64	11,01
1916	13.072,77	7.890,04	65.445,46							19,98	12,06
1917	12.657,07	9.826,35	67.729,68							18,69	14,51

*Inclui passageiros, bagagens, encomendas, mercadorias, telégrafos, animais e rendas diversas.

Bibliografia

ALENCASTRO, Luiz Felipe de. **O trato dos viventes:** formação do Brasil no Atlântico Sul. São Paulo: Cia das letras, 2000.

ARARAQUARA**. Álbum de Araraquara para o ano de 1915.** Câmara Municipal de Araraquara, 1915.

BENINCASA, Vladimir. **Velhas fazendas:** arquitetura e cotidiano nos campos de Araraquara. 1830-1930. São Paulo: Edufscar/Imprensa Oficial, 2003.

BRASIL. Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio. **Questionários sobre as condições da agricultura dos 173 municípios do estado de São Paulo.** Realizado pelo Serviço de Inspeção e defesa agrícolas do Ministério da Agricultura, Indústria e Comércio de 1913.

BRAUDEL, Fernand. **Civilização material, economia e capitalismo:** séculos XV--XVIII. O Tempo do Mundo. São Paulo: Martins Fontes, 1996.

CAMARGO, José Francisco de. **Crescimento da população no estado de São Paulo e seus aspectos econômicos.** São Paulo: FIPE, 1981. Vol. II e III.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo.** 4. ed. Campinas: IE/UNICAMP, 1998

CHIOVITTI, Nanci Marti. **Discursos do progresso:** Sorocaba e o fim das feiras de muares. Campinas: IFCH/UNICAMP, 2003.

DI CREDDO, Maria do Carmo S. **Terras e índios no Vale do Paranapanema.** São Paulo: Arte e Ciência, 2003.

DOMINGUES NETO, Hilário. **Singrando o Mogi-Guaçu:** um estudo sobre a formação de um mercado interno regional – 1883-1903. Dissertação de Mestrado. Araraquara: FCL-UNESP, 2001.

FALEIROS, Rogério Naques. **Fronteiras do café:** fazendeiros e "colonos" no interior paulista. Tese de doutoramento. Campinas: IE/UNICAMP, 2007.

FERRÃO, André Argolo. **Arquitetura do café.** Campinas: Editora da Unicamp; São Paulo: Imprensa Oficial do Estado de São Paulo, 2004.

FRAGOSO, João Luís e FLORENTINO, Manolo. **O arcaísmo como projeto:** mercado atlântico, sociedade agrária e elite mercantil no Rio de Janeiro – 1790-1840. Rio de Janeiro: Sette Letras, 1998.

FRAGOSO, João Luís. **Sistemas agrários em Paraíba do Sul:** 1850-1920. Um estudo de relações não capitalistas de produção. Dissertação de Mestrado. Rio de Janeiro: UFRJ, 1983.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Caminhos e fronteiras.** São Paulo: Cia das Letras, 1994.

HOLLOWAY, Thomas. **Imigrantes para o café:** café e sociedade em São Paulo – 1886-1934. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1984.

LENHARO, Alcir. **As tropas da moderação:** o abastecimento da Corte na formação política do Brasil – 1808-1842. Rio de Janeiro: Secretaria Municipal de Cultura, 1993.

LINHARES, Maria Yeda e SILVA, Francisco C. T. da. **História da agricultura brasileira.** São Paulo: Brasiliense, 1980.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias:** a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. São Paulo: Alfa-Ômega, 1974.

MESSIAS, Rosane Carvalho. **O cultivo de café nas bocas do sertão paulista:** mercado interno e mão de obra no período da transição – 1830-1888. São Paulo: UNESP, 2003.

OLIVEIRA, Flávia Arlanch de. **Faces da dominação da terra:** Jaú 1850-1910. Marília: UNESP; São Paulo: FAPESP, 1999.

OLIVEIRA, Lélio Luiz de. **Heranças guardadas e transições ponderadas:** história econômica do interior paulista. Franca: UNESP-FHDSS; UNI-FACEF, 2006.

OLIVEIRA, Mônica Ribeiro de. Cafeicultura mineira: formação e consolidação – 1809-1870. In: IX SEMINÁRIO SOBRE A ECONOMIA MINEIRA. **Anais...**

OLIVEIRA, Paulo Roberto de. **Entre rios e trilhos:** as possibilidades de integração econômica de Goiás na Primeira República. Franca: FHDSS/UNESP, 2007.

PAULA, João Antônio de. O mercado e o mercado interno no Brasil: conceito e história. **História Econômica e História de Empresas,** v. 01, 2002.

PEREIRA, Reginaldo de Oliveira. **Nas margens da Mogiana:** as repercussões da cafeicultura no município de Orlândia – 1901-1940. Dissertação de Mestrado. Franca: FHDSS-UNESP, 2005.

PERINELLI NETO, Humberto. Era a Paulista uma ferrovia cata-café? Apontamentos sobre o comércio de gado e as ferrovias em São Paulo. **Histórica – Revista Eletrônica do Arquivo Público do Estado de São Paulo,** n. 32, 2008.

PERISSINOTTO, Renato M. **Classes dominantes e hegemonia na República Velha.** Campinas: Editora da Unicamp, 1994.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias em São Paulo:** 1870-1940. São Paulo: Hucitec, 1981.

SANTOS, Ronaldo Marcos dos. **Resistência e superação do escravismo na província de São Paulo:** 1885-1888. São Paulo: IPE/USP, 1980.

SCHWARTZ, Stuart B. **Segredos internos:** engenhos e escravos na sociedade colonial – 1550-1835. São Paulo, Companhia das Letras, 1988.

SILVA, César Múcio. **Processos-crime:** escravidão e violência em Botucatu. São Paulo: Alameda, 2004.

TOSI, Pedro Geraldo e FALEIROS, Rogério Naques. Nas fronteiras do capitalismo: a Mogiana e os (des)caminhos da expansão ferroviária. **Locus:** Revista de História. Juiz de Fora, v. 06, n. 2, 2000.

TOSI, Pedro Geraldo; FALEIROS, Rogério Naques; TEODORO, Rodrigo da Silva. Crédito e pequena cafeicultura no Oeste Paulista. Franca: 1890-1914. **Revista Brasileira de Economia,** v. 61, p. 01-22, 2007.

TOSI, Pedro Geraldo. **Capitais no interior:** Franca e a história da indústria coureiro-calçadista – 1860-1945. Franca: FHDSS-UNESP, 2003.

TRUZZI, Oswaldo Mário Serra. **Fontes estatístico-nominativas da propriedade rural em São Carlos:** 1873-1940. São Carlos: Edufscar, 2004.

ZEMELLA, Mafalda. **O abastecimento da capitania das Minas Gerais no século XVIII.** São Paulo: USP/FFCL, 1951.

NAVEGAÇÃO DO RIO MOGI-GUAÇU: A DINÂMICA DO MERCADO INTERNO REGIONAL NA ÓRBITA DA ECONOMIA CAFEEIRA – 1883-1903

Hilário Domingues Neto

Introdução

Este artigo[1] trata em linhas gerais de um estudo de caso envolvendo uma empresa ferro-hidroviária — a Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Vias Fluviais — que de 1883 a 1903, com a economia cafeeira em plena expansão na Província de São Paulo, atuou de forma integrada no tráfego de mercadorias e passageiros, servindo de via de ligação entre o interior e o porto de Santos.

Período marcado por profundas transformações no quadro político e econômico nacional, em 1888 assistiu ao fim da escravidão com a introdução progressiva das relações assalariadas de produção, e, em 1889, à queda do Império com o advento da República.

1 Artigo apresentado no CONGRESO LATINOAMERICANO DE HISTORIA ECONÓMICA, 4 as. JORNADAS URUGUAYAS DE HISTORIA ECONÓMICA, Montevideo, 5 al 7 de diciembre, 2007. Simpósio nº 13: "Formações econômicas regionais, integração de mercados e sistemas de transportes no Cone Sul, 1750-2000" (Revisto e ampliado).

A expansão cafeeira rumo ao Oeste Paulista[2] encontrando as condições físicas – clima, disponibilidade de grandes extensões de terras apropriadas ao cultivo do café, a *terra roxa*, com o emprego de novos equipamentos na lavoura,[3] ampliava por outro lado a demanda por mão de obra. Esta a partir de 1850 se tornava escassa, diante da restrição da oferta de escravos com a proibição do tráfico internacional imposta pela Lei Eusébio de Queirós.

A itinerância do café para o interior da província aumentando consideravelmente a distância das zonas produtoras em relação ao corredor de exportação do produto — o porto de Santos — criava, diante da precariedade das vias de comunicações e meios de transportes, uma situação incompatível com o novo perfil que assumia a economia cafeeira, de uma economia de escala com crescente produtividade. O meio de transporte tradicional – por tropas de mulas – não atendia às necessidades de escoamento de crescentes volumes de café cujo custo se elevava a cada dia, comprometendo a rentabilidade dos investimentos naquela lavoura.

> Essa alta produtividade das terras paulistas, aumentando as margens de lucro da cafeicultura, passava a exigir, cada vez mais, a

2 Cf. J. R. de Araújo Filho (*apud* Sallum Júnior, 1982, p. 9): "A região denominada Oeste Paulista é 'Oeste' em relação à capital paulistana e em oposição ao velho 'Norte', isto é, a parte paulista do Vale do Paraíba, por onde a lavoura cafeeira penetrou na então província de São Paulo". Cf. Fernando Henrique Cardoso (*apud* Madureira, 1999, p. 23): "A região denominada Oeste Paulista não corresponde rigorosamente ao oeste geográfico. Ela abrange a área que vai de Campinas a Rio Claro, São Carlos, Araraquara, Catanduva, na linha férrea da Companhia Paulista; e de Campinas para Pirassununga, Casa Branca e Ribeirão Preto, na Estrada de Ferro Mogiana. Historicamente, quando há referência ao Oeste Paulista, visa-se a região servida por essas duas estradas de ferro e seus ramais. A famosa terra roxa paulista espalha-se em manchas nesta área". (Figura 1)

3 Cf. Cano, 1977, p. 31-32, ao tratar do complexo cafeeiro escravista em São Paulo: "A produtividade econômica cresceria ainda mais, com a introdução de máquinas de beneficiamento de café, cuja fabricação já se desenvolvia em São Paulo na década de 1870. Essas máquinas eram representadas por um conjunto de equipamentos de uso específico, como os despolpadores, descascadores, ventiladores, brunidores (para polimento), separadores, classificadores, modificadores de tipos de café, etc.".

ocupação de novas terras, com o que podia converter lucros em inversões, na forma de novos plantios. Entretanto, à medida que a fronteira agrícola do café mais se distanciasse em direção ao interior, surgiria um freio natural a essa acumulação, representado pelos altos custos de transporte do produto entre as zonas produtoras e o porto de embarque. A superação desse obstáculo se daria com a implantação do sistema ferroviário. (CANO, 1977, p. 33).

Figura 1. Mapa da região caracterizada como "Oeste Paulista"

Fonte: DEAN, 1977, p. 23.
Nota: adaptações de Hilário D. Neto.

Os investimentos na infra-estrutura viária

Em defesa de seus interesses os cafeicultores paulistas mobilizaram investimentos de capitais para solucionar dois fatores condicionantes ao livre desenvolvimento de seus empreendimentos: o da falta de braços para a lavoura e o da deficiência das vias de comunicações e transportes para o interior da província.

A partir de 1870 o governo da Província de São Paulo assumiu todos os encargos da imigração[4]. Em 1886 com a criação de um órgão encarregado das atenções à política de imigração, a Sociedade Promotora de Imigração[5], intensificou-se a imigração européia para o Brasil, particularmente para a Província de São Paulo, resolvendo-se dessa forma o problema da mão de obra para a cafeicultura paulista.

> Após 1870, o governo da Província de São Paulo tomou a seu cargo todas as despesas relativas à imigração: pagamento da viagem dos trabalhadores e de suas famílias, criação de um organismo encarregado de dirigir a imigração, através de agências fixadas em vários países da Europa (sobretudo na Itália). A partir dos anos 1880, a imigração tornou-se massiva. Entre 1887 e 1897, 1.300.000 imigrantes chegaram ao Brasil. A título de comparação entre 1890 e 1900, a população do Brasil aumentou cerca de 3.000.000 de pessoas, passando de 14 a 17 milhões. A maioria dos imigrantes foi para São Paulo: 909.417, entre 1887 e 1900 (essa cifra corresponde a 82% do crescimento demográfico desse Estado no mesmo período). (SILVA, 1985, p. 44).

No ano de 1852 o Governo Imperial já havia adotado uma política de incentivo ao desenvolvimento dos meios de comunicações e trans-

4 Silva, 1985, p. 44.
5 Domingues Neto, 2001, p. 159.

portes ao subsidiar os juros dos investimentos privados nas estradas de ferro, no que foi acompanhado pelo governo provincial. Isso viabilizou os empreendimentos privados por companhias que se formaram com capitais acionários, tornando possível o emprego e a expansão dos recursos em transportes de moderna tecnologia a vapor, notadamente no interior paulista[6].

> A primeira iniciativa em se dotar a província paulista de ferrovias rumo ao oeste, a construção da São Paulo Railway & Company, que no ano de 1867 ligava com seus trilhos Santos a Jundiaí, abriu caminho para o processo de expansão das estradas de ferro paulistas. De Jundiaí, em direção a Campinas prolongaram-se posteriormente os trilhos da Companhia Paulista, lá chegando em 1872, ano em que era constituída a Companhia Mogiana[7], empresa com a qual iria disputar palmo a palmo, o monopólio do tráfego de mercadorias no vale do Rio Mogi-Guaçu e das vizinhas províncias de Minas, Goiás e Mato Grosso. Duas outras ferrovias nos interessam citar, a Ituana, que constituída em 1870, partia de Jundiaí em direção a Piracicaba, entre os vales dos rios Tietê e Mogi-Guaçu, e a Companhia do Rio Claro, que partindo da cidade de Rio Claro, onde a Paulista havia chegado em 1876, dirigiu-se para São Carlos onde abriu sua estação em 1884 e no ano seguinte em Araraquara. (DOMINGUES NETO, 2001, p. 57-59).

6 Op. cit., p. 56: Lei 641, de 26 de julho de 1852, do Governo Imperial; Cf. *Suplemento da Revista Ferroviária,* de abril de 1997, p. 5: "A lei incluía nos incentivos, a garantia de juros de 5% sobre o capital empregado na construção de estradas de ferro, aos quais posteriormente os governos provinciais acrescentaram mais 2% pagos pelos seus cofres. Criava também o chamado privilégio de zona, não permitindo a construção de outras ferrovias numa faixa de 33 km para cada lado da linha sem o consentimento da ferrovia concessionária, e dava-lhe o direito de fazer desapropriações e explorar as terras devolutas, bem como isenção de impostos para o material importado, inclusive para o carvão que utilizasse como combustível".

7 Cf. Zamboni, 1993, p. 20: "É de 1872 – quando os trilhos da Paulista já atingiram Campinas – a inauguração da Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, de caráter exclusivamente privado".

A hidrovia na estratégia de expansão capitalista

Embora a historiografia sobre o período enfatize a importância das ferrovias no avanço para o interior, no caso da Companhia Paulista de Estradas de Ferro e Vias Fluviais a hidrovia que ela instalou e operou no rio Mogi-Guaçu teve um papel fundamental na estratégia de expansão dessa empresa.

Priorizando o enfoque temático sobre a navegação fluvial mercantil que a Companhia Paulista, uma empresa de capital privado, instalou e operou no rio Mogi-Guaçu no Oeste Paulista, este estudo teve como objetivo acompanhar a evolução e a dinâmica do mercado interno regional, na órbita da economia agroexportadora cafeeira.

A procura de uma resposta para os motivos que levaram a Companhia Paulista a optar pelo emprego da navegação fluvial, num momento em que se encontrava com sua malha ferroviária em expansão, apontou para fatores inerentes ao capitalismo em gestação.

Ainda que fosse uma "ferrovia do café" voltada para a expansão de uma cultura que se estendia pelo vale do rio Mogi-Guaçu, outros interesses direcionados para uma economia de abastecimento acabaram por gerar acirrada concorrência entre as ferrovias que com ela se estendiam pela região.

No contato com as fontes identificamos os interesses que os agentes da Companhia Paulista nutriam com esse empreendimento. Ao objetivo de criar uma infraestrutura agroexportadora de transporte para o café, cuja produção se estendia pelo vale do rio Mogi-Guaçu rumo ao *hinterland*, agregaram outro voltado para as atenções de uma economia de abastecimento interno com base na agricultura e na pecuária.

Esse empreendimento em transportes mobilizou o capital privado captado entre seus acionistas,[8] fazendeiros, industriais, comerciantes, e outros "homens de negócios" ligados à economia cafeeira, ou, resumindo

8 Braga; Domingues Neto, 1999, p. 23.

numa única pessoa, o cafeicultor paulista que incorporava a um só tempo essas múltiplas funções.[9]

É entre estes que empreendedores como o tenente-coronel Antonio Carlos de Arruda Botelho, o Conde do Pinhal, fundador de São Carlos, conforme narrativa do historiador Ary Pinto das Neves, realizou dois grandes empreendimentos para a época: a estrada de ferro ligando Rio Claro às cidades de São Carlos, Jaú e Araraquara, e, a instalação de luz elétrica em São Carlos, uma das primeiras a receber esse melhoramento na América do Sul.[10]

Entre outros empreendimentos pelo Conde do Pinhal constam a sua participação com amigos na fundação em 1889 do Banco de São Paulo, do qual foi presidente até 1901; a fundação do Banco União de São Carlos em 1891; na fundação no mesmo ano do Banco de Piracicaba, do qual foi presidente até 1898; da aquisição da "Companhia Agrícola de Ribeirão Preto, constituída por nove fazendas com dois milhões de pés de cafés e estrada de ferro particular".

Com o surgimento de intermediadores nos negócios de café, os comissários de café, o conde "abriu a Casa Comissária Arruda Botelho, em Santos, através da qual passou a intermediar os negócios dos fazendeiros, sendo sua agente para todos os tipos de transações".[11]

> A Casa Comissária assegurava as mercadorias que comercializava. Fornecia gêneros aos fazendeiros e pagava suas contas. Comprava seu café diretamente e também de intermediários, vendendo-os através das casas exportadoras. (GORDINHO, 1985, p.91).

9 Kerbauy, 1979, p. 39-41.
10 Neves, 1983, p. 114.
11 Gordinho, 1985, p. 90-91.

No estudo que fez sobre a Companhia Estrada de Ferro Rio Claro, Guilherme Grandi aponta os fazendeiros Antonio Carlos de Arruda Botelho, o Conde do Pinhal, e José Estanislau de Oliveira, Visconde de Rio Claro, cafeicultores da oligarquia local, como responsáveis politicamente pela determinação do traçado da ferrovia em direção às suas propriedades e à vasta região compreendida entre os municípios de Rio Claro e Araraquara.[12]

Em relatório do primeiro semestre do ano de 1885 da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais encontramos entre os acionistas da empresa, o então Visconde do Pinhal, Antonio Carlos de Arruda Botelho com 115 ações.[13]

Considerando que a Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais deveria se constituir como uma concorrente da Companhia E. F. Rio Claro, esse fato reforça nossa opinião sobre a expectativa de lucros que esses empresários nutriam em relação aos investimentos em transportes, inclusive no fluvial.

Política viária, tecnologia e fatores humanos

O Império, ainda que entendendo a via fluvial como um meio de comunicação fundamental para promover ampla integração territorial, diante da falta de recursos materiais limitou-se à elaboração de amplos projetos de viação que não chegaram a ser implementados.[14] Sua ação se limitava à regulamentação e fiscalização da execução de projetos fluviais pela iniciativa privada, muitos dos quais não foram bem sucedidos.

12 Grandi, 2007, p.19.
13 RCPVFF , 1885, ano 9, p.109.
14 Brasil, CNT, 1973, p. 4-89; Prado Júnior, 2000, p. 263-264; Mattos, 1975, p. 47-49.

> Embora tenha ocorrido o emprego regular das vias fluviais na formação do Brasil, tanto para as explorações e as comunicações esporádicas, como para o estabelecimento de relações mercantis entre as diferentes regiões da colônia, alguns fatores dificultaram a intensificação do uso das hidrovias.
> Entre estes, o da grande maioria dos rios brasileiros correrem em terrenos geralmente muito acidentados, com seus cursos interrompidos continuamente por saltos e corredeiras, impossibilitando o emprego de embarcações de grande capacidade de carga. Era prática comum, interromper a navegação para contornar tais obstáculos por terra, transportando-se inclusive as próprias embarcações.[15]
> Agravavam ainda mais, as agruras sazonais de um clima tropical, que na estação das chuvas provocavam cheias torrenciais, e na estiagem, deixavam partes do leito dos rios com rasouras, aflorando as rochas à superfície, sinalizando obstáculos perigosos às vezes intransponíveis,[16] que constituíam sérias restrições à livre navegação.[17]

A literatura existente sobre a navegação do Brasil-colônia, principalmente no que se refere às monções cuiabanas, é repleta em detalhes sobre as dificuldades das comunicações fluviais com o hinterland.[18]

Documento inédito na Seção de Obras Raras da Biblioteca Central da Unicamp, do ano de 1859, o "Memorial sobre o curso dos rios Pardo e Mogi-Guaçu e possibilidades de sua navegação", traz um rico depoimento

---

15 Prado Júnior, 1983, p. 112.

16 Cf Vaz de Mello: "Segundo os destroços que se notam nas margens, reconhece-se que a bacia do Rio Mogi é sujeita a freqüentes e medonhos furacões de vento, pois em sua totalidade observa-se troncos e árvores colossais desenraizadas, retorcidos e lançados a grandes distâncias, infelizmente tive ocasião de avaliar um desses fenômenos naturais... quando arrebentou e estrugiu o furacão do lado de sudoeste, e com veemência tal que, as águas do rio, indecisas ora se arrojavam às margens querendo rompê-las, ora enovelando-se sobre si mesmas, e desfazendo-se em branco aljôfar pareciam reverter à sua origem, sendo tão eminente o perigo que fomos forçados a internar-nos no meio de uma capetuba, até que o furacão descarregando sua fúria em criaturas mais fortes, quais os anosos troncos, nos deixasse o rio aquebrantado por uma tão porfiada luta, lânguido e amortecido para prosseguirmos nossa derrota". (1856, p. 19-20).

17 Prado Júnior, 1983, p. 112; Holanda, 1976, p. 77-107.

18 Sobre a historiografia que trata das monções, ver entre outros, Lapa, 1973, p. 16-7, e Holanda, 1976, 163 p.

por seu autor o engenheiro civil Fernando Vaz de Mello, sobre as condições de navegabilidade daqueles cursos d'água.

No ano de 1858 iniciou às próprias expensas uma viagem exploratória da qual deixou importante relato atestando a viabilidade mercantil daquela rota fluvial. Vaz de Mello constatou a presença de mais de vinte comerciantes circulando com suas mercadorias numa evidência flagrante da importância crescente daquele roteiro para o comércio entre a província de São Paulo e da Corte, com Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso.[19]

Note-se a existência de um mercado interno que antecedendo pouco mais de duas décadas da implantação da navegação pela Companhia Paulista no rio Mogi-Guaçu, já atraía o interesse de mercadores que faziam dele um interessante circuito mercantil.

A constatação nas fontes da adoção de uma tecnologia importada de países estrangeiros na navegação do rio Mogi-Guaçu nos conduziu a uma análise no sentido de verificar se não dispúnhamos no Brasil recursos tecnológicos que viabilizassem tal empreendimento.

Apesar das experiências nativas aperfeiçoadas no período colonial, verificamos que não se desenvolveram na navegação fluvial brasileira, técnicas que a engenharia dos países industrializados já utilizava para fazer frente às adversidades dos cursos de rios de difícil navegação como o Mogi-Guaçu.

No tocante à tecnologia naval, embora nossa tradição marítima mercantil tivesse incentivado a formação de uma indústria naval nacional, esta sobreviveu penosamente, frente a alterações introduzidas na legislação aduaneira. Estas alterações ao privilegiarem a entrada equipamentos importados inviabilizaram empreendimentos como o do estabelecimento de Ponta de Areia[20] em Niterói, na província do Rio de Janeiro.

19 Op. Cit., 2001, p. 29.
20 Bianchi, 1987; Domingues Neto, 2001, p. 75.

Criado por Irineu Evangelista de Souza, o visconde de Mauá, após uma viagem que fez à Inglaterra em 1840, o Ponta de Areia constituiu-se numa fundição de ferro destinada a produzir maquinismos em geral, atuando também no ramo da indústria naval.

Se de um lado as restrições às importações anteriormente criadas pela Tarifa Alves Branco em 1844 estimularam Mauá ao empreendimento do estabelecimento de Ponta de Areia, de outro, se constituíam como entraves aos interesses comerciais da Inglaterra. Esse país diplomaticamente conseguiu com o tempo a substituição da Tarifa Alves Branco "por outras pautas que viriam a facilitar a entrada de manufaturas industriais e tecidos estrangeiros, dificultando com a concorrência as indústrias nacionais novas, ainda mal consolidadas. A indústria siderúrgica, a metalúrgica e, principalmente, a náutica sofreram os efeitos da nova pauta alfandegária[21]".

No estudo que Lídia Besouchet fez sobre Mauá e seu tempo, destaca a autora que:

> Em termos práticos, para compreender o pensamento de Mauá, basta citar que do estabelecimento de Ponta de Areia (aquela miniatura de fundição que ele tomara entre as mãos), daquele estabelecimento saíram fabricados tubos de ferro para o encanamento das águas do Maracanã. Tubos de ferro para o encanamento das águas do Andaraí Grande. Lampiões de ferro, canos destinados ao fornecimento de gás para a cidade do Rio de Janeiro. Navios utilizados pelo Brasil nas lutas contra Oribe, Rosas e Solano López. Navios para a navegação do Rio Amazonas. Rebocadores a vapor para a Barra do Rio Grande. Navios costeiros, que franqueavam toda a costa brasileira de Manaus ao Rio Grande do Sul, concorrendo com navios ingleses e franceses. A ponte de ferro de Santo Amaro na Estrada de Jericó. A ponte de ferro sobre o Rio Alcântara (segundo o processo imaginado pelo engenheiro Dogson), na Província do Rio de Janeiro. A ponte de ferro sobre o Rio Paraíba. O portão de ferro da Quinta Imperial da Boa Vista. O navio Pre-

21 Besouchet, 1978, p. 59.

> sidente Dantas, que inaugurou a linha fluvial do São Francisco, de Juazeiro até Salgado, na Província de Minas Gerais. Máquinas para a Imprensa Nacional, enxadas, martelos, pregos, trilhos, etc.

A lista de produção do Ponta de Areia é inesgotável [...].

> A vida de Ponta de Areia foi apenas de vinte anos! Sua produção declinou quando o governo imperial começou a intensificar suas compras nos países estrangeiros, especialmente na Inglaterra. A concorrência se tornou impossível e Mauá cerrou as portas de sua fundição, a pioneira no Brasil. (BESOUCHET, 1978, p. 96).

Ainda segundo Besouchet:

> Uma das questões que mais agitaram a opinião pública nacional durante o Segundo Reinado foi a navegação fluvial ligada à expansão de nossos mercados internos e à intensificação do intercâmbio entre as províncias [...].
> A navegação dos rios, o franqueio de todos os portos fluviais ao intercâmbio comercial era, no entanto, a forma mais natural de desenvolver o comércio disperso e reduzido dos pequenos grupos humanos disseminados pelo sertão. Sem as facilidades das ligações fluviais "as províncias do Brasil tocam-se apenas por acidente material; parecem ilhas sem outro contacto do que o das ligações adventícias. As províncias, em suma, são como feitorias destacadas de uma mesma metrópole, a Corte do Império" (BESOUCHET, 1978, p. 81).

Estaleiros mantidos pelo governo imperial, como o Arsenal de Marinha da Corte no Rio de Janeiro, entre outros, estiveram voltados para o apoio logístico da Marinha de Guerra brasileira, ficando alheios às iniciativas em atenção à navegação mercantil.[22]

22 Ferreira, 1990, p. 14, 99 e 50.

Diante da incapacidade da indústria naval nacional em ter atendido às necessidades da Companhia Paulista quanto ao suprimento de sua frota fluvial, justificou-se para nós o motivo pelo qual essa empresa foi buscar seus vapores e barcaças no exterior, importando-os da Inglaterra.[23]

A mão de obra especializada em engenharia naval foi constituída por engenheiros da própria ferrovia, formados por nossas escolas, já dotadas de conhecimentos das técnicas da engenharia hidráulica. Esta passou a fazer parte dos currículos em função da necessidade de modernização de nossos portos, sem infraestrutura adequada para atender ao movimento da navegação costeira e internacional que a cada dia se intensificava.[24]

Não foi possível definir no estudo os mecanismos de contratação da mão de obra não especializada empregada na instalação da via fluvial, principalmente no contingente de trabalhadores das obras do rio. O que se pode constatar é que o seu suprimento ficava condicionado a motivações salariais, pois as condições a que eram expostos, de total insegurança e sujeição a constantes doenças, provocaram por vários momentos a sua escassez, com consequentes atrasos nas obras programadas. Pode-se sugerir que a falta de informações sobre os contratos de trabalho, notadamente nos estratos mais baixos da classe trabalhadora, fosse consequência de uma sociedade que estava transitando para as relações de produção assalariadas nas quais as empresas de transportes foram pioneiras. Dessa forma, os contratos e o controle da mão de obra deviam se estabelecer de forma bastante consuetudinária.[25]

Observou-se neste estudo que movimentos contestatórios ocorridos com os trabalhadores do rio, com demandas por maior segurança no trabalho, foram resolvidos sob estímulo remuneratório. Este fato atesta a

23 RCPVFF, 28 de setembro de 1884, p. 29-30.
24 Nagamini, 1994, p. 133-134.
25 Domingues Neto, 2001, p. 98-103.

importância que tinha para o empreendimento todo o esforço no sentido de manter essa força de trabalho arregimentada e operando efetivamente na instalação da hidrovia.[26]

Quanto ao sistema tecnológico fluvial empregado, a ele se deve em grande parte o funcionamento da seção fluvial praticamente sem interrupção, fato que não era comum em rios de planalto com as características do Mogi-Guaçu. O sistema de canais, os diques de represamento e o emprego de correntes e mecanismos para a tração das embarcações nas corredeiras, foram decisivos para que a navegação não fosse interrompida, mesmo durante os períodos mais críticos de estiagem.

O relatório feito pelo engenheiro Benjamin Franklin de Albuquerque Lima ao conselheiro Antonio da Silva Prado, Ministro da Agricultura Comércio e Obras Públicas no ano de 1886, apresenta um quadro detalhado do sistema fluvial que a Companhia Paulista instalara no rio Mogi-Guaçu:

> De accôrdo com as idéas mais modernamente aceitas sobre navegação interior, tem aquelle engenheiro [Walter Hammond, engenheiro da Companhia Paulista] preparado, nas corredeiras, canaes que apresentam, pelo menos 0m,55 de profundidade na mais rigorosa estiagem, para serem navegados por vapores de aço, roda à popa, e calado máximo de 0m,42, construídos pela acreditada fáfrica Yarrow & Comp., de Londres, que tem feito de taes construcções particular especialidade.
> Tem consistido o melhoramento das corredeiras, no arrasamento de pedras que obstruíam os canaes, na construcção de barragens e diques longitudinaes que, represando as águas e encaminhando-as ao canal, garantem 0m,55 de fundo na mais rigorosa estiagem.
> A escolha dos canaes tem sido feita com acerto, preferindo-se aquelles que apresentam menor declividade por seu maior desenvolvimento. [...]

26 Op. cit, p. 103-130.

Para tornar mais segura a subida dos vapores nas corredeiras, adaptou o Sr. Hammond á proa de cada vapor um guincho, movido pelo vapor da machina, mordendo uma cadêa [corrente] solta ao longo da corredeira. Quando movido assim, tem o vapor uma velocidade de 3 kilometros nas mais fortes correntezas.

Desde que não é mais necessária, é a cadêa lançada ao rio. É como se vê, o meio de navegação a que os francezes chamam de *touage*, perfeitamente applicável ás corredeiras de pouco fundo, e simplificado por dispensar o rebocador especial chamado *toueur* que completa aquelle systema.

A cadêa é fortemente presa por uma extremidade, á margem do rio ou ao próprio leito e por outra a uma corrente fina que segura uma pequena bóia.

Essa extremidade é tomada por um croke e passada ao guincho, que põe em movimento com o vapor da machina. [...]

Quando a corredeira é fraca, o vapor passa-a com sua própria força, e é admirável não só a docilidade com que obedece aos lemes collocados ambos a ré e movidos simultaneamente, como também a facilidade com que elle faz uma volta inteira, girando quase sobe seu eixo. [...]

O que mais, porém, me surpreendeu, foi ve-los rebocar três grandes barcas sem grande esforço da machina e quase sem prejuízo da velocidade.

O vapor *Conde D'Eu* que desceu comigo até a corredeira da Escaramuça, rebocando três barcas, marchou a uma velocidade de 14,5 kilometros por hora na descida e 9,5 na subida.

O reboque fez-se sempre a ré, com um cabo de pouca extensão, o que não impedia que as barcas acompanhassem perfeitamente o movimento do vapor.

Posso, pois, assegurar a V. Ex. que o material fluctuante empregado no Mogy-guassú pela companhia estrada de ferro Paulista é o que mais modernamente se recomenda para uma boa navegação fluvial.[27]

27 BRASIL. Ministério da Agricultura, 1886, p. 181-182. Relatório do Engenheiro Benjamim Franklin de Albuquerque Lima ao Sr. Conselheiro Antonio da Silva Prado, Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Commercio e Obras Públicas.

A escolha do material flutuante adequado – vapores e barcaças - e a montagem destes no estaleiro de Porto Ferreira,[28] muito contribuíram para a assimilação e emprego de novas tecnologias navais a nível local. Esse fato refletiu na grande capacidade de recuperação de eventuais avarias nos equipamentos fluviais pela empresa. Não constatamos nos registros das fontes pesquisadas, naufrágios ou outras avarias com embarcações, que não tenham sido objeto de recuperação.

Com relação à segurança no trabalho, verificamos a ocorrência de alguns acidentes fatais envolvendo o pessoal empregado na hidrovia, principalmente os engajados nas obras de adequação do leito do rio à navegação – desobstrução com a retirada de pedras empregando explosivos, retirada de troncos de árvores, escavação de canais e construção de diques de barragem.

Do ponto de vista tecnológico podemos afirmar que a empresa operava dentro de padrões que para a época permitiam atender satisfatoriamente à demanda de um tráfego relativamente regular. Esse quadro só sofreu alterações a partir do ano de 1896, quando por reflexo do contínuo avanço da frente pioneira do café, aumentou em grande escala o volume de café a transportar.

Para se ter uma idéia do que representava o volume de mercadorias transportadas pela via fluvial através da "Seção Fluvial" da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais observemos na Tabela 2 que, na última década de funcionamento do transporte de mercadorias pela via fluvial – de 1890 a 1900 – o volume total de mercadorias saltou de 9.975 toneladas para 17.034 toneladas.

28 Porto Ferreira era a localidade às margens do rio Mogi-Guaçu na qual se fez a conexão entre a via férrea e a fluvial da "Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais". Em Porto Ferreira se instalou um porto e a partir daquele ponto inicial a hidrovia se estendeu para o interior num percurso de 200 quilômetros até alcançar em seu extremo, o Pontal do Rio Pardo. Figura 1.

Os interesses por uma economia de abastecimento interno

Ao observarmos que a navegação fluvial implantada pela Companhia Paulista no rio Mogi-Guaçu, ao atingir o Pontal do Rio Pardo no ano de 1887, numa extensão de cerca de 200 quilômetros, havia ultrapassado a frente pioneira desvinculando-se do tráfego de café, questionamos sobre os motivos que teriam atraído sua atenção para aquele interior.

Numa análise mais detida presenciamos o interesse por outros mercados, movidos pela frente de expansão da pecuária a partir das províncias vizinhas de Minas Gerais, Goiás e Mato Grosso. Esta atividade já havia se instalado antecedendo a frente pioneira, caberia à seção fluvial da Companhia Paulista a sua integração à economia do Oeste Paulista, interesse reiteradamente expresso por seus agentes nos projetos da navegação.[29]

Neste ponto destacou-se a importância do sal, produto de grande demanda pela pecuária da frente de expansão. Foi possível constatar a prática do monopólio de seu comércio pela Companhia Paulista por meio da via fluvial, ainda que por curto espaço de tempo.

Para a conquista desses mercados a empresa articulou estratégias concorrenciais, atuando principalmente com uma política de fretes, que embora limitada, visava estimular a diversificação do transporte de outras mercadorias, além do café. Procurava assim preencher com "diversas mercadorias" os vazios do tráfego de café nos períodos da entressafra, e, no sentido do interior aumentar as importações.[30]

---

29 RCPEFOP, 11 de agosto de 1883, Anexo 7, p. 3: "A navegação nos rios Mogi-Guaçu e Pardo servirá aos municípios do Descalvado, São Carlos do Pinhal, Araraquara, Jaboticabal, São Simão e Ribeirão Preto, sul da província de Minas Gerais e da província de Goiás, e às regiões marginais do Rio Grande (Paraná depois da Junção com o Paranaíba) da província de Mato Grosso. Dos municípios acima citados poder-se-á contar com a importação e exportação. Para os demais pontos, haverá importação em larga escala do sal, gênero de primeira necessidade para o sertão em que a indústria principal é a criação de gado. Pode-se asseverar sem hesitação, que o tráfego pela via fluvial nunca será menor de 450.000 arrobas, assegurando assim progressivo aumento de renda para as vias férreas da Companhia Paulista".

30 RCPVFF, 27 de setembro de 1885, anexo 7, p. 60-1; RCPVFF, 26/04/1891, p. 162.

Ao estimular o transporte de "diversas mercadorias", a seção fluvial também fomentou o desenvolvimento das forças produtivas regionais, direcionadas para as atenções do mercado interno.

Na análise do tráfego de mercadorias, constatamos a ocorrência de uma resposta positiva a essas estratégias, pois as "mercadorias diversas", formadas por itens que atenderiam em grande parte a esse mercado interno, apresentaram uma circulação expressiva em volume, se comparado ao do café (Tabela 2).

Contribuiu ainda para essa diversificação a implantação da própria navegação fluvial, que ao romper o isolamento das fazendas da frente pioneira, fez com que estas abandonassem a condição de autossuficiência para dedicarem maior atenção ao café, passando a demandar gêneros de outros mercados.[31] Cabe lembrar, que o colono imigrante ao produzir um excedente para a comercialização, também criou uma oferta de "mercadorias diversas" para o tráfego da via fluvial.[32]

---

31 Cf. Ellis Júnior, 1960, p. 344-345 (*apud* Domingues Neto, 2001, p 193): "O alto custo dos transportes decorrente do distanciamento do porto de Santos para a importação de produtos do exterior ou de outras províncias, aliado às dificuldades de comunicações interiores, fizeram das fazendas do Oeste Paulista grandes latifúndios poliprodutores, como ocorreu com a fazenda de Santa Eudóxia. Segundo Ellis Júnior, com a chegada dos trilhos da Companhia do Rio Claro a São Carlos, que por estrada de terra distanciava entre 30 a 40 quilômetros da fazenda de Santa Eudóxia, rompeu-se aquele isolamento. A ferrovia ao facilitar o transporte do café, por outro lado, estimulou o aumento de sua produção, o que levou a fazenda a concentrar suas atividades na cafeicultura perdendo, pois, a sua diversificação produtiva. A partir desse momento, criou demandas por outros núcleos rurais e pelos centros urbanos, o que provocou a dinamização do comércio com a região".

32 Cano, 1977, p. 60: "O desenvolvimento e diversificação da agricultura paulista (exclusive café) está intimamente vinculado ao processo de desenvolvimento da cafeicultura, que se expandiu ao se consolidar o sistema do "colonato". Neste regime de trabalho, como se sabe, além do salário fixo e do salário variável pagos pelo fazendeiro ao colono, o proprietário ainda permitia que o colono plantasse e desenvolvesse pequenas criações, *dentro da propriedade cafeeira*, permitindo-lhe o plantio intercalado nas "ruas" do cafezal, de arroz, milho e feijão, mesmo quando o cafezal já era adulto. Quando tal permissão não fosse dada, quer por razões de fertilidade do solo, ou por outras razões quaisquer, o fazendeiro cedia terras não ocupadas com o café, para aquele mesmo fim. Dessa forma, o colono obtinha parte fundamental de sua subsistência, vendendo ainda eventuais excedentes nas zonas urbanas em expansão"..

Evidenciamos dessa forma, um mercado interno bastante diversificado gravitando em torno da economia agroexportadora, cujos produtos marcaram uma presença importante no tráfego da seção fluvial. Ao terem apresentado um volume de tráfego em média superior ao do café (Tabela 2 e Figura 2), não há como se contestar essa afirmação.

Ligado à ampliação desses mercados, estaria o povoamento. Ainda que a empresa considerasse secundário o tráfego de viajantes, as flutuações da via fluvial a apontaram como importante meio para o povoamento da região ribeirinha.[33]

Considerações finais

Embora a seção fluvial fosse um segmento importante para o aumento das receitas da Companhia, partimos à procura dos motivos de sua desativação e verificamos uma inter-relação de fatores, todos decorrentes da expansão da produção cafeeira no vale do Mogi-Guaçu.[34]

A partir de 1890 a Companhia Paulista passou a desenvolver uma política de expansão de seus ramais ferroviários, e, após adquirir entre 1891 e 1892 as ferrovias que lhe barravam a oportunidade de seguir com seus trilhos adiante de Porto Ferreira, o Ramal Férreo de Santa Rita e o da Rio Claro Railway passou a captar com estes parte do tráfego antes tributário da via fluvial, dando início à desativação progressiva da seção fluvial (Tabela 1).[35]

A Companhia Mogiana de Estradas de Ferro e Navegação, sua principal concorrente, ao perceber o avanço da ferrovia da Paulista para o interior, foi em busca e conseguiu em 1892, a concessão pelo governo do

33 Domingues Neto, 2001, p. 157-163 e 183-188
34 Op. cit., p. 201-207.
35 Op. cit., p. 208-212.

privilégio para levar suas linhas da estação de Ressaca a Santos, o que a livraria da condição de tributária da Paulista de Campinas a Jundiaí, ramal férreo que acabou não sendo construído.[36]

Esse fato acelerou os planos de expansão da Companhia Paulista que tentando neutralizar uma futura perda de receitas de sua tributária, a Mogiana, conseguiu a concessão para expandir seus ramais de Rincão para o interior. Em seguida partiu daquela localidade pela margem esquerda do rio Mogi-Guaçu, atravessando-o na altura de Porto Guatapará. Continuando o prolongamento da ferrovia pela margem direita do vale daquele rio, seguindo a Mogiana nos limites de sua zona de privilégio alcançou em 1903 o Pontal do Rio Pardo, onde se localizava a estação extrema da via fluvial.

Ao envolver completamente a via fluvial, a ferrovia captou em melhores condições todo o seu tráfego, não restando à Companhia Paulista outra opção a não ser desativar o restante da navegação fluvial.[37]

36 Op. cit., p. 212.
37 Op. cit., p. 213-215.

Tabela 1.
Evolução da malha viária da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais (CPVFF) - 1890 - 1903 (ver Nota 1 da Tabela 2)

Abertura, compra ou fechamento ao tráfego	Estação da ferrovia / Porto via fluvial	Observação
03/1891	Hidrovia - Porto Pulador (1)	Tráfego fluvial transferido para Porto Cunha Bueno (3)
1º/04/1891	Compra da Companhia Ramal Férreo de Santa Rita (1)	Ferrovia - Porto Ferreira a Santa Rita do Passa Quatro
1º/04/1892	Compra da Rio Claro Railway & Co. (1)	Ferrovia
06/06/1892	Abertura das estações Hammond e Guariba (1)	Ferrovia
05/05/1893	Abertura da estação Jaboticabal (1)	Ferrovia
20/09/1893	Abertura da estação Santa Eudóxia (1)	Ferrovia
02/1895	Hidrovia -Portos Cunha Bueno e Cedro (1)	Fechados ao tráfego fluvial
1º/12/1899	Abertura da estação Tombadouro no Ramal de Santa Rita (1)	Ferrovia
12/1900	Hidrovia - Porto de Jatahy (1)	Fechado ao tráfego fluvial
18/05/1900	Concessão para o prolongamento Rincão - Pontal do Rio Pardo (2)	Ferrovia
30/12/1901	Abertura das estações de Guatapará, Guarany e Martinho Prado (1)	Ferrovia
12/1901	Hidrovia - Portos Guatapará e Martinho Prado (1)	Fechados ao tráfego
29/12/1902	Abertura da estação de Bebedouro (1)	Ferrovia
1º/02/1903	Abertura das estações de Barrinha e Pitangueiras (1)	Ferrovia
25/03/1903	Hidrovia - Portos Barrinha, Pitangueiras e Pontal (1)	Fechados ao tráfego
30/04/1903	Hidrovia - Porto Amaral (1)	Fechado ao tráfego ficando extinta toda a seção fluvial

Fonte: (1) Relatório da CPVFF do ano de 1904. (2)Silva, 1904, p. 538. (3) Relatório da CPVFF, 26/04/1891, p. 185.

Nota: Estão relacionadas nesta tabela, somente as vias férreas ou ramais que tiveram envolvimento com o processo de expansão na área de influência da navegação.

Ao expandir seus ramais ferroviários pelo vale do Mogi-Guaçu, concorria a Paulista com o tráfego de sua própria via fluvial. O aumento progressivo do volume de café a transportar na hidrovia, aliado ao aumento da distância a percorrer com a contínua interiorização da frente pioneira, era incompatível com as condições que passava a apresentar a navegação fluvial. Sua capacidade instalada não respondia mais com eficiência às necessidades de transportes da Companhia Paulista.[38]

Tabela 2 -
Extensão do tráfego da "CPVFF"
e tráfego de mercadorias na via fluvial - 1890 - 1903
(Fonte: Domingues Neto, 2001, p. 207)

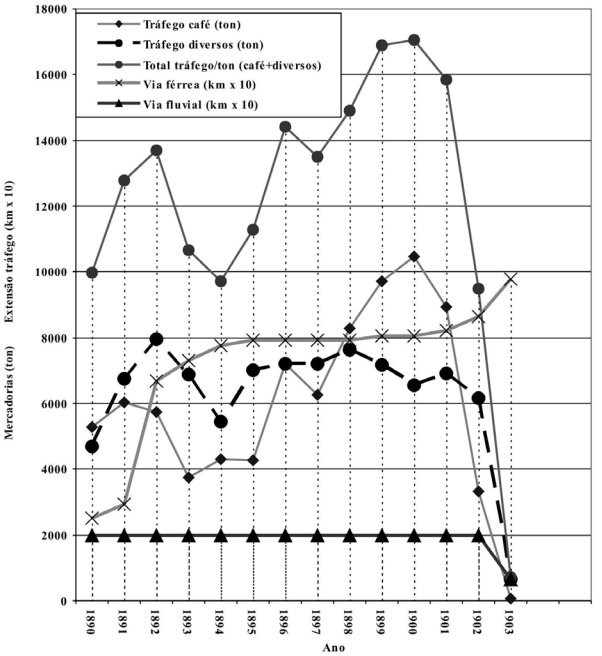
Ano	Extensão do tráfego (km)		Tráfego de café (ton)	Tráfego de mercadorias diversas (ton)	Tráfego Total (ton)
	Via férrea	Via fluvial			
1890	250	200	5.271	4.704	9.975
1891	292	200	6.035	6.758	12.793
1892	667	200	5.726	7.967	13.693
1893	731	200	3.764	6.890	10.654
1894	776	200	4.291	5.435	9.726
1895	791	200	4.282	6.999	11.281
1896	791	200	7.204	7.221	14.425
1897	791	200	6.274	7.212	13.486
1898	791	200	8.274	7.640	15.914
1899	807	200	9.721	7.160	16.881
1900	807	200	10.476	6.568	17.034
1901	823	200	8.931	6.920	15.851
1902	864	200	3.324	6.150	9.474
1903	979	66	69	645	714
Total (Ton)	-	-	83.642	88.269	171.911
% do Total	-	-	48,7%	51,3%	100,0%

Fonte: Relatórios da "CPVFF": a) Nº 46, de 02/04/1895. b) Nº 56, de 30/07/1905.
Nota: "Na Tabela 2 relacionamos as variáveis que irão compor o gráfico da Figura 2, sobre as quais cabem algumas observações:
1) Extensão do tráfego (km) nas vias férreas e fluvial: serve para estabelecermos a relação entre a expansão da ferrovia e a desativação da hidrovia, em conjunto com a análise dos dados da Tabela 1 - Evolução da malha viária da CPVFF - 1890 -1903.
2) Tráfego de café, de diversos (mercadorias diversas) e o total desse tráfego (ton): destinada ao estudo das flutuações desse tráfego, que corresponde,... a mais de 90% das

38 Op. cit., p. 215-221.

receitas do tráfego da via fluvial;
Para facilitar o estudo da relação entre essas variáveis, e, tendo em vista à disparidade entre os valores numéricos que apresentam, utilizamos como recurso a ampliação da escala correspondente à extensão da ferrovia/hidrovia em 10 vezes.
Esse artifício permite certa coerência entre as representações gráficas, facilitando a análise comparativa entre as curvas apresentadas sem alterar o sentido de suas projeções". (DOMINGUES NETO, 2001, p. 206).

Figura 2 - Extensão do tráfego da "CPVFF" e tráfego de mercadorias na via fluvial - (1890-1903)



(DOMINGUES NETO, 2001, p. 206).

Comprovada do ponto de vista empírico a hipótese da substituição da hidrovia pela concorrência da ferrovia, partimos para a sua sustentação através de um recurso utilizado por essas empresas para avaliarem sua rentabilidade, o "coeficiente de tráfego". Comparada a rentabilidade da seção fluvial com a da seção férrea do Rio Claro, que condensava as principais linhas férreas do vale do Mogi-Guaçu, constatamos que a via fluvial vinha

apresentando índices bem inferiores aos da ferrovia para a Companhia Paulista, e, portanto, era mais um motivo para justificar a sua desativação (Tabela 3 e Figura 3).

Tabela 3 -
Índice de rentabilidade da Seção Férrea do Rio Claro e Seção Fluvial 1895 - 1900 (valores monetários em mil-réis)

Ano	Seção do Rio Claro (ferrovia)					Seção Fluvial (hidrovia)				
	Receita	Despesa	Saldo	Déficit	Ct %	Receita	Despesa	Saldo	Déficit	Ct %
1895	5.358:959$580	2.170:176$887	3.188:782$703	-	40	228:898$000	247:880$003	-	18:982$562	108
1896	6.143:846$646	2.957:947$870	3.185:898$776	-	48	338:897$560	272:961$392	65:936$168	-	80
1897	7.295:013$070	3.300:148$538	3.994:864$532	-	45	314:703$590	277:043$035	37:660$555	-	88
1898	6.627:557$900	3.233:000$004	3.394:557$896	-	49	338:806$800	310:294$590	28:512$260	-	92
1899	6.938:672$410	3.017:371$851	3.891:297$559	-	44	368:518$580	318:025$570	50:493$010	-	86
1900	7.150:840$160	3.123:028$160	4.027:811$732	-	44	379:770$940	322:491$879	57:279$061		85

Fonte: RCPVFF nº 55, de 30/06/1904, p. 59.

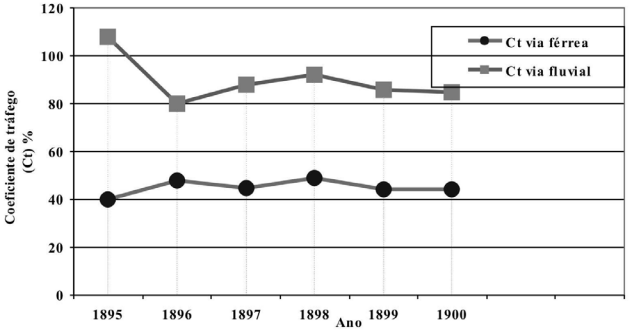
Notas:

(1) No ano de 1890 a diretoria da CPVFF modificou o sistema de escrituração contábil, tendo provocado déficits que se estenderam até o ano de 1895.

(2) Coeficiente de tráfego (Ct) = $\frac{\text{DESPESA}}{\text{RECEITA}} \times 100$

Valor do índice (Ct) alto: indica baixa rentabilidade. Valor do índice (Ct) baixo: indica alta rentabilidade. (3) Ver a respeito: Saes, 1981, p. 145-147.

Figura 3 -
Rentabilidade da Seção Férrea do Rio Claro e Seção Fluvial - (1895-1900)



Pela comparação entre o volume do tráfego da via férrea e o da fluvial, em relação à capacidade instalada destas, nos anos que precederam à desativação da via fluvial, constatamos que a capacidade instalada da hidrovia não podia competir com a da ferrovia, em relação à economia de escala que caracterizava a expansão das ferrovias naquela região (Tabela 4).[39]

Tabela 4 -
Tráfego de mercadorias* na Seção Férrea do Rio Claro e na Seção Fluvial - 1892 - 1901 (em toneladas)

Ano	Seção Férrea do Rio Claro (1)	Seção Fluvial (2)	Total
1892	69.716	13.693	83.409
1893	81.889	10.654	92.543
1894	112.695	9.726	122.421
1895	137.870	11.281	149.151
1896	159.937	14.425	174.362
1897	178.183	13.486	191.669
1898	164.129	15.914	180.043
1899	174.185	16.881	191.066
1900	191.724	17.034	208.758
1901	273.625	15.851	289.476

* Mercadorias = café + "diversos" (importação e exportação)
Fonte: (1) RCPVFF, 30/06/1902, p. 36.
(2) Tabela 2

Ainda que a economia cafeeira tenha sido responsável pelo desenvolvimento econômico paulista no período considerado, foi possível identificar em nosso estudo a emergência de um mercado interno regional significativo, com a circulação de outras mercadorias além do café e que o superou em volume no período considerado.

39 Op. cit., p. 221-230.

Fontes e Bibliografia

Fontes

BRASIL. Ministério da Agricultura. **Relatório apresentado à Assembléia Geral na Primeira Sessão da Vigésima Legislatura pelo Ministro e Secretário de Estado dos Negócios da Agricultura, Comércio e Obras Pública, Antonio da Silva Prado.** Rio de Janeiro: Imprensa Nacional, 1886. Disponível em: <http:brazil.crl.edu/bsd/u1971/000001.html>.

MELLO, Fernando Vaz de. **Memorial sobre o curso dos rios Pardo, Mogi-Guaçu e possibilidade de sua navegação. Apresentado ao Exmo. Governo da Província [de São Paulo].** São Paulo: Tip. Imparcial de J. R. de Azevedo Marques, 1859. 31 p. (Biblioteca Central Unicamp - obras raras).

RELATÓRIO da Diretoria da Companhia Paulista de Estradas de Ferro do Oeste da Província, para a sessão de Assembléia Geral de 11 de agosto de 1883. São Paulo: Tip. Correio Paulistano, 1883. (MCP = Biblioteca do Museu da Companhia Paulista).

RELATÓRIO da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, para a sessão de Assembléia Geral de 28 de setembro de 1884. São Paulo: Tip. Correio Paulistano, 1884. (MCP)

RELATÓRIO da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, para a sessão de Assembléia Geral de 27 de setembro de 1885. São Paulo: Tip. a vapor de Jorge Seckler e C.,1885. (MCP)

RELATÓRIO nº 42 da Diretoria da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais, para a sessão de Assembléia Geral de 26 de abril de 1891. São Paulo: Tip. da Companhia Industrial de S. Paulo, 1891. (MCP)

Bibliografia

BESOUCHET, Lídia. **Mauá e seu tempo.** Rio de Janeiro: Nova Fronteira, 1978.

BIANCHI, Roberto et. Al. (Coord.). **Barão de Mauá, empresário e político.** Reedição fac-similar da 1ª ed. (1878) do livro. São Paulo: Bianchi , 1987.

BRAGA, Antonio Carlos Vilela; DOMINGUES NETO, Hilário (Orgs.). **A navegação dos rios Mogy-guassú e Pardo:** transporte fluvial – 1883-1903 (Fontes documentais e subsídios para pesquisa). São Carlos: ASSER, 1999. Série Documentos, 3.

BRASIL. Conselho Nacional de Transportes. **Planos de viação:** evolução histórica – 1808-1973. Rio de Janeiro: Ministério dos Transportes, 1973, 554 p.

CANO, Wilson. **Raízes da concentração industrial em São Paulo.** 2. ed. Rio de Janeiro; São Paulo: Difel, 1977. (Corpo e Alma do Brasil).

DEAN, W. **Rio Claro:** um sistema brasileiro de grande lavoura – 1820-1920. Trad. Waldívia Portinho. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

DOMINGUES NETO, Hilário. **Singrando o Mogi-Guaçu:** um estudo sobre a formação de um mercado interno regional – 1883-1903. Dissertação (Mestrado em Economia. Área de concentração: História Econômica) – Faculdade de Ciências Sociais, Universidade Estadual Paulista "Júlio de Mesquita Filho", Araraquara, SP, 2001. 251 p.

ELLIS JÚNIOR, Alfredo. **Tenente-Coronel Francisco Cunha Bueno:** pioneiro da cafeicultura no Oeste Paulista. São Paulo: s.n., 1960.

FERREIRA, Júlio Bandeira Marques. **Vapores, encouraçados e monitores:** uma indústria estatal no Arsenal de marinha da Corte – 1850-1890. Dissertação (Mestrado em História. Área de concentração: História do Brasil) – Instituto de Filosofia e Ciências Sociais, Universidade Federal do Rio de Janeiro, 1990. 107 p.

GORDINHO, Margarida Cintra. **Casa do Pinhal.** São Paulo: C. H. Knapp, 1985.

GRANDI, Guilherme. **Café e expansão ferroviária:** a Companhia E. F. Rio Claro – 1880-1903. São Paulo: Annablume, Fapesp, 2007.

HOLANDA, Sérgio Buarque. **Monções.** 2. ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1976.

KERBAUY, Maria Teresa Miceli. **Poder político local do coronelismo ao populismo:** um estudo de caso: São Carlos. Dissertação (Mestrado em Ciências Sociais - Política) – Faculdade de Filosofia, Ciências e Letras de São Bento, Universidade Católica de São Paulo, São Paulo, 1979. 189p..

LAPA, José Roberto do Amaral. **Economia colonial.** São Paulo: Perspectiva, 1973.

MADUREIRA, Maria da Annunciação. **Cronologia histórica da Sesmaria do Pinhal:** formação da cidade de São Carlos. São Carlos: Associação Pró-Casa do Pinhal, 1999, p. 13-29.

MATTOS, Carlos de Meira. **Brasil:** geopolítica e destino. Rio de Janeiro: Bibliex/José Olympio, 1975.

NAGAMINI, Marilda. Engenharia e técnicas de construções ferroviárias e portuárias no Império. In: VARGAS, Milton (Org.). **História da técnica e da tecnologia no Brasil.** São Paulo: Edusp: Centro de Educação Tecnológica Paula Souza, 1994. (Biblioteca básica). 1994.

NEVES, Ary Pinto das. **O jardim público de São Carlos do Pinhal.** São Carlos, SP: Fundação Theodoreto Souto, USP, EESC, 1983.

PRADO JÚNIOR, Caio. **História Econômica do Brasil.** 28. ed. São Paulo: Brasiliense, 1983.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo.** São Paulo: Brasiliense; Publifolha, 2000.

REVISTA FERROVIÁRIA. **Risco, mas com garantia de juros.** Suplemento Edição Especial, s.l., abril, 1997, p. 5-13.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo – 1870-1940:** expansão e declínio do transporte ferroviário em São Paulo. São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1981. 199 p.

SALLUN JÚNIOR, Brasílio. **Capitalismo e cafeicultura:** Oeste Paulista – 1888-1930. São Paulo: Duas Cidades, 1982 (História e sociedade).

SILVA, Sérgio. **Expansão cafeeira e origens da indústria no Brasil.** 6. ed. São Paulo: Alfa-Ômega, 1985.

ZAMBONI, Maria Célia. **A Mogiana e o café:** contribuições para a história da estrada de ferro. Dissertação (Mestrado em História, Área de concentração: Relações Sociais, Cultura e Ideologia) – Faculdade de História, Direito e Serviço Social, Universidade Estadual Paulista, Franca, 1993.

Abreviaturas

CPVFF - Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais.
MCP - Museu da Companhia Paulista.
RCPEFOP - Relatório da Companhia Paulista de Estradas de Ferro do Oeste da Província.
RCPVFF - Relatório da Companhia Paulista de Vias Férreas e Fluviais.

OS MEIOS DE TRANSPORTE E O DESENVOLVIMENTO DA ECONOMIA PARANAENSE ATÉ MEADOS DO SÉCULO XX

Armando Dalla Costa
Felipe Athia

Introdução

Paraná e Brasil da primeira década do século XXI são completamente diferentes de como funcionava a economia há 50 anos. Em meados do século passado o país ainda contava com uma economia agrário-exportadora, a população se concentrava no campo e os meios de transporte eram precários. Para termos uma ideia, a primeira estrada asfaltada ligando as duas maiores cidades do país, São Paulo e Rio de Janeiro, só foi inaugurada no governo Dutra, em 19 de janeiro de 1951.

No Paraná da época vivia-se sob a economia da madeira, da erva-mate e do café, não havendo nenhuma estrada asfaltada ligando os centros de produção com os locais de consumo ou exportação. O mercado interno paranaense era fraco, local e/ou regional, com poucas ligações entre uma região e outra. As rodovias ficavam praticamente intransitáveis nos períodos de chuva, dificultando ainda mais a circulação de mercadorias e serviços.

Este texto busca analisar a realidade dos transportes e os locais de "saída" das mercadorias via portos de Paranaguá e Antonina. Num primeiro momento o foco está na evolução das rodovias, que acompanharam basicamente o sistema de ocupação territorial e de produção de riqueza. Em seguida são descritas as ferrovias paranaenses e sua contribuição no transporte de mercadorias e na interligação entre as diferentes áreas. Os

portos de Paranaguá e Antonina serviram como locais de embarque dos produtos paranaenses, e seu histórico de desenvolvimento representa também os avanços conquistados pela economia do estado.

Num quarto momento o texto analisa a contribuição da erva-mate, por mais de um século, responsável pela maior parte da economia do estado. Como era exportada pelos portos de Paranaguá e Antonina, fazê-la chegar até o litoral era o grande desafio, só superado definitivamente com a construção da Estrada da Graciosa e da ferrovia ligando Curitiba ao litoral.

Nas duas últimas partes são destacadas as economias geradas pela madeira e o café e a relação que tiveram com a evolução da economia paranaense. No caso da madeira, suas exportações aconteceram via os dois portos mencionados, além de Foz do Iguaçu. Já o café, desde o início exportado via férrea por São Paulo e o porto de Santos, só mais tarde, com o desenvolvimento de rodovias e ferrovias, pode ser exportado via Paranaguá. Por fim o texto apresenta as principais conclusões relacionando os meios de transporte com o desenvolvimento econômico paranaense.

A evolução do sistema rodoviário no estado do Paraná

A construção de estradas no Paraná está ligada ao processo de ocupação e povoamento do território brasileiro, iniciado no século XVI. Por falta de investimentos adicionais do governo nas ferrovias, a comercialização dos produtos paranaenses era realizada, principalmente, através de uma limitada malha ferroviária e de estradas de terra precárias.

A mais antiga estrada do estado, a atual PR-410 ("Estrada da Graciosa"), foi concluída em 1873, embora se acredite que já fosse utilizada a partir de 1721. Foi de extrema importância para a economia estadual, possibilitando o transporte da erva-mate, café e madeira para os portos até meados da década de 1960, além de servir como via de acesso às famílias

que se deslocavam em busca de lazer no litoral paranaense. As porções norte e oeste do estado, devido à falta de infra-estrutura que as ligasse com a capital, comercializavam seus produtos com São Paulo até 1913, quando se iniciou uma onda de investimentos, visando o seu desenvolvimento, motivado pela alta produtividade do café.

A primeira estrada construída no estado para a passagem de carros e caminhões, só viria cerca de 10 anos mais tarde, entre 1923 e 1924. Construída para substituir a antiga estrada Curitiba-São Paulo, que segundo DER (2009a) era intransponível em dias de chuva, a Estrada da Ribeira atualmente parte da BR-476 e visava integrar o mercado agrícola, em franca expansão.

Entretanto, a principal obra da década de 1930, embora cause estranheza, não foi a reformulação da ligação com o principal pólo econômico brasileiro, São Paulo: foi a atual PR-090 que era, na época de sua construção, considerada "a maior rodovia que se construiu no Paraná em todos os tempos, servindo a uma das zonas mais ricas e de intensa produção do Paraná e do país" (DER, 2009a). A "Rodovia do Cerne" (nome que provém do Rio Cerne, que corta a rodovia no km 35) constituiu um importante elo entre o norte e o sul do Paraná e foi, durante mais de duas décadas, o principal corredor de escoamento da produção cafeeira do norte do Estado através do Porto de Paranaguá que, até a sua construção, era escoada pelo Porto de Santos.

Assim, Roncaglio (1996) afirma que o café passou, a partir da década de 1940, a movimentar os portos do Paraná (Antonina e Paranaguá), beneficiando imediatamente a economia através da instalação de novas indústrias até a construção da Rodovia do Café, quando o tráfego mais intenso deixou de lado a Estrada do Cerne, visto que as condições da mesma já não permitiam um escoamento adequado.

No início da década de 1940, o então presidente Getúlio Vargas institui o programa Marcha Para Oeste, que visava ocupação e o desen-

volvimento da região Centro-Oeste do Brasil, utilizando, dentre outros estados, o Paraná como fornecedor de alimentos e matéria-prima. Neste contexto, foi decidida a construção de uma estrada ligando Ponta Grossa a Foz do Iguaçu que, segundo DER (2009a), representou os primeiros passos da BR-277.

A partir da década de 1960, com a utilização de recursos do Fundo de Desenvolvimento Econômico (FDE), gerenciados pela CODEPAR (Companhia de Desenvolvimento do Paraná, posteriormente transformada em Banco de Desenvolvimento do Paraná – BADEP), o Paraná iniciou um processo de montagem de uma malha integrada de rodovias e ferrovias, além do estabelecimento de uma base de armazenagem pública de produtos agrícolas e da adequação do Porto de Paranaguá (Lourenço, 2007).

Assim, em 1961 foi inaugurada a Rodovia do Café, principal obra viária da década e que atualmente liga o noroeste do estado com o litoral ou, em outros termos, a cidade de Apucarana a Paranaguá. Entre Apucarana e São Luiz do Purunã, a rodovia integra a BR-376; entre São Luis do Purunã e Curitiba, é comum à BR-376 e à BR-277; por fim, de Curitiba a Paranaguá, integra a BR-277. Sua construção, que possibilitou o intercâmbio sul-mato-grossense com o Paraná e outras áreas do país, mobilizou um maquinário de grande porte, "assim como representou uma preciosa oportunidade de adestramento da mão-de-obra" (SEGALLA et al., 2004), além de proporcionar, segundo Roncaglio (1996), o início da atividade turística organizada no Paraná, visto que passa pelas formações areníticas de Vila Velha e Furnas.

Outra observação a respeito é a de que a continuação da BR-376, de Apucarana a Dourados (MS) pode, ainda, ser considerada integrante da Rodovia do Café (que atualmente incorporou o nome "Governador Ney Braga").

Uma rodovia que exerce importante papel na economia paranaense é a PR-5, atual BR-476, construída pouco depois da Rodovia do Café,

ligando as cidades de Curitiba e São Mateus do Sul, passando pela histórica cidade da Lapa. Teve sua construção iniciada em 1962 e foi concluída cinco anos mais tarde, possibilitando o transporte da produção da região sul do estado para o porto de Paranaguá. Como as grandes reservas de xisto paranaenses se encontravam em São Mateus do Sul, onde a Petrobras possuía uma usina-piloto para a industrialização do xisto pirobetuminoso em construção, foi firmada uma parceria entre o DER-PR e a Petrobras, visando à construção desta rodovia, que posteriormente ficaria conhecida como "Rodovia do Xisto".

Dentre outras rodovias construídas na década de 1960, vale ressaltar a Rodovia dos Cereais (atual BR-369), a Estrada das Praias (atual PR-407), a PR-11 (atual PR-151) e o trecho paranaense da Rodovia Transbrasiliana (BR-153). A expansão da malha rodoviária paranaense ocorreu massivamente até o início dos anos 1980, quando houve uma inversão nos objetivos: a prioridade passou a ser a conservação das rodovias já construídas, no lugar da construção de novas. Esta preocupação está presente nos autores que estudaram a economia do Estado e sua relação com a infraestrutura, como destaca Lourenço (2007, p. 39) ao afirmar que "mesmo durante a crise da década de 1980, sintetizada na falência do Estado e na drástica compressão de seu poder de inversão [...] o Paraná tratou de não descuidar da competitividade do aparato infra-estrutural, concentrando esforços na recuperação e no aprimoramento das rodovias estaduais e em incursões no segmento ferroviário".

Segundo os dados do DER (2009b), a malha rodoviária do Estado do Paraná conta, atualmente, com um total de 15.818,2 km de rodovias, sendo 2.310,3 km de rodovias não pavimentadas e 13.507,8 km de pavimentadas. Embora seja considerada a mais extensa malha rodoviária do sul do Brasil, alcançando todos os municípios do estado, em termos qualitativos, as rodovias paranaense são inferiores em relação às paulistas, uma vez que boa parte da malha paranaense é composta de rodovias vicinais e os trechos duplicados representam pouco mais de 5% do total, enquanto

em São Paulo esses trechos chegam perto de 15% do total (LIMA e DIAS, 2008).

O desenvolvimento paranaense sobre trilhos: o sistema ferroviário

Como se sabe, o povoamento do Sul do Brasil se deveu, em grande parte, à imigração alemã e italiana, em meados do século XIX, através da implantação de colônias, que possibilitaram o seu desenvolvimento econômico. Entretanto, esse desenvolvimento não seria possível caso não existissem vias e meios de transporte, mesmo que primitivos. Segundo Waibel (1958, p. 220), "no fim da década de 1920 desenvolveram-se muitas colônias [...] isoladas e separadas umas das outras pelos campos ou pelas matas ocupadas pelos latifundiários. Não havia uma colonização compacta e em grande escala, nem uma acumulação de riqueza comparável a certas colônias alemãs e italianas nos outros estados". Acredita-se que o Paraná tenha seu povoamento marcado pela cultura do café, pela colonização europeia e pela ação das chamadas frentes pioneiras.

Bernardes (1952, *apud* SILVEIRA, 2003)[1] afirma que o povoamento por imigrantes europeus pode ser dividido em três fases principais, que em alguns casos aconteceram simultaneamente: 1) a primeira foi a localização oficial a leste dos Campos Gerais, repovoando o litoral; 2) a segunda foi a localização oficial a oeste dos Campos Gerais e outras áreas; 3) a terceira foi a expansão dos imigrantes e seus descendentes, primeiro nas matas vizinhas das áreas coloniais e, em seguida, no oeste e norte do estado.

A partir da segunda metade do século XIX, iniciou-se um processo de expansão das estradas de ferro localizando-se, principalmente, nos lo-

1 BERNARDES, N. Expansão do Povoamento no estado do Paraná. *Revista Brasileira de Geografia.* Rio de Janeiro, n.14, p.425-451, out/dez, 1952.

cais de elevada relevância econômica, em detrimento das áreas de cultivo. Essas ferrovias contribuíram de maneira eficaz para a implementação e desenvolvimento econômico das colônias estrangeiras, destacando-se as estradas de ferro Paraná (1885) e São Paulo – Rio Grande (1905), que serviam, prioritariamente, para o transporte de erva-mate, madeira e gado, inicialmente, e café, posteriormente.

A ferrovia São Paulo – Rio Grande foi idealizada em meados da década de 1880, embora sua construção tenha sido finalizada anos mais tarde, em 1905. Thomé (1980) afirma que, como o governo imperial estava promovendo a colonização do país e estabelecendo imigrantes em áreas de terras devolutas, a construção de uma linha férrea de caráter vertical ligando o eixo Rio – São Paulo ao extremo Sul do país era de extrema importância. Em 1917, a *Brazil Railway*, então proprietária da ferrovia, e suas subsidiárias entraram em concordata, transferindo o controle para o governo federal. Atualmente, grande parte das ferrovias paranaenses pertence à iniciativa privada: FERROPAR e América Latina Logística (ALL).

Paranaguá e Antonina: os possibilitadores do desenvolvimento

Segundo a Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina – APPA (2009), o Porto de Paranaguá é, atualmente, o maior porto do sul do Brasil, "atuando principalmente na exportação de grãos e sendo também utilizado pelo Paraguai para transporte de sua carga alfandegada (nos dois sentidos), conforme um tratado com o Brasil". Além disso, acredita-se que tenha sido a "porta de entrada" para os primeiros povoadores do Paraná.

A transformação do ancoradouro em porto moderno ocorreu em 1872 e permaneceu nas mãos de comissionados até 1917, quando foi transferido ao governo do Paraná através do Decreto n. 12.477, do presidente Wenceslau Braz, que autorizava a construção de instalações portuárias na

cidade. Atualmente, sua administração é realizada pela APPA, fundada em 1947 (embora denominada, na época, Administração do Porto de Paranaguá, mudando de nome, anos mais tarde, em 1971).

A construção do porto *per se* iniciou-se em 1926 e ficou parada por três anos, devido à Revolução de 1930, sendo inaugurado em 1935. Westphalen (1998, p. 219) afirma que até o final do século XVIII o porto de Paranaguá possuía fraco movimento comercial e de embarcações, visto que era "desentrosado [...] das grandes rotas do comércio atlântico e sem função maior na vida econômica da colônia".

Westphalen (1998) aponta como os dois principais mantenedores do baixo movimento do porto de Paranaguá, nesse período, a utilização paralela do estaleiro localizado na Ilha de Cotinga e a construção e término da estrada da Graciosa, em 1873. No primeiro caso, pois com o entulhamento existente na região do porto de Paranaguá, navios de grande porte eram desviados para o ancoradouro na Ilha de Cotinga, encarecendo o transporte e dificultando a fiscalização e tributação por parte da alfândega. "Da ilha até a Alfândega, os carregamentos eram realizados em lanchas ou canoas, com notórios prejuízos e dificuldades" (WESTPHALEN, 1998, p. 28). Na segunda situação, a construção da estrada deslocou o intenso comércio de erva-mate – principal produto paranaense da época – para o porto de Antonina "que, em 1885, era por alguns considerado como o entreposto marítimo da Província" (WESTPHALEN, 1998, p. 29).

Embora atualmente não seja utilizado em larga escala, situação consolidada a partir dos anos 1970, no passado o Porto de Antonina desempenhou papel crucial na economia paranaense, sobretudo até o fim do ciclo da erva-mate. A cidade de Antonina foi fundada em 1714 e ergueu-se ao redor da Igreja de Nossa Senhora do Pilar, cuja construção foi finalizada no ano seguinte, só adquirindo alguma relevância econômica para a província com o início do ciclo da erva-mate, entre o final do século XVIII e início do século XIX. A partir de 1820, a erva-mate começou a ser ex-

portada para os países do Prata, sendo a Argentina responsável por cerca de metade das importações, Uruguai e Chile pelo restante.

Ao longo de todo o século XIX, "a colheita feita nas terras do planalto curitibano era transportada para os engenhos localizados no litoral, isto é, Morretes, Paranaguá e Antonina", ocasionando a construção da Estrada da Graciosa e do terminal ferroviário, que ligava Curitiba a Antonina, observando-se, segundo Segalla et al. (2004), um acentuado progresso, intensificado pelos ciclos da madeira, café e erva mate, parcialmente concomitantes neste período (SANTOS, 2001, p. 41).

Contudo, o final do ciclo da erva-mate, em meados da década de 1930, e as mudanças na conjuntura macroeconômica mundial após a Segunda Guerra determinaram o declínio, não só das atividades portuárias, mas também da cidade de Antonina, especialmente após a paralisação da indústria Matarazzo, importante geradora de empregos e renda (BIT, 2009).

Ao mesmo tempo em que a importância do Porto de Antonina diminuía, a do Porto de Paranaguá aumentava. Em contrapartida aos problemas de infra-estrutura enfrentados pela cidade de Paranaguá na década de 1960 no que tange, principalmente, a serviços de energia elétrica, de telefone e transporte de passageiros, o crescimento das atividades portuárias decorrentes da substituição do café – cujo ciclo havia chegado ao fim – pela soja e trigo, através de incentivos do governo federal, acarretou a transformação da então cidade portuária de Paranaguá em um pólo de atração do campo e de outras localidades, causando, segundo Caneparo (2000), fortes desigualdades espaciais e sociais na cidade. Mesmo assim, acredita-se que o porto tenha contribuído consideravelmente para a produção do espaço geográfico e da economia local, demandando o crescimento do setor urbano em atividades relacionadas ao setor portuário, no comércio de bens e serviços (GODOY, 1998).

Assim, a partir dos anos 1970, com a introdução da soja e do trigo na pauta de exportações em maior escala, o porto foi ampliado e remo-

delado e foram construídos novos armazéns e silos nas suas imediações. Godoy (1998) aponta que, com essa remodelação, atividades como a manipulação de cargas – anteriormente realizada pela mão-de-obra humana – passaram a ser efetuadas por máquinas gerando, portanto, desemprego e aumentando os problemas sociais já existentes na cidade. No que tange à produção de soja, um dos principais produtos paranaenses, cerca de 75% da produção nacional exportada deixa o país através dos portos de Paranaguá e Santos (SP).

Com o início das políticas de privatização por parte do governo federal no início dos anos 1990, o porto de Paranaguá foi modernizado através da iniciativa privada, promovendo mudanças na sua dinâmica interna, especialmente em relação às tecnologias adotadas. As novas maquinarias dispensavam mão-de-obra de baixa qualidade, causando impactos socioeconômicos e ambientais negativos. Neste sentido, Tramujas e Godoy (1996 e 1998) lembram que o desemprego, o crescimento do setor informal, a ocupação do espaço público e privado, aumento na criminalidade podem ser destacados entre diversos outros aspectos negativos.

Atualmente, Lourenço (2007, p. 118) acredita ser necessária a "canalização de esforços e recursos para uma adaptação estrutural à multimodalidade, no sentido de rápida mudança do estado de corredor de exportações de *commodities* para a especialização de produtos industrializados e conteinerizados", visando à busca da melhora da eficiência portuária paranaense, através da "derrubada dos entraves portuários".

O ciclo da erva-mate: motor de arranque da economia paranaense

O consumo de erva-mate (*Ilex paraguariensis*), outrora conhecida como "Congonha", é bastante comum entre a população de alguns países da América do Sul, como Argentina, Uruguai, Paraguai e Chile, juntamen-

te com os estados brasileiros do Rio Grande do Sul, Santa Catarina, Mato Grosso do Sul e partes consideráveis do Paraná e interior de São Paulo. Embora tenha sido por muito tempo proibido pelos jesuítas – devido ao efeito causado nos indígenas – a exemplo do tabaco, seu consumo foi um hábito indígena que entrou no cotidiano dos não-índios. "O uso do mate é conhecido desde a chegada dos colonizadores no Brasil e no Paraguai. As primeiras notícias concretas datam de 1541. Os documentos falam de uma bebida usada pelos nativos na região do Guairá, como verdadeiro vício. [...] o hábito se generalizou desde o Peru ao Rio da Prata" (COSTA, 1995, p. 35).

Os indígenas já conheciam e consumiam o mate antes da chegada dos portugueses ao Brasil em 1500 e dos espanhóis que se apossaram de parte considerável do continente. Os colonizadores, após assimilarem seu uso, passaram a explorar economicamente o produto e, segundo Bondarik et al. (2006, p. 47), "criou-se um considerável aparato empresarial envolvendo a produção da erva mate, seu beneficiamento, transporte e comercialização".

Costa (1995) aponta uma série de fatores que seriam responsáveis pela difusão do consumo da erva mate, a saber: I. a necessidade de melhorar o sabor da então existente água salobra, misturando-a com folhas da erva; II. a ausência de outras culturas alimentares para atender o vaqueiro ou boiadeiro em longas jornadas; III. a pouca disponibilidade de alimentos: devido aos nutrientes, a erva-mate elimina a sensação de fome.

No Paraná a erva era processada nos engenhos localizados, principalmente, no litoral. Esses engenhos eram caracterizados, sobretudo, pela utilização de máquinas de baixa tecnologia, em instalações precárias, utilizando, em grande parte, a ainda existente mão-de-obra escrava. Bondarik et al. (2006) afirmam que essa mecanização e subsequente modernização do processo produtivo da erva-mate representou o início da atividade industrial paranaense.Com a abertura dos portos brasileiros, em 1808, e a assinatura do "Alvará de 1º de Abril de 1808", que permitia o comércio de

manufaturas e a atividade industrial no país, observou-se elevada melhora nas atividades relacionadas à erva-mate. A exportação deste produto só se tornou possível, no que tange à viabilidade econômica, com o surgimento dos moinhos no litoral,[2] movimento iniciado pelo argentino Don Francisco Alzagaray, cuja família era ligada à prática e ao comércio do mate. Sua chegada teria ocorrido em 1820 e, segundo Vieira dos Santos (1950), incentivou a produção de mate no estado, uma vez que introduziu novas técnicas e encaminhou essa produção, através de Paranaguá, para os países do Prata.

Os engenhos e moinhos foram aos poucos adquirindo melhores máquinas, e a mão-de-obra escrava e de baixa qualificação diminuíram. "Para o trabalho no engenho exigia-se uma qualificação e habilidades cada vez mais especiais, bem como uma motivação que a escravidão não proporcionava. Essa mudança foi possível com o aumento da imigração europeia percebida no Estado a partir da segunda metade do século XIX" (BONDARIK et al., 1996). Com o aumento da necessidade de trabalhadores qualificados, visando à satisfação das necessidades da emergente indústria, novas escolas e estabelecimentos de ensino foram criados, ficando cada vez mais evidentes as transformações causadas pela erva-mate.

Neste sentido, Santos (2001, p. 52) afirma que "[...] as transformações da indústria do mate, ocorridas durante a segunda metade do século XIX, as inovações técnicas e o predomínio do trabalho livre são marcas importantes do progresso dessa produção [...]".

Além das já mencionadas, cabe destacar, como principal inovação decorrente desse processo, a percepção de que melhores meios de transportes entre o planalto curitibano e o litoral eram necessários – contexto

2 De acordo com Dalla Costa (2003, p. 24) havia, em 1834, 67 fábricas de soque de erva, sendo 12 em Morretes, 13 na estrada do Arraial, 2 no rio Garumby, 18 no Porto de Cima, 6 das Campinas até Curitiba, 8 em Curitiba e 8 de Curitiba até Campo Largo. Eram 64 soques hidráulicos e apenas três movidos por animais.

no qual foi construída a estrada da Graciosa, em 1873 – devido aos obstáculos enfrentados no transporte pela Serra. Após a conclusão da estrada e a consequente facilidade dos transportes, os engenhos e moinhos passam a se instalar também em Curitiba, em detrimento do litoral.

Oliveira (2001) demonstra que a indústria gerou crescimento considerável não só nas atividades diretamente ligadas a ela, como serviços de manutenção dos engenhos, embalagem e transporte da erva-mate, mas também em diversos outros setores e atividades como metalurgia, serrarias, marcenaria, gráfica, dentre outros. Assim, o autor coloca que, enquanto o ciclo da erva-mate se manteve em ascensão, isto é, até o início da década de 1930, essas empresas também continuaram crescendo. Atingindo seu auge em 1928, com a exportação de aproximadamente 100 mil toneladas, a crise de 1929 abalou e pode-se dizer que causou o fim do ciclo da erva-mate. No ano seguinte à exportação recorde, isto é, 1929, as exportações caíram em mais de 40%, na casa das 50 mil toneladas. A partir desse momento, outros produtos viriam a assumir a posição de "carro-chefe" da economia paranaense: a madeira e o café.

O papel da madeira no desenvolvimento do estado

O ciclo da madeira iniciou a partir do século XIX, sendo uma das atividades econômicas de maior importância de toda a história paranaense. Inicialmente a madeira exportada vinha do litoral que, devido à dificuldade de comunicação com o planalto curitibano e interior do estado, fez a maioria das serrarias se instalarem na região. Com a construção da estrada da Graciosa e o terminal ferroviário, no final do século, visando ligar o litoral a Curitiba, houve uma mudança na dinâmica da atividade: as serrarias passaram a se concentrar no Centro-Sul paranaense, próximo à Guarapuava, "à medida em que se esgotavam as reservas de pinho mais próximas das ferrovias" (LAVALLE, 1981, p.13).

Embora sempre tenha sido de importância para a economia paranaense, a atividade tomou proporções maiores com a Segunda Guerra Mundial, mesmo apresentando variações elevadas no crescimento a partir dos anos 1920. Esse crescimento exacerbado após a Segunda Guerra está intimamente relacionado com a necessidade da reconstrução europeia. Segundo Jochmann (1950, p. 22), "reconstruir aquilo que foi derrubado implica o consumo de quantidades de madeira idênticas às que [...] foram empregadas na construção de obras ora em ruínas".

Mesmo com a situação crítica dos países europeus após a guerra, a exportação de madeira se elevou significantemente a partir de 1946 e era realizada, principalmente, através dos Portos de Paranaguá e Antonina, embora o porto fluvial de Foz do Iguaçu também tenha sido utilizado, em menor escala. Nas cinco primeiras décadas do século XX, o Porto de Paranaguá foi o principal exportador, com mais de 60% do volume total; a partir de 1951, a posição hegemônica passou para o porto de Foz do Iguaçu, sendo que, "nos anos de 1956 a 1959, o volume da madeira exportada por via fluvial superou a exportação do produto pelos dois portos marítimos paranaenses" (LAVALLE, 1981, p. 18). A autora coloca, ainda, que o predomínio na utilização do Porto de Paranaguá, mesmo com custos mais elevados – devido à maior distância de Curitiba – se deu pela elevada influência do Governo do Estado, principalmente a partir de 1923 quando, através do Decreto n. 916, compensava tarifas de determinados setores, dentre eles a erva-mate e a madeira, caso saíssem por este porto.

O início e expansão do ciclo do café, e seu respectivo escoamento pelo porto de Paranaguá, fez com que o Governo do Estado elaborasse mudanças no sistema portuário visto que, até então – final da década de 1940 – a madeira era estocada em condições precárias "sendo, na quase totalidade, empilhada a céu aberto e sujeita, portanto, às intempéries do tempo" (LAVALLE, 1981, p. 20). Neste contexto iniciou-se, no Porto de Paranaguá, a construção do "Parque da Madeira", um complexo de ar-

mazéns visando sua estocagem em melhores condições. Contudo, com o declínio do ciclo, o uso desses armazéns foi desviado para o estoque de café, cuja importância aumentava no cenário paranaense. As condições eram extremamente semelhantes às enfrentadas em Paranaguá, embora não tenham sido realizadas obras no mesmo sentido: "havia poucos armazéns, ficando a madeira empilhada, às vezes, pelo espaço de alguns meses, aguardando embarque, sem nenhuma proteção contra a ação do sol ou da chuva" (LAVALLE, 1981, p. 21).

A crise do ciclo da madeira iniciou-se alguns anos mais tarde, em 1951, e embora minimizada nos anos 1955 e 1956, com a instituição de um acordo Brasil-Argentina, regulamentando as condições de comercialização do produto que permitiu uma diminuição na retração, iniciou um período de queda a partir de 1958, contrastando um elevado nível de exportações em 1957. Esse declínio se manteve até o fim da década de 1970, quando a madeira nativa chegou a seu esgotamento, fazendo com que as serrarias passassem a usar matéria-prima proveniente de outros estados.

A evolução no sistema de transporte paranaense foi de suma importância para a atividade pois, além de possibilitar o transporte da madeira *per se*, a construção de estradas e ferrovias aliada à colonização de terras no Norte e Sudoeste do estado, conforme aponta Oliveira (2001), permitiu a exploração de maiores áreas de Mata Atlântica e de araucárias. Assim, "o resultado foi a virtual destruição dessas matas, das quais hoje só podemos observar poucas áreas remanescentes, geralmente em regiões de difícil acesso, como a Serra do Mar, protegida por lei como reserva natural desde 1986" (OLIVEIRA, 2001, p. 32).

Mais do que as rodovias, as ferrovias foram de suma importância para a exploração da madeira. O transporte ferroviário seria, por muito tempo, "o responsável pelo escoamento da produção madeireira paranaense, tanto da que se destinava aos portos marítimos [para a exportação], como a que tinha por finalidade suprir o mercado [interno] paulista" (LAVALLE, 1981, p. 53).

Entretanto, o sistema ferroviário da época apresentava severas desvantagens em relação ao precário sistema rodoviário, a saber: maior tempo de percurso – estima-se que uma viagem de caminhão de dois dias demorasse até seis dias de trem – e maiores custos. Além disso cabe ressaltar que, devido às exigências das ferrovias, para que o transporte fosse efetuado, era necessário empilhar a madeira ladeando os trilhos estando o estoque sujeito, portanto, aos problemas relacionados à sua exposição ao sol e à chuva comprometendo, por vezes, a exportação do produto. Essa situação se manteve até 1936 na maioria das ferrovias.

Outro problema causado pela infra-estrutura insuficiente do Paraná está ligado à impossibilidade de aumentar o número de vagões conforme a produção da madeira aumentava. Assim, com a superprodução no início da década de 1940, elevados estoques ficaram à beira dos trilhos, esperando pelo transporte.

Por outro lado, as dificuldades do transporte rodoviário para a madeira vinculavam-se não apenas ao péssimo estado das estradas como também às restrições impostas pela Segunda Guerra. De acordo com Lavalle (1981, p. 57), "o número de veículos em circulação era pequeno face às dificuldades de obtenção de novas unidades através de importação". O racionamento de pneus e gasolina tornou problemático o estabelecimento de transporte rodoviário regular, apesar de terem surgido tentativas de soluções parciais como a adaptação de veículos a outros combustíveis. O problema do transporte rodoviário no Paraná estava vinculado à falta de uma infraestrutura adequada que permitisse, não somente sua continuidade como também sua expansão. Esta expansão e melhoria nas condições seria, parcialmente, superada com a demanda pelo transporte de café, como será analisado a seguir.

Café: mantenedor do crescimento paranaense

A cafeicultura assumiu relevada importância para a economia paranaense a partir de 1860, quando produtores paulistas e mineiros come-

çaram a ocupar a região que posteriormente seria conhecida como Norte Pioneiro, interpretada, por alguns autores, em termos de cultivo do café, como uma extensão do Oeste Paulista. O vínculo com o estado de São Paulo era ainda mais abrangente: quase toda a produção exportada saía pelo Porto de Santos-SP, em detrimento do Porto de Paranaguá-PR. Neste sentido, fica evidente que a falta de uma estrada ou ferrovia impossibilitou a utilização do último. Esta necessidade seria satisfeita praticamente um século depois com a Rodovia do Café, concluída em 1961. Entretanto, a integração capital-interior paranaense, afirma Oliveira (2001), se iniciara muito antes da rodovia, em 1924, o que, segundo o autor, pode ter ocasionado a elaboração de uma estrutura na tentativa de maximizar essa relação.

A partir do início da década de 1950, como observado na Tabela 1, o café ultrapassou os outros itens da pauta de exportação, pelo menos no que tange à utilização do Porto de Paranaguá.

TABELA 1 –
Movimento de mercadorias – porto de Paranaguá 1949-55

ano	Exportação (percentual sobre a tonelagem)				
	café	madeira	mate	mercadorias diversas	total
1948	36	38	9	17	100
1949	46	39	9	6	100
1950	48	23	9	20	100
1951	61	19	6	14	100
1952	72	11	7	10	100
1953	74	7	5	14	100
1954	56	11	7	26	100
1955	50	34	8	8	100

Fonte: Silva, 1984 *apud* Oliveira, 2001.[3]

3 SILVA, C. C. *As rodovias no contexto socioeconômico paranaense.* Curitiba: Dissertação (Mestrado em

Assim como no caso da erva-mate, as atividades relacionadas à cafeicultura, sobretudo as relacionadas à comercialização, beneficiamento e transporte do produto, observaram elevado crescimento e expansão, levando ao surgimento de importantes cidades no Norte estadual, como Maringá e Londrina.

Considerações finais

"Governar é abrir estradas" dizia Washington Luiz, ex-presidente da República deposto na Revolução de 1930. O ditado era particularmente válido para o período mencionado neste texto, sobretudo na primeira metade do século XX. No Paraná não foi diferente. As rodovias e as ferrovias foram de fundamental importância para interligar os diversos espaços geográficos entre si; para escoar a produção e a riqueza da madeira, erva-mate e café em direção aos mercados consumidores interno e externo; para propiciar o desenvolvimento econômico.

Estudando a contribuição que rodovias e ferrovias deram para o crescimento da economia paranaense percebe-se sua importância, tanto para a erva-mate quanto, e sobretudo, para a madeira. No caso do café, estas mesmas soluções vieram num período posterior.

Entretanto o estudo permite chegar à conclusão de que há grandes desafios e problemas a serem enfrentados no transporte. Destacamos a necessidade de uma integração inter-modal, permitindo um aproveitamento adequado dos diversos modais. Ficaram notoriamente conhecidas as filas de caminhões carregados de soja indo de Paranaguá até além de Curitiba, ultrapassando os 100 quilômetros, em anos recentes.

Além disso, são pouco utilizadas as hidrovias que poderiam baratear os transportes de *commodities* a longas distâncias e colaborar para uma

História) – Universidade Federal do Paraná, 1984.

manutenção mais eficiente das estradas asfaltadas, assim como uma diminuição no consumo de combustíveis fósseis.

Atualmente, mais que "construir estradas", governar é "conservar e interligar as diferentes opções de transporte rodoviário, ferroviário, hidroviário e aéreo". Este talvez seja o grande desafio para nossos governantes.

Referências bibliográficas

Administração dos Portos de Paranaguá e Antonina (APPA). **História do Porto de Paranaguá.** Disponível em: <http://www.portosdoparana.pr.gov.br/modules/conteudo/conteudo.php?conteudo=26>. Acesso em: 22 jun. 2009.

BRASIL. Ministério do Transporte. **Porto de Antonina:** história, tradição e futuro. IT: Banco de Informações do Transporte. Disponível em: <http://www.transportes.gov.br/bit/portos/antonina/depoanton.htm>. Acesso em: 22 jun. 2009.

BONDARIK, R. et al. A produção de erva-mate e o início da atividade industrial no estado do Paraná. In: XIX CONGRESSO INTERNACIONAL DE ADMINISTRAÇÃO. Ponta Grossa-PR, de 19 a 22-set, 2006.

CANEPARO, S. C. Análise da dinâmica espacial da ocupação antrópica em Paranaguá/PR: 1952-1996, através do uso de sistema de informações geográficas. **Revista RA'EGA,** n.4, p.111-130, 2000.

COSTA, L. J. M. et al. **Diagnóstico socioambiental da cidade de Paranaguá.** Curitiba: UFPR, 1999.

COSTA, S. G. **A Erva-Mate.** Curitiba: Farol do Saber, 1995.

DALLA COSTA, A. Governo, erva-mate, madeira e café na história da industrialização paranaense. **Revista Scripta.** Curitiba: Uniandrade, n. 1, p. 21-44, 2003.

Departamento de Estradas de Rodagem (DER). **História da Malha Rodoviária.** Disponível em: <http://www.der.pr.gov.br/>. Acesso em: 20 jun. 2009a.

Departamento de Estradas de Rodagem (DER). **Composição da Malha Rodoviária Estadual.** Disponível em: <http://www.der.pr.gov.br/>. Acesso em: 20 jun. 2009b.

GODOY, A. M. G. **Os impactos socioambientais na expansão do porto de Paranaguá frente à maior inserção do Brasil no Mercado Internacional.** In: Meio Ambiente e Desenvolvimento no Litoral do Paraná: diagnóstico. Curitiba: UFPR, 1998.

JOCHMANN, J. **Comércio mundial de madeiras antes e depois da guerra.** Anuário Brasileiro de Economia Florestal, 1950.

LAVALLE, A. M. **A madeira na economia paranaense.** Curitiba: Grafipar, 1981.

LIMA, F. R. F.; DIAS, A. C. A infra-estrutura rodoviária no Paraná e o tráfego nas rodovias pedagiadas: 2000-2006. **Revista Geografar,** v.3, n. 1, p. 16-33, jan/jun. 2008.

LOURENÇO, G. M. **Fatores de mudanças e entraves ao desenvolvimento.** Curitiba: Editora do Autor, 2007.

OLIVEIRA, D. **Urbanização e industrialização no Paraná.** Curitiba: SEED, 2001.

RONCAGLIO, C. **Das estradas às rodovias:** meio século do rodoviarismo do Paraná. Curitiba: DER-DEAP, 1996.

SANTOS, C.R.A. **Vida material, vida econômica.** Curitiba: SEED, 2001.

SEGALLA, D. et al. Sistema viário paranaense: passado e presente. **Percurso:** Curitiba em Turismo, n.3, p.107-123, 2004.

SILVEIRA, M. R. **A importância geoeconômica das estradas de ferro no Brasil.** Presidente Prudente, 2003. 454f. Tese (Doutorado) – Programa de Pós Graduação em Geografia da Universidade Estadual Paulista (UNESP).

THOMÉ, N. **Trem de ferro:** história da ferrovia do contestado. Caçador: [S.n.], 1980.

TRAMUJAS, A. **Histórias de Paranaguá –** dos pioneiros da Cotinga à porta do Mercosul no Brasil Meridional. Paranaguá: Prefeitura Municipal de Paranaguá, 1996.

WESTPHALEN, C.M. **Porto de Paranaguá, um sedutor.** Curitiba: Secretaria de Estado da Cultura, 1998.

VIEIRA DOS SANTOS, A. **Memória histórica cronológica, topográfica e descritiva da Vila de Morretes e do Porto Real – 1851**. Curitiba: Museu Paranaense, 1950.

PADRÃO DE CRESCIMENTO E SISTEMA DE TRANSPORTES EM SANTA CATARINA – 1880-1945[1]

Alcides Goularti Filho

1. Introdução

No último quartel do século XIX, o padrão de crescimento da economia brasileira estava pautado no capital mercantil agrário exportador. O país era formado por vários complexos regionais, desintegrados entre si, com forte inserção externa. O maior complexo regional era o cafeeiro, que abrangia os estados de São Paulo e do Rio de Janeiro, cuja dinâmica exercia influência nas economias periféricas mais próximas, como Minas Gerais, Paraná e Santa Catarina, servindo como fornecedoras de gêneros alimentícios para os centros urbanos em expansão. No Norte do país, a borracha era o grande produto de exportação que formava um vasto complexo extrativista, integrando a região à economia mundial. No Nordeste, apesar da longa e lenta decadência da economia açucareira, a mecanização de alguns engenhos ensaiava um novo impulso econômico para a região. No Maranhão, ainda resistia a lavoura de algodão e, no sul da Bahia, o cacau estava se expandindo. No Brasil meridional, destacavam-se a pecuária de corte no sul do Rio Grande do Sul e a erva-mate no Paraná e no norte de Santa Catarina (CANO, 1985).

1 Pesquisa financiada pelo MTC/CNPq e pela FAPESC.

Estes complexos regionais desenvolveram sistemas de transportes isolados para atender às suas demandas: em São Paulo, o amplo sistema ferroviário, cortando todo o interior paulista até o porto de Santos; no Norte, o sistema de navegação fluvial na bacia amazônica; no Nordeste, como a plantação de cana-de-açúcar era próxima ao litoral, as ferrovias integravam as principais capitais aos portos; no Paraná, o sistema de navegação fluvial combinava-se com as ferrovias em direção ao Porto de Paranaguá; no Rio Grande do Sul, as atividades pecuárias e agrícolas eram atendidas por ferrovias e pela navegação lacustre, que escoavam a produção até o porto de Rio Grande. Nos complexos regionais mais próximos de São Paulo, onde havia a presença da pequena produção mercantil, as demandas urbanas paulistas abriram novas oportunidades de investimentos em diversas microrregiões, como foi o caso dos produtos têxteis e alimentícios de Santa Catarina.

Este padrão de crescimento, baseado no capital mercantil agrário exportador, seguiu até 1930, quando emergiu um novo padrão pautado na industrialização. Porém, esta industrialização ainda era restringida dadas as deficiências nas suas bases tecnológicas (falta de acumulação vertical) e financeiras (incapacidade dos bancos nacionais para financiar projetos vultosos de longo prazo). Este problema foi resolvido apenas nas décadas seguintes, pós-1956, com a intervenção do Estado, que passou a comandar o projeto nacional de industrialização (CARDOSO DE MELLO, 1988).

Destacando apenas os estados de São Paulo, do Paraná, de Santa Catarina e do Rio Grande do Sul, somente Santa Catarina não dispunha de um sistema de transporte integrado. Nossa hipótese central, neste capítulo, consiste em apresentar os elementos que promoveram este sistema de transporte fragmentado, combinado com o padrão de crescimento pautado na pequena produção mercantil. O padrão de crescimento da economia catarinense, nesse período, era lento e baseado na pequena pro-

dução mercantil, em que cada microrregião se especializava numa atividade econômica. A combinação desses dois elementos desdobrou-se num sistema de transporte desintegrado. Nosso objetivo é discutir a formação econômica de Santa Catarina de 1880 a 1945, que ocupa apenas 1,13% do território brasileiro, com base nos meios de transportes e nas vias de comunicação. Apesar das subdivisões do texto, há três momentos: o primeiro, que discute o padrão de crescimento em Santa Catarina, centrado nos argumentos de Goularti Filho (2002); o segundo, que apresenta o sistema de transportes catarinense, com base nas pesquisas que já realizamos em fontes primárias; e, por último, a conclusão que combina os dois primeiros temas.

Os estudos existentes, como o de Thomé (1983), que discute a relação entre a Guerra do Contestado e a Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG), o de Zumblick (1987), que trata de especificações técnicas da Estrada de Ferro Dona Teresa Cristina (EFDTC), e o de Wittmann (2001), que apresenta a arquitetura das estações da Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC), no trecho Indaial-Blumenau, carecem de tratamento teórico mais apurado e não discutem a dinâmica local dentro do padrão de crescimento da economia catarinense.

Este texto é uma síntese de pesquisa realizada sobre o sistema de transportes em Santa Catarina (ferrovias, portos e navegação), com base em fontes primárias, como relatórios de empresas, leis, decretos, mensagens, projetos, documentos avulsos, mapas, recortes de jornais, artigos de revistas, anuários e outros, investigados nas principais bibliotecas e nos arquivos em Brasília, no Rio de Janeiro, em Curitiba e em Santa Catarina. Os resultados foram publicados de forma fragmentada em diversos congressos e periódicos nacionais. Neste artigo, estamos fazendo a síntese do período de 1880 a 1945, utilizando apenas as fontes secundárias mais destacadas.

2. Origem e crescimento do capital industrial - 1880 a 1945

A vinda de novos imigrantes para as lavouras de café do Brasil meridional tornou-se uma política econômica deliberada pelo governo imperial somente a partir do último quartel do século XIX. Com a chegada de mais imigrantes a Santa Catarina, a ocupação e a fundação de novos núcleos coloniais começaram a dispersar-se, saindo do eixo norte e do Vale do Itajaí, chegando até o sul da província. Com a expansão da fronteira agrícola após 1920, o oeste catarinense também passou a ser colonizado. Durante o período de 1880 a 1945, podemos dizer que se originam e crescem, em Santa Catarina, as atividades industriais e extrativas (madeireira, alimentar, carbonífera e têxtil), combinadas com a pequena produção mercantil. Destacaremos, a seguir, a colonização, a presença da pequena produção mercantil e as indústrias originárias de Santa Catarina, no período de 1880 a 1945.

2.1. Colonização e pequena produção mercantil

No período de 1880 a 1945, ocorreram duas grandes mudanças sociodemográficas em Santa Catarina: a primeira aconteceu com a chegada de imigrantes europeus, de 1875 a 1900, ao Vale do Itajaí, ao norte e ao sul, estendendo-se num ritmo desacelerado até o início dos anos 1920; e a segunda, com o movimento da entrada de imigrantes e seus descendentes, provenientes do Rio Grande do Sul, a partir de 1917, em direção ao oeste catarinense, prolongando-se até os anos 1950, fazendo parte das frentes pioneiras de colonização capitalista.

A entrada de estrangeiros em Santa Catarina, no século XIX, acelerou-se pós-1875, com a política imigratória financiada pelo governo imperial, principalmente com os alemães e os italianos, em menor proporção com os poloneses, os austríacos, os árabes, os eslavos e os espanhóis. Os

alemães concentraram-se mais no Vale do Itajaí e no norte; os italianos, no sul e também no Vale do Itajaí, e os poloneses, no Alto Vale do Rio Tijucas e no planalto norte (PIAZZA, 1994).

Para os imigrantes se instalarem, necessitavam, basicamente, de três suportes essenciais: financiamento governamental, terras disponíveis e companhias colonizadoras. A viagem e a instalação eram feitas por companhias colonizadoras privadas ou oficiais (estatais), que faziam contratos com o governo imperial, que, por sua vez, se responsabilizava por financiar as viagens. Aos imigrantes foram distribuídas terras devolutas, que podiam ser pagas em espécie (dinheiro) ou serviços prestados ao governo, como abertura de estradas e construção de pontes ou prédios públicos. A distribuição dos lotes se dava de maneira diversa, tanto para as colônias do governo como para as privadas (DALL'ALBA, 1983).

As companhias colonizadoras desempenharam um papel fundamental para fixar os imigrantes nas colônias catarinenses, no final do século XIX, em Blumenau e Joinville; e nos anos de 1920 até os de 1950, no oeste. Além das companhias colonizadoras, a construção de estradas carroçáveis, ferrovias e portos também foi fundamental para fixar os imigrantes, desenvolver o mercado local e integrar a região ao mercado nacional (RICHTER, 1992).

Apesar da existência de índios kaingang e xokleng, da presença de algumas fazendas de criação e de pequenas roças de caboclos, foi somente com a construção da Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande (EFSPRG) e com a demarcação das terras, feita pelas companhias colonizadoras, que o oeste, o Vale do Rio do Peixe e o planalto norte passaram a ser efetivamente ocupados de forma capitalista. Até então, esse território era esparsamente povoado e fracamente monetizado (HEINSFELD, 1996).

A colonização no oeste catarinense foi realizada por gaúchos de origem ítalo e teuto-brasileira, que saíram do noroeste do Rio Grande do Sul. Desenvolveu-se também no oeste "barriga-verde" uma coloniza-

ção baseada no sistema "colônia-venda" e na pequena propriedade, que era voltada para a economia de subsistência e para a comercialização do excedente, estimulando, desde cedo, a formação de um mercado interno que rapidamente se integrou à economia nacional por meio da ferrovia (CAMPOS, 1987).

A presença de várias pequenas atividades mercantis e manufatureiras (artesanato, pequena indústria) contribuiu para gerar uma acumulação pulverizada e lenta, que, por um lado, era fundamental para criar uma base produtiva diversificada, e, por outro, em razão da sua lentidão, era um entrave para gerar um comando capaz de conduzir à integração comercial e produtiva. Inicialmente, a pequena propriedade nivela econômica e socialmente os pequenos agricultores, pulverizando a acumulação. Com o desenvolvimento de atividades mercantis e a subordinação de proprietários que acumulam com o excedente sobre os despossuídos, começa a haver uma diferenciação social e a formação de um exército de reserva (GOULARTI FILHO, 2002).

Num regime de pequena produção o pequeno proprietário não produz apenas para sua subsistência mas, sim, também o excedente com o intuito de comercializar. O mesmo acontece com os artesãos que entram na esfera mercantil, comercializando o resultado do seu trabalho. Muitos pequenos produtores, com o passar dos anos, arruínam-se, e outros oscilam em épocas de crise; porém, inicialmente garantem uma base fundiária pulverizada. Num universo de vários pequenos produtores, há aqueles que se proletarizam, os que acumulam e os que permanecem como médios proprietários, oscilando sempre em época de crise. Os pequenos produtores que se arruínam perdem seus meios de produção, tornam-se operários assalariados, convertendo-se em mercadoria nas mãos dos novos capitalistas. Também existem aqueles que acumulam e serão os "prósperos capitalistas", que surgem em detrimento dos produtores médios, adquirindo as falidas dos arruinados, tornando-os proletários. Os arruinados começam

a formar um exército de reserva disponível para a indústria emergente, dando ao capitalista o essencial para ampliar seu capital, o capital variável (LÊNIN, 1985).

As atividades agrícolas mercantis formaram o primeiro núcleo gerador da acumulação capitalista. O sistema "colônia-venda" e a exploração da mão de obra de expropriados deram condições para a formação de um mercado interno que se desdobrava e ampliava. Mesmo num regime de pequenos proprietários, surgem pequenos capitalistas que acumulam mais e passam a subordinar os mais frágeis. Essa subordinação ocorreu em virtude da diferenciação social que se desenvolveu dentro da pequena propriedade. Este é o movimento geral do regime de pequena produção mercantil, que apresenta formas diferenciadas de acordo com a formação socioespacial de cada região. Essas características e tendências foram possíveis de se observar na formação econômica de Santa Catarina, onde havia a presença da pequena produção mercantil.

2.2. As indústrias originárias

Em Santa Catarina, a indústria originária baseava-se na erva-mate, no carvão, na madeira, na produção de têxteis e alimentos (farinha, açúcar e derivados de suínos e de leite). Estas atividades estavam distribuídas em todo o território catarinense, consolidando a formação econômica de cada região, onde se combinavam com a pequena produção mercantil, integrando-se com a sua *hinterland* e o mercado nacional por meio de ferrovias e da navegação.

A erva-mate cobria todo o Brasil meridional e o sul do então Estado de Mato Grosso, a província de Misiones, na Argentina, e o Paraguai. Em Santa Catarina, a erva-mate concentrava-se no Alto Vale do Rio Uruguai e no planalto norte, onde a extração teve início no último quartel do século XIX. A erva-mate foi responsável, em boa medida, pela fixação

inicial dos imigrantes de Joinville e São Bento do Sul, pela construção da Estrada Dona Francisca e do ramal ferroviário da EFSPRG, ligando Porto União ao Porto de São Francisco (Linha São Francisco). Também era utilizada a navegação fluvial nos rios Iguaçu e Negro, entre Porto União e Mafra. Segundo Almeida (1979), a passagem da exportação aos engenhos para o beneficiamento do mate foi rápida, e Joinville tornou-se um centro de comercialização e exportação. Formou-se um corredor do mate entre as cidades de São Bento do Sul e Joinville, ambas subordinadas à praça de Curitiba, que gerenciava grande parte dos negócios locais, que eram uma extensão da economia ervateira do Paraná. A produção teve uma forte ascensão nos anos 1910 e estabilizou-se nos anos 1920 e 1930, começando a declinar nas décadas seguintes, como podemos acompanhar na Tabela 2.

A descoberta do carvão mineral em território catarinense deu-se no início do século XIX. Na década de 1850, iniciava-se a exploração, próximo a Laguna, de forma artesanal e em pequena escala. No final desse século, o carvão despertou o interesse dos ingleses, que construíram a Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina, inaugurada em 1884, ligando os portos de Imbituba e Laguna (BOSSLE, 1981). Até 1914, a exploração seguiu de forma artesanal por pequenas iniciativas locais. Somente com o advento da Primeira Guerra Mundial, devido à queda nas importações, efetivamente começaram as atividades carboníferas de uma forma mais racional. Entre 1917 e 1922, foram fundadas cinco companhias carboníferas. Nos anos 1930, surgem mais quatro companhias; nos anos 1940, mais 30; e nos 1950, mais oito, todas de pequenos proprietários locais (HEIDEMAM, 1981).

Por ser um mineral básico para a industrialização, em 1931 o governo Vargas decretou a obrigatoriedade do consumo de 10% de carvão nacional. Em 1937, a cota foi elevada para 20% e, em 1942, dentro do "esforço de guerra", foi encampada toda a produção. Além das medidas institucionais, foram feitos investimentos estatais diretos, como o melho-

ramento no Porto de Laguna e a construção, pela Companhia Siderúrgica Nacional de Volta Redonda (CSN), de um lavador em Tubarão, responsável pelo beneficiamento do carvão destinado à própria CSN (VOLPATO, 1984). Na Tabela 1, podemos acompanhar o crescimento exponencial da produção do carvão catarinense durante a Segunda Guerra Mundial.

Tabela 1:
Produção catarinense de carvão mineral e erva-mate e a participação na produção nacional - 1916-1944

Anos	Carvão bruto (em t)	SC/BR (em %)	Produção de erva--mate (em t)	SC/BR (em %)
1916	257		4.978	
1918	6.536		11.629	
1920	12.770		19.852	
1922	26.470		16.815	
1924	53.477		17.675	7,4
1926	68.050		19.461	9,9
1928	13.859		32.503	12,2
1930	56.000		19.812	7,1
1932	57.118	10,5	20.859	16,5
1934	134.378	18,4	16.089	18,6
1936	137.167	20,7	14.490	15,1
1938	171.010	18,8	21.645	23,0
1940	265.638	19,9	8.987	10,7
1942	432.594	24,4	12.390	15,3
1944	638.788	33,5	14.060	21,2

Fonte: Heidemann, 1981; Bossle, 1988.

Para entendermos a origem do complexo madeireiro em Santa Catarina, sua formação e seu desdobramento, a premissa maior encontra-se na disponibilidade abundante de recursos florestais, com destaque para a araucária no planalto e no oeste, e a imbuia e a canela na Mata Atlântica e no Vale do Itajaí. A extração da madeira constituía, na época, a fonte mais rápida, fácil e disponível de acumulação capitalista. Além da disponibilidade de recursos naturais, o surgimento de atividades ligadas à exploração da

madeira tem a ver com a expansão da produção artesanal nas colônias, a qual estava vinculada ao alargamento do mercado interno. Entre as colônias fundadas por imigrantes, as localizadas no Vale do Rio do Peixe e no planalto norte, dada a abundância de recursos florestais para fomentar a acumulação capitalista, foram as que continuaram dedicando-se às atividades madeireiras (GRIGGS, 1974).

Tabela 2:
Exportações de madeira em Santa Catarina 1925-1945 (em t)

Anos	Toneladas exportadas
1925	22.183
1930	82.849
1935	187.093
1940	216.587
1945	292.825

Fonte: Griggs, 1974

Desenvolveram-se duas atividades extrativistas na região oeste: a extração da erva-mate e a da madeira. A primeira era exercida mais ao noroeste, na divisa com o Paraná, e a segunda, nos vales próximos ao Rio Uruguai, tendo Chapecó como município de maior destaque. A madeira fixava o homem na terra, pois existia uma imensa floresta de araucária, cujas características eram tentadoras, tanto em termos de qualidade, como de quantidade. A madeira definiu a atividade econômica principal até os anos de 1950 (BELLANI, 1991).

No planalto norte e no Alto Vale do Rio do Peixe, tendo Caçador como a principal cidade, a extração da madeira tornou-se a principal atividade econômica local. A madeira era transportada pela EFSPRG, seguindo pela Linha São Francisco até o porto. A crescente evolução das exportações da madeira pode ser acompanhada na Tabela 2.

No que diz respeito à indústria têxtil de Santa Catarina, surgiu no final do século XIX e estava basicamente circunscrita ao Vale do Itajaí,

centrada nas cidades de Blumenau e Brusque, e, no norte, em Joinville e Jaraguá do Sul.

Na cidade de Blumenau, surgiu com a chegada de novos imigrantes pós-1875, provenientes da Saxônia, uma região industrial da Alemanha recém-unificada. Em 1880, é fundada a Gebrüder Hering, pelos irmãos Hermann Hering (mestres tecelões) e Bruno Hering, base da atual Cia. Hering. Em 1882, Johann Karsten comprou seis teares alemães e montou uma pequena tecelagem, surgindo, assim, a Karsten. Em seguida, em 1884, foi fundada a Garcia. Todas ficavam em Blumenau (HERING, 1987).

Em Brusque, surgiu a Büettner, em 1875, e a Renaux, em 1892 (MAMIGONIAN, 1965). Em Joinville, em 1881, surge a Döhler, fundada por Karl G. Döhler, um mestre tecelão, que trouxe da Saxônia alguns fios e começou a fabricar tecidos num pequeno tear de madeira, feito por ele mesmo. Portanto, antes da virada do século, já estavam estabelecidas a Hering, a Karsten, a Garcia, a Renaux, a Döhler e a Büettner, as grandes marcas da indústria têxtil catarinense.

Nas primeiras décadas do século XX, Blumenau já apresenta traços de um pequeno centro fabril periférico, com inúmeras malharias e tecelagens, algumas de pequeno e outras de médio porte. Na verdade, segundo Castro (1980), Blumenau é uma experiência bem sucedida de indústria regional/nacional, onde se assistiu a um precoce desenvolvimento voltado para dentro. Um dos primeiros grandes impulsos dados à indústria têxtil catarinense não foi gerado pelas forças endógenas locais, mas veio do outro lado do continente: a Primeira Guerra Mundial. Com a queda nas exportações de bens assalariados, a indústria têxtil "barriga-verde" começa a conquistar o mercado nacional.

Os têxteis catarinenses talvez não conseguissem manter-se nos mercados paulista e carioca até 1930 – além do mercado gaúcho – se não houvesse uma expansão da renda, promovida pelo complexo cafeeiro e

pela diversificação industrial dos anos 1920. Com a política cambial dos anos 1920, ora valorizada, ora desvalorizada, o setor foi beneficiado pelos dois lados, com o encarecimento das exportações e a facilidade de importar novas máquinas para repor o velho maquinário, desgastado durante o período do conflito mundial. O segundo salto veio com a industrialização, restringida pós-30, e a integração do mercado nacional, em parte promovida pelo fim do imposto de importação entre os estados, aumentando o fluxo de mercadorias nacionais entre as unidades federativas. No final dos anos 1960, o setor já era formado por grandes empresas, com uma vasta inserção nacional, apresentando características de um oligopólio competitivo (GOULARTI FILHO, 2002).

Com relação à produção de alimentos em Santa Catarina, inicialmente estava ligada às atividades agrícolas desenvolvidas pelos açorianos, o cultivo da cana-de-açúcar, para a fabricação da aguardente e do melado, da mandioca, para a fabricação da farinha e do polvilho, do arroz, do café e das atividades pesqueiras. Com a vinda da segunda leva de imigrantes nos meados do século XIX, começam a surgir novos produtos alimentícios, como a banha, a manteiga, o queijo e o salame. A explicação dessa diversificação deve ser buscada na tradição trazida pelos imigrantes italianos, que eram pequenos camponeses. Com a vinda da terceira leva de imigrantes pós-1875, houve o aumento da diversidade e da oferta de alimentos, como os derivados de suínos e os do leite, o fabrico do vinho e também da farinha de mandioca (CEAG/SC, 1980).

Dadas as características da colonização em Santa Catarina, as atividades agrícolas, que resultavam na produção de alimentos, eram todas desenvolvidas por pequenos proprietários, que, além de cultivarem para a sua subsistência, comercializavam o excedente no mercado local e nos centros comerciais mais próximos (Laguna, São Francisco, Joinville, Blumenau e Florianópolis). Do Vale do Itajaí, as mercadorias eram transportadas de

Blumenau até o Porto de Itajaí pela navegação fluvial no Rio Itajaí-Açu, e do interior da colônia até Blumenau, pela Estrada de Ferro Santa Catarina.

Mesmo com a produção de alimentos no sul, no Vale e no litoral, será com a colonização do oeste catarinense que o setor terá outros desdobramentos, e definirá os rumos da indústria alimentar em Santa Catarina.

Nos anos 1930, começam a surgir na região casas comerciais que revendem alimentos e cereais para o interior de São Paulo e para a própria capital paulista, e que, mais tarde, nos anos 1940, se transformaram em moinhos e em frigoríficos (CAMPOS, 1987). Mesmo com a transformação de pequenas propriedades em casas comerciais e, depois, em frigoríficos e processadores de suínos, o padrão móvel da acumulação era o mercantil. Era na esfera da circulação que residia a fonte maior da acumulação.

2.3. Integração no mercado nacional

A partir da segunda metade dos anos 1910 até o final dos anos 1920, o valor das exportações catarinenses aumentou seis vezes, ritmo que se manteve nos anos 1930. No geral, o aumento das exportações catarinenses para o mercado interno, de 1915 a 1929, deve ser entendido a partir das seguintes mudanças: a) a expansão do complexo cafeeiro e seus desdobramentos na expansão urbana em São Paulo (CANO, 1990); b) o processo de diversificação econômica, ocorrida nos anos 1920 em São Paulo e no Rio de Janeiro, com o surgimento de novas indústrias ligadas ao setor metal/mecânico e químico (SUZIGAN, 2000); c) a expansão urbana na capital federal; e d) a construção de ferrovias, integrando a região Sul ao Sudeste, e ligando o interior catarinense aos portos. Santa Catarina respondeu positivamente ao aumento da demanda nacional pós-1915. O forte dinamismo interno interagiu com o novo dinamismo da economia nacional.

O salto obtido pela economia catarinense nos anos 1930 e 1940 deve ser explicado pelo forte engajamento do estado na economia nacional, principalmente a paulista, que estava num processo acelerado de formação de um parque industrial integrado. Os estados que estavam mais próximos da economia paulista, e que tinham estruturas socioeconômicas mais avançadas do que as das antigas regiões produtoras, rapidamente se ajustaram às demandas paulistas pós-30. A urbanização e o aumento da classe operária fizeram ampliar a demanda por produtos básicos: alimentos e vestuário. Já o crescimento da indústria siderúrgica, associado ao transporte de cabotagem e ao ferroviário, fez aumentar a demanda por carvão mineral.

Ao mesmo tempo que a indústria paulista nascia e se consolidava, a catarinense caminhava paralelamente. Com a crise dos anos 1930, o rompimento do padrão monetário internacional e o aparecimento de novos agentes sociais, rompe-se o velho padrão de acumulação na economia brasileira, que era conduzido pelo setor mercantil agroexportador. A diversificação industrial dos anos 1920 exigia a continuidade do processo de crescimento, porém em outras bases materiais e institucionais.

3. Meios de transportes e vias de comunicação

Numa perspectiva da longa duração, temos que pensar a política de transportes no Brasil dentro do padrão de crescimento e da formação de um sistema nacional de economia. No interior do país, os caminhos das tropas e os rios navegáveis por pequenas canoas eram as vias de comunicação mais utilizadas no período colonial. Com o advento do barco a vapor, os rios começaram a ser mais bem utilizados como via de comunicação. Podemos afirmar que, entre 1840 e 1880, predominou no Brasil a navegação fluvial a vapor, com a constituição de várias companhias regionais

e nacionais desse tipo de transporte. A navegação surge, em detrimento das estradas já traçadas pelos tropeiros, como prioridade para o governo imperial, uma vez que apostava na navegação fluvial, a qual suplantou as estradas. O período de 1880 a 1940 foi a era ferroviária no Brasil. As ferrovias, como símbolo da modernidade e da velocidade, foram construídas sem serem acompanhadas dos devidos melhoramentos da navegação fluvial. A ferrovia, então, suplantou a navegação. A partir de 1940, vimos florescer no Brasil o sistema rodoviário, que chegou a todas as regiões do país, integrando todo o território nacional. Em 1930, o país tinha 32.000 km de ferrovias. As rodovias foram construídas e pavimentadas, sem que houvesse melhoramentos nas ferrovias. Novamente uma suplantou a outra. Nunca houve no Brasil uma modernização contínua das diversas modalidades de transportes, que permitisse que uma modalidade funcionasse integrada à outra.

Nesse tópico, analisaremos, separadamente, os meios de transportes e as vias de comunicação em Santa Catarina, no período de 1880 a 1945, destacando as ferrovias e a navegação fluvial, cujo movimento de carga pode ser acompanhado na Tabela 3, que traz uma evolução de 1910 a 1944. No mapa do Anexo 1, podemos observar os trajetos das ferrovias e a localização dos portos catarinenses.

3.1. Ferrovias

Não havia em Santa Catarina um sistema ferroviário integrado, porém havia a presença de ferrovias nas principais regiões produtoras, voltadas para o mercado nacional. No sul, para transportar o carvão; no meio oeste, a madeira e os alimentos; no planalto norte, a madeira e a erva-mate; e, no Vale do Itajaí, a madeira e os alimentos.

3.1.1. Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina – Sul

A construção da Estrada de Ferro Dona Tereza Cristina (EFDTC) pelo capital inglês, de 1880 a 1884, no sul de Santa Catarina, está diretamente relacionada à descoberta do carvão mineral na cabeceira do Rio Tubarão, no município de Laguna, e à necessidade de transportá-lo até um porto de embarque. Inicialmente, eram 117 km ligando as minas aos portos de Imbituba e Laguna. A descoberta e a exploração do carvão no sul de Santa Catarina marcaram, consideravelmente, a paisagem e a socioeconomia da região durante todo o século XX. A ferrovia do carvão faz parte da formação e da consolidação do complexo carbonífero catarinense, transportando o mineral extraído das minas em direção ao lavador, à termoelétrica, à carboquímica e aos portos de Laguna e Imbituba, ou seja, a ferrovia integrava as unidades produtivas do complexo (BOSSLE, 1981).

O complexo carbonífero catarinense foi-se expandindo ao longo do século XX, respondendo às demandas nacionais de carvão, destinadas ao transporte (ferrovias e navegação fluvial e marítima a vapor), à siderurgia, à termoelétrica e à petroquímica. Podemos afirmar que a formação inicial do complexo começou com as três unidades básicas: minas (companhia carbonífera), ferrovia (EFDTC) e portos (Laguna e Imbituba) em 1884, quando foi inaugurado o primeiro trecho da ferrovia.

Durante esse período de 30 anos (1884 a 1914), em que cessou a extração do carvão em Santa Catarina, a EFDTC perdeu a razão principal da sua existência: transportar o carvão da mina aos portos. Além disso, havia os crescentes déficits financeiros, advindos do fim do transporte do carvão, uma vez que as conduções de passageiros, dos correios e das mercadorias, oriundas da pequena produção mercantil, eram insuficientes para manter os altos custos da ferrovia. A manutenção da estrada foi sendo negligenciada, e a companhia inglesa não demonstrava mais interesse em manter essa linha ferroviária, que se caracterizava tão somente como uma pequena ferrovia que atendia às demandas dos imigrantes, que chegavam à Laguna e se dirigiam a Azambuja (TEIXEIRA, 2004).

Entre 1918 e 1940, a EFDTC foi administrada pela Companhia Brasileira de Carvão de Araranguá (CBCA), pertencente às Organizações Henrique Lage, a qual também extraía o carvão e era proprietária do porto de Imbituba, além de fazer o transporte marítimo pela Companhia Nacional de Navegação Costeira S. A. Em função da descoberta de novas e grandes jazidas de carvão na zona colonial de Criciúma e Urussanga em 1913, foram aprovados estudos e projetos para o prolongamento dos trilhos até o Vale do Araranguá. O prolongamento da ferrovia cumpriria dois objetivos fundamentais: atender às demandas crescentes de carvão nacional e integrar as zonas coloniais a Laguna, por meio de transporte mais eficiente. Os trilhos chegaram a Criciúma no dia 1º de janeiro de 1919, quando foi entregue o trecho provisório, sendo inaugurado somente quatro anos após, na mesma data. As obras continuaram seguindo até as margens do Rio Araranguá, sendo entregues ao tráfego no dia 18 de janeiro de 1927, com um total de 239 km (ZUMBLICK, 1987).

Diante da necessidade urgente de ampliar a produção do carvão nacional e dada a insolvência das Organizações Henrique Lage, que já se vinha arrastando desde meados de 1930, imediatamente após a constituição da Comissão Executiva do Plano Siderúrgico Nacional, por meio do Decreto-Lei n. 2.074, de 8 de março de 1940, a EFDTC foi resgatada pelo governo federal, ou seja, a partir desse momento, a ferrovia começou a fazer parte da estratégia nacional de industrialização, comandada pelo Estado brasileiro, dentro do Plano Siderúrgico Nacional (GOULARTI FILHO, 2008).

3.1.2. Estrada de Ferro São Paulo-Rio Grande – meio oeste e planalto norte

No contexto do movimento de ocupação das fronteiras, de transformação de economias naturais em economias mercantis e na busca pela valorização do capital que explorava atividades agrárias voltadas para o

mercado externo, o Decreto n. 10.432, de 9 de novembro de 1889, concedeu a João Teixeira Soares o privilégio de construir uma ferrovia e seus ramais, que partissem das margens do Rio Itararé, na Província de São Paulo, onde terminava a ferrovia Sorocabana, até Santa Maria, no Rio Grande do Sul.

A extensão do tronco principal e dos ramais somava 1.952 km, sendo o trecho Itararé-Rio Uruguai dividido em duas seções: Itararé-Porto União e Porto União-Rio Uruguai, com 941 km. Os trabalhos de construção efetivamente foram iniciados no dia 15 de novembro de 1895, a partir da cidade de Ponta Grossa, no Paraná, que seria utilizada como base para atacar as duas linhas: norte, em direção a Itararé, e sul, em direção ao Rio Uruguai. O primeiro trecho foi inaugurado em 16 de dezembro de 1899, numa extensão de 228 km. A conclusão da linha Itararé até o Rio Uruguai ligava as ferrovias paulistas às gaúchas, motivo que estimulava a Companhia EFSPRG a apostar no empreendimento, mesmo operando com déficits (THOMÉ, 1983).

Em outubro de 1910, dentro do prazo fixado pelo governo federal, o trecho no território catarinense entre o Rio Iguaçu (divisa PR/SC) e o Rio Uruguai (divisa SC/RS) foi entregue ao tráfego. Com o fim das obras, a linha Itararé-Rio Uruguai alcançou a marca de 883 km. Junto com a EFSPRG, atuaram na região a Serralheria Lumber e a Companhia de Colonização Brazil Development, todas de propriedade de Percival Farquhar, formando uma tríade que atuava em frentes de valorização do capital: transporte ferroviário, extração vegetal (madeira e erva-mate) e colonização (venda de terras).

Mesmo com o início das atividades extrativistas, a linha de Itararé (SP) ao Rio Uruguai continuou operando com déficits. A madeira era a mercadoria mais transportada, seguida da erva-mate e dos cereais, destinados aos portos de São Francisco do Sul e Paranaguá, uma vez que a EFSPRG era integrada à Estrada de Ferro do Paraná (EFP).

Dentro do projeto nacional de industrialização, no bojo da centralização das tomadas de decisão pelo Estado brasileiro, foi incorporada ao patrimônio da União a EFSPRG, que, na oportunidade, controlava também a EFP. E, para resolver problemas de ordem jurídica e financeira, finalmente, em 1942, foi instituída, com personalidade própria de natureza autárquica, a Rede de Viação Paraná – Santa Catarina (RVPRSC).

Com a conclusão do primeiro trecho da EFSPRG até as margens do Rio Iguaçu, em 1904, foram aprovados os estudos definitivos do segmento inicial da linha ferroviária, ligando o porto de São Francisco do Sul à Vila de São Bento do Sul, passando pelas cidades de Joinville e Jaraguá, numa extensão de 144 km. Logo em seguida, os trabalhos foram iniciados, partindo da cidade de São Francisco do Sul. Em 1906, foi inaugurado, em Joinville, o primeiro trecho da Linha São Francisco. Esta ferrovia estava dentro das vias de comunicação que formavam o complexo ervateiro do Paraná e de Santa Catarina. Finalmente, após 11 anos, foi inaugurado o tráfego completo da Linha São Francisco em Porto União, elevando para 463 km a extensão total da linha (KROETZ, 1985).

Como a Linha São Francisco fazia parte da Companhia EFSPRG, também foi encampada, em 1930, pelo governo federal. As mudanças jurídicas que ocorreram com a RVPRSC, nas décadas seguintes, também repercutiram na Linha São Francisco, que serviu como grande corredor de transporte de madeira e cereais do meio oeste e do planalto norte catarinense. Como havia dois entroncamentos, um em Porto União, que o ligava a Irati, seguindo para o norte do Paraná, e outro em Mafra, que a comunicava com a EFP, parte expressiva das cargas que desciam pela Linha São Francisco era proveniente do Paraná (GOULARTI FILHO, 2007a).

3.1.3. Estrada de Ferro Santa Catarina – Vale do Itajaí

O rápido crescimento demográfico de Blumenau e o aumento das exportações de produtos alimentícios, madeiras e têxteis exigiam que essas

mercadorias fossem escoadas com mais rapidez e segurança para o Porto de Itajaí. Na era ferroviária brasileira, a solução mais eficaz para colocar Blumenau e as colônias mais a oeste em contato com Itajaí seria a construção de uma estrada de ferro. Porém, a prioridade inicial seria ligar as colônias mais a oeste com Blumenau, pois, dali em diante, o transporte fluvial já era feito por uma companhia de navegação.

Blumenau crescia e ampliava o comércio local com sua *hinterland* e com outros centros urbanos maiores. A falta de uma ferrovia estava limitando o crescimento das colônias mais a oeste de Blumenau. Para tanto, a companhia colonizadora, responsável pela administração de Blumenau, tratou de realizar acordos com bancos alemães para financiar as obras ferroviárias. Foi formado um truste entre a Sociedade Colonizadora Hanseática, bancos e empresas, que fundaram em Berlim, em 1907, a Companhia Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC). As obras começaram no mesmo ano (RICHTER, 1992). O primeiro trecho que liga Blumenau à estação Hansa, no km 69,7, foi entregue no dia 1º de outubro de 1909.

Em função da Primeira Guerra Mundial, quando o Brasil declarou a Alemanha como nação inimiga, uma comissão militar ocupou a EFSC, e o Decreto n. 12.907, de 1918, definiu sem efeito os contratos realizados entre a União e a Companhia. Pelo Decreto n. 15.152, de 1921, foram arrendados ao Governo do Estado de Santa Catarina, por um prazo de trinta anos, a EFSC, seus prolongamentos e a seção fluvial.

Quando o governo estadual assumiu o controle da EFSC, em dezembro de 1922, a Companhia tinha a concessão para prolongar a linha para leste, até o Porto de Itajaí, e para oeste, até a fronteira com a Argentina. A extensão da ferrovia seguiu para oeste, em direção à EFSPRG, chegando ao Rio do Sul, em 1933. Em 1936, foram retomadas as obras, na direção leste, para o Porto de Itajaí, a mais importante, do ponto de vista estratégico, para a sobrevivência financeira da ferrovia (GOULARTI FILHO, 2007b).

Tabela 3:
Evolução do transporte de mercadorias (em t) nas ferrovias e da companhia de navegação fluvial em Santa Catarina, 1910-1944

Anos	EFSPRG	EFDTC	EFSC	Navegação fluvial
1910	23.287	10.672		
1912	99.859	14.471		4.591
1914	112.290	13.183	8.348	7.195
1916	115.190	27.126	9.873	
1918	201.661	28.594	9.080	
1920	277.175	68.032	13.814	5.791
1922	284.715	61.780	17.968	8.126
1924	287.640	114.304	33.568	12.668
1926	320.198	109.456	31.544	13.119
1928	371.242	72.091	77.799	10.185
1930	346.778	68.008	38.367	
1932	302.464	85.092	42.601	
1934	207.356	143.406	64.927	13.659
1936	382.892	158.582	73.157	10.615
1938	447.031	189.836	78.013	18.472
1940	424.413	272.402	76.312	12.142
1942	443.738	513.876	92.676	11.598
1944	551.124	635.966	133.206	

Fonte: Relatórios das respectivas companhias.

3.2. Navegação fluvial

A navegação fluvial em Santa Catarina fez-se presente em diversos pontos da vertente do Atlântico (Araranguá, Tubarão, Tijucas e Itapocu), porém eram iniciativas individuais de canoeiros e pequenos comerciantes locais, que utilizavam pequenos barcos como meio de transporte para ligar vilas e comunidades. Entre Joinville e o Porto de São Francisco do Sul havia a navegação fluvial no Rio Cachoeira e na Lagoa de Saguaçu. No sul, havia a navegação nas lagoas de Imaruí e Santo Antônio, ambas em Laguna. Nessa mesma região, também havia o canal de navegação ligando

as cidades de Jaguaruna e Laguna, passando pelos rios Sangão, da Madre e Tubarão, numa extensão de 31 km. Mais ao sul, havia a navegação entre Araranguá e Torres, via Rio Sangradouro e as lagoas do Caverá e Sombrio, chegando até o Rio Mampituba, numa extensão de 45 km. Porém, somente no Rio Itajaí-Açu e na divisa como o Paraná (rios Iguaçu e Negro) surgiram companhias capitalistas de navegação fluvial a vapor, organizadas e com fluxo constante de pessoas e mercadorias.

3.2.1. Navegação no planalto norte na divisa com o Paraná

Duas atividades extrativistas marcaram a economia paranaense e a catarinense na segunda metade do século XIX, a erva-mate e a madeira (araucária). A floresta da araucária predominava em grande parte do sul e do sudoeste, do centro do território paranaense, e a erva-mate, junto com a araucária, ao longo da divisa com Santa Catarina, Ambas as atividades foram responsáveis por movimentar grande parte da economia do Paraná e do norte catarinense, orientando a ocupação demográfica, a construção de estradas de rodagem e ferrovias e a navegação fluvial (MARTINS, 1932).

O Rio Iguaçu, com 1.320 km, tem uma extensão navegável de 360 km ao longo do Segundo Planalto do Paraná, na divisa com Santa Catarina, desde a cidade de Porto Amazonas (PR) até Porto União (SC) e União da Vitória (PR). A navegação no Rio Iguaçu, nos dois estados, já era praticada desde o período colonial, mas, efetivamente, a navegação a vapor se iniciou em 1882. A partir dessa data, surgiram várias companhias de navegação que desciam o Rio Iguaçu e seguiam pelo Rio Negro (também na divisa) até a cidade de Mafra (SC).

Em 1915, o governo paranaense encampou várias empresas de navegação que recebiam subvenções, num total de 10 barcos, e formou a Lloyd Paranaense. Mesmo assim, novas companhias privadas continuaram a ser formadas. Ao todo, nos anos 1920, trafegavam pelo Rio Iguaçu 28 navios de 12 companhias de navegação (REISEMBERG, 1984).

3.2.2. Navegação no Vale do Itajaí

No ano de 1878 foi fundada a Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Itajahy- Blumenau. O primeiro vapor da companhia foi o *Progresso*, que passou a navegar no Rio Itajaí-Açu em 1879. A Itajahy-Blumenau atendia às localidades situadas ao longo da margem do rio, como Gaspar e Ilhota, fazendo três viagens semanais até Itajaí, num percurso de 72,3 km. A chegada de novos imigrantes, a colonização do interior de Blumenau e a expansão das atividades econômicas exigiram novos investimentos na Itajahy-Blumenau, que encomendou um novo vapor.

Com a entrada em operação da Estrada de Ferro Santa Catarina (EFSC), em 1909, o tráfego entre as colônias do interior de Blumenau e o porto de Itajaí passou a ser conjugado com a ferrovia. Nesse mesmo ano, dois terços das ações da Itajahy-Blumenau foram adquiridos pela Companhia EFSC, que, em seguida, passou a atuar de forma conjugada com a ferrovia (KORMAM, 1995).

A EFSC proporcionou um aumento no fluxo de mercadorias transportadas pela navegação fluvial. As mercadorias que vinham do interior do Vale do Itajaí eram transportadas pela ferrovia até Blumenau, e seguiam viagem pelo rio até o Porto de Itajaí, com destaque para a madeira, os cereais, os alimentos e a fécula de mandioca.

Com o advento da Primeira Guerra Mundial, a Companhia de Navegação Fluvial, a Vapor Itajahy-Blumenau e a Estrada de Ferro Santa Catarina foram incorporadas e repassadas ao governo estadual. Com o prolongamento dos trilhos da EFSC de Blumenau a Itajaí, cuja construção foi retomada em 1936, a seção fluvial continuou operando até o início dos anos 1950, mesmo apresentando déficits constantes (GOULARTI FILHO, 2007c).

3.2.3. Canal de Navegação Laguna-Jaguaruna no sul

O maior projeto realizado para a construção do canal de navegação, ligando, inicialmente, Laguna a Porto Alegre, foi o executado pelo Tenen-

te-Coronel do Corpo de Engenheiros Eduardo José de Moraes, em 1879. As condições hidrográficas nos dois estados eram propícias à abertura de um canal de navegação, ligando Laguna a Porto Alegre, as duas maiores cidades no Brasil meridional. Esta obra nunca foi realizada (MORAES, 1879).

Em 1907, o governo catarinense designou uma comissão para realizar estudos para a construção do trecho do antigo projeto de Moraes, ligando as cidades de Laguna e Araranguá. No dia 9 de julho de 1908, foram realizados os primeiros trabalhos para construção do canal, desobstruindo o antigo leito do Rio Tubarão, a fim de chegar ao Rio Congonhas. Diante das dificuldades financeiras, o projeto foi revisto e limitado até a cidade de Jaguaruna, numa extensão de 31 km. O canal foi uma importante via de comunicação para as comunidades locais, que o utilizavam como caminho fácil e barato até o Porto de Laguna. Mesmo com a ferrovia chegando a Criciúma, no ano de 1919, e a Araranguá, em 1927, o canal continuou sendo usado para escoar a pequena produção agrícola da região até o início dos anos 1950 (FREITAS, 2005).

4. Projeto da Rede Catarinense de Viação Férrea

A Lei Estadual n. 230, de 23 de setembro de 1903, concedeu a Henrique Schüler o direito para construir uma estrada de ferro, denominada Norte-Sul, e outra, Leste-Oeste, ou seja, cortando todo o território catarinense. A concessão foi declarada caduca em 1906. Esta foi a primeira tentativa para formar uma rede ferroviária integrada em Santa Catarina.

No ano de 1924, Joaquim José de Souza Breves Filho, diretor da Estrada de Ferro Santa Catarina, apresentou ao governo estadual um projeto para formação de uma rede ferroviária catarinense. A intenção era integrar a EFSC à EFDTC, à EFSPRG e à Linha São Francisco, integrando todos os portos com o interior. Breves Filho também chamava a atenção

para uma futura integração com a Estrada de Ferro Rio Negro a Caxias, que cortaria todo o planalto serrano catarinense.

> São patentes as vantagens que adviriam da formação dessa importante rede de viação, de cerca de 2.000 quilômetros, que, embora interessando mais especialmente ao Estado de Santa Catarina, concorreria extraordinariamente para completar o plano geral da viação do sul do país (ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, 1924, p. 10).

O tronco principal dessa rede seria a EFSC, que ligaria o litoral, porto de Itajaí, ao interior, cortando a Serra do Mar e a Serra Geral, chegando até a fronteira com a Argentina, passando pela Estrada de Ferro Rio Negro e pela EFSPRG, que se constituiria no coletor principal do tráfego da rede projetada. Desse coletor principal partiriam os seguintes ramais:

- Ligação de Blumenau ao Estreito;
- Ligação de Blumenau à Linha São Francisco;
- Ramal do Rio do Sul ao Estreito;
- Prolongamento do ramal de Hansa até Nova Bremen.

Este ousado projeto seria realizado em conjunto com o governo federal, que o faria mediante a realização de contratos de arrendamento e construção. O prazo previsto para a construção dos 1.200 quilômetros restantes seria 12 anos, com uma previsão de 100 quilômetros construídos por ano. Breves Filho admitia a possibilidade de dilatar o prazo, porém alertava que não deixasse de ficar assegurada a sua completa realização, gradualmente, sem soluções de continuidade (ESTRADA DE FERRO SANTA CATARINA, 1924).

No mesmo ano, o governador Hercílio Luz apresentou o projeto de Breves Filho à Assembléia Legislativa, na sua Mensagem anual. Luz, após reproduzir as propostas de ligação ferroviária, concluiu que se poderia denominar aquele projeto de "Rede Catarinense". Na Tabela 4, podemos acompanhar a evolução da expansão ferroviária em Santa Catarina,

comparando-a com a do Brasil, destacando os anos em que entraram em operações novas ferrovias ou a expansão de ramais.

Tabela 4: Expansão da malha ferroviária em Santa Catarina e no Brasil - 1884-1945

Anos	Km em Santa Catarina	Expansão	Km no Brasil
1884	117	Entrada em operação da EFDT	6.032
1910	1.128	Entrada em operação da EFSC e do trecho da EFSPRG	21.326
1917	1.591	Entrada em operação da Linha São Francisco da EFSPRG	27.453
1927	1.713	Expansão da EFDTC até Araranguá	31.549
1933	1.757	Expansão da EFSC até Rio do Sul	33.074
1945	1.781	Expansão da EFDTC até Treviso	35.260

Fonte: Goularti Filho, 2002.

Talvez a pergunta que venha à tona seja: por que esse projeto ferroviário não foi executado? Se fôssemos pensar apenas do ponto de vista econômico, a resposta seria simples: não havia fluxo suficiente de mercadorias que justificasse a implantação de uma ferrovia, ou seja, a acumulação era muito lenta. As únicas ferrovias que foram implantadas, durante o período analisado, formam a EFDTC, que transportava o carvão, a EFSPRG, que transportava a madeira, e a Linha São Francisco, que transportava a madeira e a erva-mate. A EFSC era uma pequena ferrovia municipal, que atendia, pontualmente, às colônias do Vale do Itajaí.

Uma ferrovia não se implanta com a intenção de desenvolver uma região onde não há uma atividade econômica em expansão. Mas, pelo contrário, uma ferrovia é construída para atender a uma área onde há uma grande atividade econômica que a sustente financeiramente. É a circulação acelerando a produção, que era realizada apenas para o carvão, a madeira e a erva-mate, que estavam dentro do padrão de acumulação agrário/mercantil/exportador. A pequena produção mercantil era incapaz de, sozinha, manter os fluxos necessários para sustentar financeiramente uma ferrovia.

Considerações finais - Especialização econômica e fragmentação regional

Nas formações econômicas regionais de Santa Catarina de 1880 a 1945, podemos observar a presença de duas economias que se combinavam: a pequena produção mercantil e o setor exportador (madeira, erva-mate e carvão). A indústria têxtil e a de alimentos também exportavam, mas numa proporção bem menor que a dos setores extrativistas. A presença de ferrovias e de navegação integrava as regiões ao mercado nacional, escoando a produção do setor exportador. A pequena produção mercantil atendia à sua *hinterland,* absorvendo a renda gerada pelo setor exportador, sem um sistema de transporte integrado.

Como a pequena produção mercantil tem um ritmo lento de acumulação, seria inviável construir ferrovias e canais de navegação extensos para atendê-las. As ferrovias foram construídas nas regiões exportadoras: meio oeste, planalto norte e sul. No Vale do Itajaí, foi construída a EFSC, que teve um ritmo muito lento, condizente com o de acumulação da região na época. A EFSC nunca se integrou a outra ferrovia, tornando-se obsoleta.

No sul, a EFDTC passou de 117 para 239 km, chegando até Araranguá. Integrada com dois portos, essa ferrovia atendia à demanda nacional de carvão, para abastecer os transportes e a indústria siderúrgica nacional. A expansão estava condicionada às demandas externas e não à dinâmica local.

O meio oeste catarinense, inicialmente, era apenas um território de passagem da EFSPRG, cujo objetivo era integrar, pelo interior, o Rio de Janeiro a Porto Alegre. A pequena produção mercantil local beneficiou-se da ferrovia, mas sua razão de ser era o transporte de madeira. No planalto norte, dentro do complexo ervateiro, foi construída a Linha São Francisco, que substituiu a navegação nos rios Iguaçu e Negro, chegando até o porto de São Francisco do Sul. Por esta linha também era escoada a produção de madeira. A pequena produção combina com estes dois grandes setores exportadores.

As regiões especializadas e exportadoras estavam sendo atendidas pelas ferrovias, justificando os investimentos. Porém, não havia em Santa Catarina uma integração intrarregional, uma vez que era financeiramente inviável integrar, por exemplo, Blumenau a Criciúma, ou Caçador a Blumenau, e até mesmo Blumenau a Joinville.

Para o setor nacionalmente integrado, o exportador, cujo ritmo de acumulação era maior, havia ferrovias. Já para atender à pequena produção e à sua *hinterland*, cujo ritmo de acumulação era mais lento, não houve investimentos.

Portanto, o padrão de crescimento da economia catarinense entre 1880 e 1945, baseado na pequena produção mercantil, gerou condições para formar uma base industrial diversificada e, ao mesmo tempo, impediu a formação de um sistema de transporte integrado, principalmente o ferroviário. Talvez essa seja a resposta para entendermos por que somente a partir dos anos de 1960 a economia catarinense se integrou, formando uma unidade de produção diversificada, distribuída nas micro-regiões.

Bibliografia

ALMEIDA, Rufino Porfírio. **Um aspecto da economia de Santa Catarina:** a indústria ervateira – o estudo da Companhia Industrial. Florianópolis, UFSC/CCH, 1979.

BELLANI, Eli Maria. **Madeira, balsas e balseiros no rio Uruguai: o** processo de colonização do velho município de Chapecó (1917-1950). Florianópolis: UFSC/CFH, 1991.

BOSSLE, Ondina Pereira. **Henrique Lage e o desenvolvimento sul catarinense.** Florianópolis: Editora da UFSC, 1981.

_____. **História da industrialização catarinense:** das origens à integração no desenvolvimento brasileiro. Florianópolis: FIESC, CNI, 1988.

CAMPOS, Índio. **Os colonos do rio Uruguai:** relações entre pequena produção e agroindústrias no oeste catarinense. Campina Grande: UFPB, 1987.

CANO, Wilson. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil:** 1930-1970. São Paulo: Global; Campinas: Editora da UNICAMP, 1985.

_____. **Raízes da concentração industrial em São Paulo.** São Paulo: Hucitec, 1990.

CARDOSO DE MELLO, João Manuel. **O capitalismo tardio: contribuição à revisão crítica da formação do desenvolvimento da economia brasileira.** São Paulo: Brasiliense, 1988.

CASTRO, Antônio Barros de. **Sete ensaios sobre a economia brasileira.** Rio de Janeiro: Forense Universitária, v. 2, 1980.

CEAG/SC. **Evolução histórico-econômica de Santa Catarina:** estudos das alterações estruturais – século XVII-1960: Florianópolis, CEBRAE/CEAG-SC, 1980.

DALL'ALBA, João Leonir. **Imigração italiana em Santa Catarina:** documentários. Caxias do Sul; Porto Alegre; Florianópolis: Editora da UDUCS, EST, Lunardelli, 1983.

DIAS, José R. Souza. A **E. F. Porto Alegre-Uruguaiana e a formação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul:** uma contribuição aos estudos dos transportes no Brasil meridional – 1866-1920. São Paulo: USP/FFLCH, 1981.

FREITAS, Luiz Cláudio. O canal de navegação Laguna a Porto Alegre. In: PRIMEIRA JORNADA DE ECONOMIA REGIONAL COMPARADA. **Anais...** Porto Alegre, FEE, PUC/RS, 2005.

GOULARTI FILHO, Alcides. **Formação econômica de Santa Catarina.** Florianópolis: Cidade Futura, 2002.

_____. A estrada de ferro São Paulo - Rio Grande na formação econômica do meio oeste e planalto norte catarinense. In: I CONGRESSO LATINOAMERICANO DE HISTORIA ECONÓMICA. **Anais...** Montevidéu, AUDHE, 2007a.

_____. Expandir para desativar: a Estrada de Ferro Santa Catarina na formação econômica do Vale do Itajaí. In: I ENCONTRO DE ECONOMIA CATARINENSE. **Anais...** Rio do Sul, Unidavi, 2007b.

_____. Navegação fluvial a vapor em Santa Catarina e o desempenho truncado da Companhia de Navegação Fluvial a Vapor Itajahy-Blumenau. In: VII CONGRESSO DE HISTÓRIA ECONÔMICA. **Anais...** Aracaju, ABPHE, 2007c.

_____. A estrada de ferro Dona Tereza Cristina na formação do complexo carbonífero catarinense. In: XXI JORNADAS DE HISTÓRIA ECONÔMICA ARGENTINA. **Anais...** Casero, AAHE, 2008.

GRIGGS, Rosemari Pozzi Eduardo. **A madeira em Santa Catarina:** 1930-1970. Curitiba: UFPR, 1974.

HEIDEMANN, Eugenia Exterkoetter. **O carvão catarinense:** 1918-1954. Curitiba: UFPR, 1981.

HEINSFELD, Adelar. **A questão de Palmas entre Brasil e Argentina e o início da colonização alemã no Baixo Vale Rio do Peixe.** Joaçaba: Editora da UNOESC, 1996.

HERING, Maria Luiza Renaux. **Colonização e indústria no Vale do Itajaí:** o modelo catarinense de desenvolvimento. Blumenau: Editora da FURB, 1987.

INSTITUTO BRASILEIRO DE GEOGRAFIA E ESTAÍSTICA (IBGE). **Censos econômicos.** Rio de Janeiro, 1920-1940.

_____. **Censos demográficos.** Rio de Janeiro, 1900-1940.

KORMANN, Edith. **Blumenau:** arte, cultura e as histórias de sua gente – 1850-1985. Blumenau: Editora do Autor, 1995.

KROETZ, Lando Rogério. **Estradas de ferro do Paraná:** 1880-1940. São Paulo: FFLCH/USP, 1985.

LÊNIN, Vladimir I. **O desenvolvimento do capitalismo na Rússia.** São Paulo: Nova Cultural, 1985.

LEWIS, Colin M. Railways and industrialization: Argentina and Brazil – 1870-1929. In: ABEL, Christopher e LEWIS, Colin M. (Eds.). **Latin America, economic imperialism and the state.** London, 1985.

MARTINS, Alfredo Romário. O Rio Iguaçu e sua função civilizadora. In: MANSUR, Aziz. **Álbum comemorativo do cinqüentenário da navegação no Iguaçu e seus afluentes.** Curitiba, 1932.

MAMIGONIAN, Armen. Estudo geográfico das indústrias de Blumenau. **Revista Brasileira de Geografia.** Rio de Janeiro: IBGE/CNG, n. 3, v. 27, 389-481, julho--setembro de 1965.

MATOS, Odilon Nogueira de. **Café e ferrovias:** a evolução ferroviária de São Paulo e o desenvolvimento da cultura cafeeira. Campinas: Pontes Editores, 1990.

MARX, Karl. **O capital:** crítica da economia política. São Paulo: Bertand do Brasil, livro II, v. III, 1991.

MORAES, Eduardo José de**. Canal de junção da Laguna a Porto Alegre:** memória justificativa de seu projeto. São Paulo: Tipografia de Jorge Seckler, 1879.

PIAZZA, Walter F. **A colonização de Santa Catarina**. Florianópolis: Lunardelli, 1994.

PRADO JÚNIOR, Caio. **Formação do Brasil contemporâneo.** São Paulo, Brasiliense, 1996.

REISEMBERG, Alvir. Navegação a vapor nos rios Negro e Iguaçu. **Cadernos do PMDB do Paraná.** Curitiba, ano 1, n. 2, 1984.

RICHTER, Klaus. **A sociedade colonizadora hanseática de 1897 e a colonização do interior de Joinville e Blumenau.** Blumenau: Editora da FURB; Florianópolis: Editora da UFSC, 1992.

SAES, Flávio Azevedo Marques de. **As ferrovias de São Paulo:** 1870-1940**.** São Paulo: Hucitec; Brasília: INL, 1981.

_____. **A grande empresa de serviços públicos na economia cafeeira.** São Paulo: Hucitec, 1986.

SANTA CATARINA (Estado). Estrada de ferro Santa Catarina. **Relatório apresentado ao Governador de Santa Catarina pelo Diretor Joaquim José de Souza Breves Filho no ano de 1924.** Blumenau: G. A. Koehler, 1924.

SIMONSEN, Roberto C. **História econômica do Brasil:** 1500-1820. São Paulo: Nacional, 1977.

SUMMERHILL, William R. **Order against progress:** government, foreign investment, and railroads in Brazil – 1854-1913. Stanford, Cal: Stanford University Press, 2003.

SUZIGAN, Wilson. **Indústria brasileira:** origem e desenvolvimento. São Paulo: Hucitec; Campinas: Editora da Unicamp, 2000.

TEIXEIRA, José Warmuth. **Ferrovia Tereza Cristina:** uma viagem ao desenvolvimento. Tubarão: Editora do Autor, 2004.

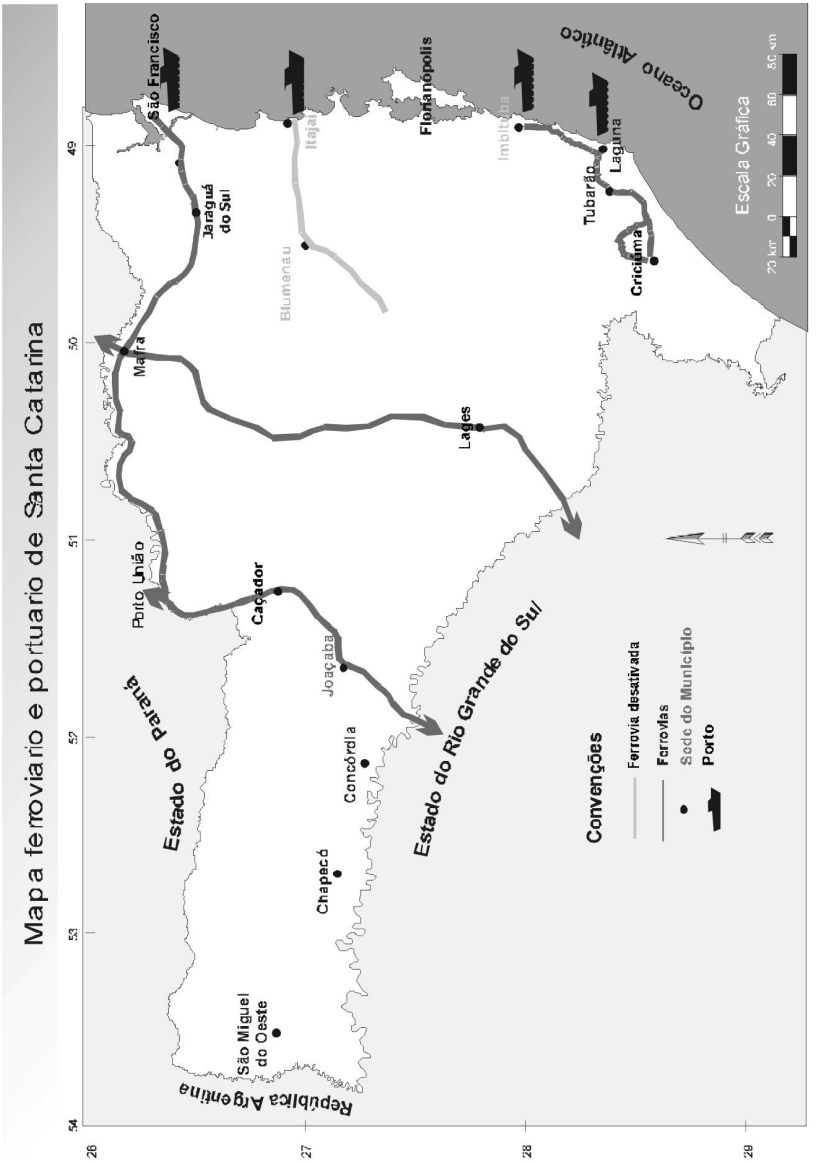
THOMÉ, Nilson. **O trem de ferro:** a ferrovia do contestado. Florianópolis: Lunardelli, 1983.

VOLPATO, Terezinha Gascho. **A pirita humana:** os mineiros de Criciúma. Florianópolis: Editora da UFSC, ALESC, 1984.

WITTMANN, Angelina C. R. **A estrada de ferro no Vale do Itajaí:** resgate do trecho Blumenau-Warnow. Blumenau: Edifurb, 2001.

ZUMBLICK, Walter. **Teresa Cristina:** a ferrovia do carvão. Florianópolis: Editora da UFSC, 1987.

Anexo



Fonte: Goularti Filho, 2002

O MOVIMENTO DE INTEGRAÇÃO ESPACIAL E ECONÔMICA DA REGIÃO DO RIO GRANDE DO SUL, DURANTE A PRIMEIRA REPÚBLICA – 1889-1930

Ronaldo Herrlein Jr.
Gabriel Langie Pereira

Introdução

O período da Primeira República do Brasil, entre os anos de 1889 a 1930, assinalou um processo histórico e econômico de transição para uma economia eminentemente capitalista. No estado do Rio Grande do Sul, assim como em outras formações regionais brasileiras, a estrutura econômica e social sofreu transformações profundas, em direção a formas capitalistas de organização, de produção e de distribuição da riqueza material.

Dois momentos marcantes, que trazem à tona esse correr histórico, são a abolição da escravidão em 1888 e a proclamação da República em 1889. Segundo Sérgio Buarque de Holanda (1995), esses dois momentos pontificam um processo já maduro de desagregação da sociedade colonial e rural e a emergência das cidades e da vida urbana. Portanto, pode-se pensar neles como momentos que contêm em si aspectos de processos históricos mais amplos. E, a partir desses momentos, esses processos mais amplos tomaram nova qualidade e intensidade.

O Rio Grande do Sul encontrava-se, ao final do século XIX, configurado por dois sistemas econômicos distintos e relativamente separados no espaço. Um, de formação mais antiga, que remonta aos primórdios da colonização das terras compreendidas hoje dentro de seus limites, iniciada no século XVIII. Outro, temporalmente mais recente, decorrente do

movimento de imigração européia ao longo do século XIX. O primeiro sistema abarcou quase a totalidade do território sul riograndense, mas teve desdobramentos mais sólidos, do ponto de vista socioeconômico, principalmente os campos da fronteira sudoeste (zona da Campanha). A economia dessas áreas estava marcada pela preponderância da atividade pastoril, da criação extensiva e por sua vinculação à produção de charque (processo de salgamento da carne bovina).

O outro sistema econômico concentrou-se, inicialmente, nos vales dos rios que desembocam no estuário do Guaíba, às margens do qual situa-se a capital do estado, Porto Alegre. Desde então, esse sistema alastrou-se das planícies ao redor dos vales dos rios para a encosta da Serra, para o Planalto ao norte e noroeste e para a Serra, ocupando as áreas do nordeste e do norte do território estadual. A economia das colônias desenvolveu-se sobre bases mais dinâmicas, apoiando-se na lavoura diversificada em associação com alguns tipos de criação animal. Como veremos, essa economia possibilitou a emergência de uma atividade comercial interna que foi uma das principais condições para o desenvolvimento industrial.

Segundo o clássico ensaio de Paul Singer (1977), somente ao longo do século XX ocorreria uma integração da economia do Rio do Grande do Sul (p. 146), com a indústria de Porto Alegre desempenhando, a partir do começo do século, o papel integrador dos dois sistemas econômicos em um único mercado comum (p. 147). Ainda ao final do século XIX, prevaleceria uma situação tal que "entre a zona de colonização e a de criação não existe complementaridade econômica e as trocas entre ambos, onde chegam a ocorrer, são despidas de qualquer significação" (p. 160). Embora Singer assinale o começo da integração econômica no início do século por uma necessidade de expansão de mercado da indústria de Porto Alegre (supostamente premida pela concorrência da indústria de SP e RJ a partir da integração ferroviária do RS ao Sudeste do país em 1910), ele entende que esse processo ainda não estava consumado ao final dos anos 1960 (p.

185). A abordagem de Singer sobre a inexistente ou lenta integração dos sistemas econômicos do RS articula-se com sua interpretação do desenvolvimento da economia das colônias e da pecuária-charqueadas como sistemas vinculados estritamente aos mercados externos à região.[1]

A partir do trabalho precursor de Singer e, talvez, devido à imprecisão de sua consideração do período em que transcorre a integração econômica regional, firmou-se a noção amplamente aceita pela historiografia sul riograndense de que esses dois sistemas permaneceram espacial e economicamente separados durante a Primeira República. Nesse período, teriam experimentado uma dinâmica econômica de completa autonomia, num movimento que excluiu qualquer aprofundamento das relações entre os mesmos.[2]

Neste ensaio, formulamos uma nova interpretação do desenvolvimento econômico regional no período, segundo a qual houve uma aproximação dessas duas sociedades distintas e uma articulação entre seus sistemas econômicos. Trataremos de diversos indícios que divergem da interpretação convencional da história econômica do Rio Grande do Sul nesse período. Tais indícios sugerem que a construção de ferrovias e o crescimento dos transportes hidroviários, tendo num segundo plano a abertura de estradas, conforme uma ação governamental consciente, promoveram um aprofundamento das relações comerciais entre os dois sistemas. O fluxo de mercadorias proporcionado por esse comércio, combinado a outras transformações da estrutura produtiva, configurou novas

---

1 Como "mercados externos" nos referimos tanto aos mercados estrangeiros como aos mercados regionais brasileiros, sendo estes últimos os mais importantes por representarem em média 70% das exportações totais do Rio Grande do Sul no período (ALMEIDA, 1992).

2 Essa noção é repetida por diversos estudos que buscaram mostrar o papel do Rio Grande do Sul na federação brasileira, seja para defender sua importância, seja para caracterizar sua posição periférica, ou mesmo para ambos os propósitos. Em geral, tais estudos privilegiaram as exportações e caracterizaram a economia sul riograndense como uma economia primário-exportadora, que se estabeleceu de forma complementar ao centro econômico nacional. Como exemplos dessa interpretação, ver Souza (1973) e FEE (1982).

relações econômicas e processos sociais mais amplos e deu o tom específico da urbanização, da especialização produtiva intra-regional e da formação mesma do mercado capitalista integrado no RS.[3]

Na segunda seção, descrevemos a constituição dos setores produtivos regionais, explicitando a composição e o crescimento da economia do Rio Grande do Sul no período investigado. A terceira seção destaca a ação econômica do Estado regional (a esfera estadual do poder público) e os serviços de transporte, especialmente o ferroviário. Na quarta seção são apontadas algumas evidências da integração econômica regional, que, combinadas aos elementos analíticos propiciados pelas seções anteriores, permitem enunciar, como conclusão (na quinta e última seção), uma nova interpretação da dinâmica econômica regional.

Bases estruturais e crescimento da economia sul riograndense

Para evidenciar o movimento de integração da economia sul riograndense, é preciso antes compreender as estruturas e os movimentos socioeconômicos que perpassavam a região na época. Portanto, é necessário apreender a formação de duas sociedades diferentes e pouco conectadas entre si, que transcorreu em áreas basicamente distintas da mesma região. Foi através de desenvolvimentos próprios e desconexos que esses dois sistemas tiveram suas economias diretamente ligadas a mercados externos. Essa divisão marcou a história do RS ao longo do século XIX, através da formação de duas economias distintas: a economia estabelecida a partir da atividade da pecuária e do processamento da carne salgada e a economia da agropecuária nas áreas das colônias. Em termos amplos,

3 Nesse sentido, o presente ensaio inscreve-se no âmbito da hipótese sustentada por Herrlein Jr. (2000; 2004) sobre o processo de transição capitalista do Rio Grande do Sul, incorporando partes de sua análise (2000, cap. 1.4) e os novos resultados de pesquisa encontrados por Pereira (2004).

podemos distinguir espacialmente a primeira localizada no sul e a segunda no nordeste e norte do RS.

O estabelecimento das estâncias de criação de gado foi o móvel inicial da ocupação do território e a pedra fundamental da formação da sociedade pastoril sul riograndense, baseada no latifúndio. A criação era realizada em termos extensivos, ou seja, o aumento da produção ocorria sem aumento da produtividade, apenas com a incorporação de novas terras e aumento do rebanho.

> Cada estância era uma unidade produtiva estruturada como uma comunidade em torno da figura do estancieiro, proprietário de uma extensa área de terras, onde se utilizava de mão-de-obra escrava para a lavoura de subsistência, tarefas artesanais e domésticas, e do trabalho dos peões para as atividades de criação, correspondente ao segmento mercantil da produção da estância (HERRLEIN JR., 2000, p. 2).

A diminuição do mercado minerador, com o esgotamento das minas a partir do século XVIII, foi compensada por um processo de mercantilização da economia sul riograndense. Foi o período do surgimento e crescimento da lavoura de trigo e da produção da carne salgada.[4] Cardoso (1977) vê nesses dois movimentos, durante o período de 1780 a 1820, um processo de expansão e mercantilização da economia sul riograndense. Para Singer (1977), foi com a colonização açoriana e o aparecimento da lavoura que se iniciou a dicotomia agricultura e pecuária, que irá perpassar toda história do Rio Grande do Sul.[5] Contudo, a futura constituição da

4 Sobre a colonização açoriana, bem como sobre o período de emergência das charqueadas e de efêmero êxito da lavoura de trigo, ver Singer (1977), Cardoso (1977) e Pesavento (2002).

5 Singer (1977) aponta já nesse momento o florescimento de duas sociedades distintas e separadas geograficamente. A sociedade pastoril formou-se na zona da Campanha e na Serra do Sudeste, tinha uma estrutura social hierárquica e estava organizada em torno da produção de origem animal (couros e charque). Enquanto a sociedade de pequenos agricultores açorianos localizava-se na Depressão Central, era mais igualitária devido à pequena propriedade e ao tra-

sociedade colonial no século XIX não possui relação de continuidade com a colonização açoriana.[6]

O aspecto mais visível da evolução da economia sul riograndense, no período da Primeira República, é a perda relativa da participação dos produtos do sistema da pecuária-charqueada na composição da pauta de exportação da região, como expresso na Tabela 1 (ver Anexo ao final). Tal fato, especialmente o declínio das participações do charque e dos couros, põe a descoberto a falta de perspectivas que tal sistema enfrentou. Os melhoramentos da produção[7] e os períodos de crescimento das vendas refletiram contextos favoráveis, mais do que um desenvolvimento estrutural significativo. Para Fonseca (1983), a perda de importância relativa desse sistema expressa a estagnação e a crise de toda uma estrutura econômica e social, resultado de um estreitamento do mercado e de uma descapitalização que barraram as possibilidades de superação dinâmica dessa crise.

Durante a Primeira República podemos notar algumas transformações externas que afetaram a economia pecuário-charqueadora. Primeiramente, ocorreu o surgimento de novos concorrentes na produção agropecuária, mais próximos dos centros urbanos de Rio de Janeiro e São Paulo, ofertando produtos de lavoura e charque. Segundo, com a eclosão da Primeira Guerra Mundial (1914-1918), houve um breve estímulo de ampliação do mercado de carnes.[8] A falta de perspectivas do sistema da pecuária-charqueada sul riograndense foi parcial, pois, embora não tenha sido capaz de dinamizar suas principais atividades (pecuária bovina

---

balho familiar e dedicava-se `a lavoura, principalmente do trigo.

6 Ver Herrlein Jr. (2000, p. 4) e Osório (2004, p. 77-78).

7 Sobre o cercamento dos campos e seus efeitos sociais e sobre o grau de racionalização da atividade de criação, bem como sobre as melhorias na produção, ver Pesavento (1980).

8 O processo de expansão mundial do capitalismo resultou na atuação do capital estrangeiro no setor da produção de carne, com a instalação de frigoríficos no Uruguai, na Argentina e posteriormente no Brasil. A conjuntura favorável, além de induzir a instalação dos frigoríficos, provocou um aumento do crédito, o que alimentou o processo de modernização da pecuária, valorizando as terras e os rebanhos (PESAVENTO, 1980).

e charqueadas), sua situação foi amenizada pelas alternativas da carne frigorificada e da produção de lã. Como evidenciou Fonseca (1983), as quantidades exportadas de lã quadruplicaram entre 1907 e 1927 (ver também Tabela 1).

A lavoura do arroz no RS constituiu-se na primeira empresa agrícola de caráter eminentemente capitalista e formou-se de forma parcialmente integrada à economia pecuário-charqueadora. A produção em grande escala data de princípios do século XX, com a disseminação da cultura irrigada. Essa atividade caracterizou-se pela introdução do assalariamento do trabalho, pela separação entre arrendatário capitalista e proprietário rural, pela formação da renda fundiária capitalista, pela utilização de equipamentos e insumos industriais – alguns dos quais produzidos no RS – e pelo suprimento de demanda urbana. A cultura do arroz irrigado mecanicamente produziu uma articulação mais sólida entre agricultura, indústria e capitais comerciais nas atividades de plantio, beneficiamento e comercialização da produção (BESKOW, 1984).

Em relação ao consumo estadual de arroz, a produção local permitiu a substituição de importações, mas também agregou-se expressivamente à pauta de exportações regionais (Tabela 1, em Anexo).[9] Durante todo o período da Primeira República, as exportações de arroz não ultrapassaram a parcela da produção destinada ao consumo sul riograndense,[10] evidenciando a importância da demanda dos centros urbanos regionais.

Conforme Almeida (1992), a perda de importância relativa do sistema econômico da pecuária-charqueada foi determinada principalmente por sua reduzida capacidade de autotransformação. Apesar do aproveitamento de outros produtos da pecuária pelas indústrias frigorífica, têxtil,

9 Sobre a lavoura do arroz, seu desempenho e condições de mercado, ver Fraquelli (1979). Sobre as relações dessa lavoura com a economia pecuária, ver Beskow (1984, p. 71). Sobre o processo da formação da força de trabalho utilizada na lavoura capitalista de arroz ver Herrlein Jr. (2003).
10 Ver dados de Dalmazo (2004).

calçadista e de artigos de couro, a pecuária não foi capaz de aproveitar estímulos para transformar-se na direção de novos produtos e atividades, pois esses novos setores surgiram basicamente ligados ao capital estrangeiro ou ao capital comercial da região (ver TEJO, 1982, p. 82).

A outra economia do Rio Grande do Sul – o sistema da agropecuária colonial – formou-se a partir da imigração-colonização européia dos séculos XIX e XX. Seu primeiro ensaio ocorreu no ano de 1824, com a imigração alemã canalizada para a fundação da colônia de São Leopoldo, à margem do Rio dos Sinos.

A corrente imigratória estimulada pela política oficial tinha por objetivo ocupar regiões despovoadas e estratégicas, desenvolvendo nessas a produção de gêneros agrícolas de subsistência para o abastecimento interno. A motivação da política de povoamento adotada pelo Império, para a região Sul do Brasil, era ocupar um território fracamente povoado, garantindo uma retaguarda frente a possíveis investidas militares pelos países vizinhos. Ao mesmo tempo, essa população formaria uma classe intermediária mais numerosa e ligada ao Império, contrabalançando o poder político-militar autônomo dos estancieiros sul riograndenses (SINGER, 1977; TARGA, 1996a). A colonização representava, na prática, uma oposição à sociedade escravista, pois pretendia-se criar uma organização social e econômica fundada no trabalho livre, com o trabalho familiar voltado para a agricultura em pequenas propriedades, através de núcleos que futuramente transbordariam para toda a sociedade novas relações de propriedade e produção (TARGA, 1996b).

Depois de São Leopoldo, as colônias foram ocupando os territórios nos vales dos rios que deságuam no Guaíba, espalhando-se posteriormente pela encosta da Serra e pelo Planalto sul riograndense, ao norte do estado. Essa colonização foi, inicialmente, realizada por imigrantes alemães. A colonização italiana teve grande expressão somente a partir da década de 1870, ocupando as terras da Serra. A colonização caracterizou-se pelo

crescimento da atividade agrícola e pela "enxamagem"[11] dos pioneiros em direção às novas áreas, o que caracterizou uma fronteira agrícola em expansão. Inicialmente os cultivos foram de subsistência, o que reforçava o caráter diversificado da lavoura.

Podemos dividir em três fases o desenvolvimento das colônias. A primeira fase foi do desbravamento da floresta e do surgimento de uma agricultura de subsistência, voltada para as necessidades da família. A segunda fase caracterizou-se pela permanência da agricultura de subsistência como norteadora da produção, contudo aparece a venda de excedentes para o mercado de Porto Alegre. A terceira fase é a do surgimento de uma agricultura comercial especializada, que transborda o mercado de Porto Alegre. Esse paradigma de evolução econômica em geral foi representativo, com diferenças na duração das fases, para todas as colônias do Rio Grande do Sul (ROCHE, 1969; SINGER, 1977).

A passagem por essas fases e suas durações foram influenciadas pelas facilidades de transportes. A ampliação da produção, com especialização e comercialização crescentes, ocorreu com maior velocidade e intensidade nas colônias próximas aos vales de rios navegáveis e, a partir do final do século XIX, nas colônias atingidas pelas estradas de ferro.

Roche (1969) traça um panorama amplo dos produtos cultivados pelos colonos alemães. Os principais produtos foram o milho, o feijão preto, a batata inglesa, a mandioca, o fumo, a cana-de-açúcar, a alfafa e a cebola. Nas colônias italianas dois produtos destacaram-se, o trigo e a uva. Muitos desses produtos estavam ligados a um processo de beneficiamento e estiveram na origem de agroindústrias e da formação de cadeias industriais. O Censo de 1920 atesta a importância agrícola da região, sendo

11 Termo utilizado por Roche (1969) para designar os fluxos migratórios dos colonizadores alemães (e sua descendência), que, com o crescimento populacional, o fracionamento das propriedades e a redução da produtividade do solo, dirigiam-se para novas áreas, expandindo a fronteira agrícola e econômica do sistema agropecuário colonial.

o primeiro produtor de trigo (96,1% do país) e batata inglesa (42,9% do país), segundo produtor de fumo e terceiro de arroz, feijão e milho.[12] Cabe ressaltar ainda a importância de produtos beneficiados a partir de matérias-primas agrícolas tais como o vinho, a banha e a farinha de mandioca. Mesmo com o crescimento da importância das exportações dos produtos coloniais, patente na Tabela 1, o consumo interno representou o principal destino da produção de todos os produtos durante quase todo o período.[13]

Segundo Tejo (1982), a economia colonial foi uma "economia de consumo", pois a organização de uma atividade agropecuária para satisfação das necessidades de consumo da população local esteve na origem de sua produção comercial. Essa organização contrastava com a das lavouras de *plantation*, estruturadas a partir de necessidades externas e com base no trabalho cativo. Contrastava também com a emergente lavoura capitalista do café, em São Paulo, ainda pautada pelas exportações, porém estruturada com base no trabalho assalariado em larga escala. Decorre daí a formação de distintas estruturas sociais, com suas respectivas possibilidades de desenvolvimento mercantil-capitalista.

No Rio Grande do Sul, os crescentes estímulos mercantis foram organizados e propagados pelas ações do capital comercial predominantemente autóctone. Conforme Dalmazo (2004), a mercantilização da produção agrícola colonial de subsistência teve dois momentos. No primeiro, que podemos supor concluído ao final do Império, alcançou o mercado regional. Nessa fase, ampliaram-se as funções do capital comercial e estabeleceu-se uma produção manufatureira, acompanhando uma crescente urbanização. No segundo momento, que coincide com a fase republicana da colonização, a produção alcançou mercados externos, mas ainda

12 Sobre a importância da produção primária do Rio Grande do Sul ver Love (1975, p. 117 e 133), Cano (1985, p. 359) e Fonseca (1983, p. 42-9).

13 A exceção foi a banha, mas somente a partir de 1919, quando suas exportações enfim superaram a produção para o mercado interno (DALMAZO, 2004).

ampliava-se o mercado regional (devido à integração espacial pelos transportes e à urbanização).[14]

Houve durante a Primeira República uma reorientação da economia gaúcha, que deixava de ser preponderantemente pecuária, transformando-se numa economia de base diversificada, contemplando além dos produtos de origem animal um grande número de produtos agrícolas. O Rio Grande do Sul tornou-se grande exportador de gêneros agrícolas para o resto do Brasil, sendo reconhecido como "celeiro do país" (FONSECA, 1985). Esse expressivo desenvolvimento econômico da agropecuária colonial e a conseqüente alteração dos pesos relativos entre as duas economias e suas respectivas cidades resultaram num processo de transferência do predomínio econômico na região, do sul para o norte (FONSECA, 1983).

A formação da indústria do Rio Grande do Sul teve início no último quarto do século XIX, com o surgimento das primeiras unidades fabris paralelamente em Porto Alegre e zona colonial, ao norte, e nas cidades de Pelotas e Rio Grande, ao sul. A indústria do sul caracterizou-se pelo atendimento do mercado externo e seu surgimento esteve ligado à inversão de capitais do grande comércio importador e exportador, aproveitando os mesmos canais de comercialização. Essa indústria caracterizava-se pelo pequeno número de estabelecimentos e pela atuação em poucos ramos industriais. Dentre esses ramos estavam a fabricação de charutos, tecidos, conservas, velas e chapéus, além de moinhos, curtumes e posteriormente frigoríficos. Havia uma concentração da produção e do emprego, evidenciada pela supremacia de poucos estabelecimentos fabris médios e grandes (SINGER, 1977).

---

14 Essa evolução diverge daquela assinalada por Singer, para quem "a economia das colônias se monetariza, na medida em que ela se liga ao mercado nacional" (1977, p.167). A análise de Singer considera o desenvolvimento de cada um dos sistemas econômicos da região como pautado exclusivamente pelas suas conexões com os mercados externos à economia regional. Coerentemente, o autor presume que havia uma profunda dissociação entre esse dois sistemas econômicos.

A indústria de Porto Alegre e da zona colonial surgiu ligada à agropecuária regional por vínculos mercantis e configurando um adensamento de cadeias produtivas. Sua demanda foi, sobretudo, formada pelo mercado regional para bens de consumo não-duráveis. O desenvolvimento da economia das colônias, ao mesmo tempo em que estimulou o comércio e a acumulação de capital comercial, ampliava o mercado consumidor como contrapartida da mercantilização e especialização da produção (ALMEIDA, 1992). Essa estrutura industrial assentou-se, portanto, na diversificação e na vinculação à base produtiva agropecuária. Havia um número maior de estabelecimentos, com preponderância das pequenas unidades produtoras. A mercantilização da produção agropecuária era dominada pela figura do comerciante, que, com a acumulação comercial crescentemente realizada, direcionou a inversão dos recursos excedentes para a formação de indústrias processadoras dos produtos agrícolas, promovendo a separação da etapa de processamento e a subjugação do produtor a essa (PESAVENTO, 1983).

A acumulação de capital comercial, que reverteu na instalação das primeiras unidades fabris, ocorreu em três níveis: as "vendas" locais, o comércio intermediário (colônias centrais) ligado ao transporte fluvial e o grande comércio (Porto Alegre, Pelotas e Rio Grande). Cada uma dessa formas determinou o surgimento de estruturas industriais distintas.[15]

15 O pequeno comércio deu início à instalação, de forma descentralizada, de "pequenos matadouros, destilarias de banha, moinhos e também cervejarias, evitando a dependência em relação ao fornecimento desses artigos" (LAGEMANN, 1980, p. 129). O comércio intermediário, centralizado em algumas colônias, estava atrelado ao transporte fluvial, e seu maior volume de acumulação deu "origem a empreendimentos maiores localizados ou no próprio local da apropriação ou junto ao maior mercado consumidor, Porto Alegre" (LAGEMANN, 1980, p. 130). O grande comércio foi responsável pelo surgimento de fábricas com maior utilização de maquinaria, como nas indústrias têxtil e metalúrgica, dada a facilidade que tinha de importá-la. Sobre a origem da indústria e sua relação com o artesanato praticado na região, consultar as três interpretações clássicas: Tejo (1982), Singer (1977) e Roche (1969). Ver também Souza (1973) e Pesavento (1983), além de Lagemann (1980).

A indústria regional representava parcela importante da indústria do país ao início do século XX, pois em valor da produção era superada apenas pelas indústrias de São Paulo e do Distrito Federal, ocupando também a terceira posição quanto ao valor do produto e ao número de pessoas ocupadas. Segundo os dados do censo industrial de 1920, essa indústria regional ocupava 29.271 pessoas em 1.773 estabelecimentos, representando, respectivamente, 9,3% e 13,3% dos números para o conjunto da indústria nacional.[16] Considerando os capitais investidos na indústria, um terço do total nacional estava em São Paulo, ocupando o Rio Grande do Sul a segunda posição, com 12%. As duas últimas décadas da Primeira República presenciaram uma acentuação do caráter regional da indústria gaúcha (REICHEL, 1979), que, a partir dos anos 1920, também experimentou um processo de especialização crescente (LAGEMANN, 1980).

A conjugação de dois subsistemas econômicos fazia da economia do Rio Grande do Sul a terceira ou quarta economia regional de maior peso no país. O Rio Grande do Sul era a quarta unidade federada em tamanho da população, com 7,1% da população nacional (após Minas Gerais, São Paulo e Bahia), mas respondia por aproximadamente 11,4% do valor bruto da produção agrícola e industrial nacional em 1920 (LOVE, 1975, p.118).[17] Considerando o valor da produção agrícola e industrial *per capita*, o Rio Grande do Sul detinha a segunda posição, com 376 mil réis, atrás de São Paulo, com 587 mil réis, e à frente de Minas Gerais, com 178 mil réis (LOVE, 1975, p. 117).[18]

---

16 Para uma análise da formação do mercado de trabalho industrial ver Almeida (1992), Herrlein Jr. e Dias (1993) e Herrlein Jr. (2000, cap. 3).

17 Nesse valor, ocupava a terceira posição nacional, com cerca 0,8 milhão de contos, após São Paulo e Minas Gerais, cujos valores eram cerca 2,1 milhões e um milhão de contos, respectivamente (o Distrito Federal e o Rio de Janeiro, somados, atingiam 1,1 milhão).

18 Também em 1920, a economia do Rio Grande do Sul ocupava a terceira posição nacional quanto ao valor das arrecadações estaduais, após São Paulo e Minas Gerais. Há evidências não apenas de que o Rio Grande do Sul possuía uma economia dinâmica, como também de que essa economia adquiria importância cada vez maior em nível nacional (LOVE, 1975, p. 138). No

No que se refere às exportações regionais, vemos na Tabela 1 (no Anexo) a crescente diversificação de sua pauta. Os dados da Tabela 2 (em Anexo), por outro lado, registram o acelerado crescimento das exportações regionais. Após uma expansão real à taxa de 1,8% a.a., nos anos 1891-1900, verificou-se após a virada do século um crescimento real das exportações gaúchas da ordem de 5% ao ano. Os dados indicam que o dinamismo dessa economia regional foi excepcional, pois, no mesmo período, o Produto Interno Bruto brasileiro cresceu em média 4,6% ao ano, enquanto as exportações brasileiras, 3,7% a.a. A principal economia regional brasileira, a de São Paulo, possuía uma dimensão de cerca de 2,5 vezes a da economia do Rio Grande do Sul, mas suas exportações internacionais, aproximadamente no mesmo período (1901-1928), cresceram apenas à taxa média anual de 3,3%, enquanto suas exportações totais terão crescido, no máximo, a uma taxa média de 4,4% a.a. (ver HERRLEIN JR., 2000, p. 45).

Se esse excepcional crescimento das exportações confirma o papel dinâmico da demanda externa para a economia regional, ele sugere também uma nova qualificação ao caráter subsidiário histórico dessa economia, que passava a apresentar crescimento equiparável ao do "centro dinâmico" da economia nacional. A nova qualidade dessa economia revela-se na capacidade adquirida de diversificar e ampliar sua estrutura de oferta e, consequentemente, sua pauta de exportações, a partir do desenvolvimento comercial e industrial da agropecuária colonial, claramente delineado a partir dos anos 1870 e posteriormente favorecido pela política econômica dos governos republicanos estaduais (HERRLEIN JR., 2000, p. 49).

---

final do período, a economia regional achava-se em nítida expansão e provavelmente a produção gaúcha estivesse superando a de Minas Gerais nos anos 20, pois a arrecadação estadual gaúcha em 1930 passou para a segunda posição nacional. Mesmo em 1920, a arrecadação federal no Rio Grande do Sul já ultrapassava a de Minas Gerais (LOVE, 1975, p. 117 e 137).

Nos anos 1920, intensificou-se a articulação comercial da economia do Rio Grande do Sul com as demais regiões do país e o exterior, observando-se um desempenho extremamente dinâmico das exportações, simultâneo à elevação das importações para um patamar muito superior à tendência histórica. A partir de 1921 e até 1929, as exportações seguiram em firme ascensão, com um crescimento real de 12% a.a., configurando esse subperíodo como o auge das exportações estaduais. Justamente nesse subperíodo, ocorreu um crescimento ainda mais extraordinário das importações. A partir de 1921, estabeleceu-se um novo patamar para as importações, que experimentaram novos acréscimos ao longo dos anos 1920. Tais condições resultaram em saldos comerciais negativos em todos os anos, com o valor das exportações inferior ao das importações em 21%, na média dos anos nessa década.

Após a virada do século, as relações externas da economia do Rio Grande do Sul alteraram-se também no que diz respeito à pauta importadora, com os produtos de consumo não duráveis dando lugar ao predomínio de bens de capital, bens intermediários e bens de consumo duráveis.[19] A expansão da indústria de Porto Alegre, Rio Grande e Pelotas ampliou o mercado para os produtos agrícolas mediante a aceleração do processo de urbanização e a absorção de matérias-primas; em contrapartida, as populações rurais também passaram a absorver um número maior de produtos industrializados regionais, reduzindo as importações de bens de consumo não duráveis.

19 Ver análise de Pereira (2004) sobre a pauta de importações da economia estadual (dados de DALMAZO, 2004).

Vapores e vagões: política econômica e evolução dos transportes

O período da Primeira República no Rio Grande do Sul marca uma profunda ruptura política no seio da elite sul riograndense. O caráter político e social da Revolução Federalista de 1893 e da instalação e funcionamento do sistema político republicano no RS tem suscitado inúmeras controvérsias.[20] Nos limites deste ensaio, tratamos apenas de expor, dentro do possível independentemente dessa discussão, os traços e políticas fundamentais do projeto de desenvolvimento social e econômico adotado pelos governos republicanos regionais.

O PRR (Partido Republicano Riograndense), que assumiu o comando do Estado regional (o poder público estadual) a partir de 1893, contestava a condição econômica do Rio Grande do Sul durante o Império, marcada pelo exclusivismo pecuário e com a matriz produtiva regional voltada para mercados externos ao RS. Segundo o partido, fora esse caráter da economia regional que a levara a uma crise que se estendia por mais de 10 anos. Diante dessa condição, o projeto apresentado pelos republicanos colocava-se de forma ativa e adiante da estrutura produtiva regional, que já experimentava transformações decorrentes da expansão da agropecuária colonial. Para os republicanos, a saída da crise consistia em diversificar a produção e livrar-se da dependência externa – das importações e do exclusivismo do charque como produto de exportação. Buscava-se, portanto, a auto-suficiência do RS, sendo que as exportações resultariam de um prolongamento da produção para o consumo interno e deveriam se diversificar. As vendas para os mercados externos não poderiam gerar

20 Existe uma divergência central a respeito do caráter desse governo, entre coronelista ou burocrático-burguês. Ver, para tanto, Targa (1996a; 1998; 2003a; 2003b), Targa e Silva (2003), Pinto (1986), Félix (1987; 1992), Grijó (1999), Love (1975), Wasserman (2004), entre outros.

uma especialização excessiva e um desabastecimento interno de produtos de subsistência (FONSECA, 1983). Esse projeto implicava em profundas transformações estruturais da economia, com mudança de pesos relativos e, sobretudo, com a mercantilização de setores e atividades. Esse projeto, colocado em prática, fortaleceu a agropecuária e a indústria.[21]

Os governos republicanos tomaram para si a função de orientar a economia no sentido do desenvolvimento capitalista, intervindo diretamente nos setores que encontrassem dificuldades para se desenvolver sob a égide do capital privado. Os transportes foram o setor chave da atuação do Estado na economia, sendo identificado como o ponto crítico para a continuidade do desenvolvimento econômico regional. Os gastos do governo foram orientados no sentido da diversificação da estrutura produtiva, apoiando os novos setores e criando as condições necessárias para o seu desenvolvimento (PEREIRA, 1996).

Ao buscar a diversificação produtiva e a integração espacial do mercado regional, os governos republicanos atenderam às demandas de setores produtivos que ainda não haviam se constituído como dominantes e conduziram uma verdadeira reforma econômica no Rio Grande do Sul. A reforma econômica significou deslocar as fontes de dinamismo da economia do seu "setor de mercado externo" para o "setor de mercado interno", apoiando as novas atividades produtivas e promovendo o encadeamento e a diversificação das mesmas. Por outro lado, ao dar continuidade ao processo de colonização iniciado no período imperial, os governos re-

21 A oposição aos republicanos propunha um projeto que previa a continuidade da estrutura econômica e social da região e tinha como orientação para as ações do governo a defesa da pecuária como atividade econômica privilegiada do Rio Grande do Sul. Portanto, os interesses da classe dos pecuaristas, em defender seu setor, confundiam-se, segundo eles, com o interesse da sociedade como um todo. Tal proposta estava embasada na teoria econômica das vantagens comparativas, e defendia a atividade da pecuária como "natural" à região, devendo ser essa o foco principal de todos os esforços para o desenvolvimento sul riograndense (FONSECA, 1983).

publicanos promoveram a ampliação da classe dos pequenos proprietários rurais, fomentando assim também uma reforma social no Rio Grande do Sul. Essa reforma expressou-se na transformação da estrutura social, com a expansão da classe de pequenos proprietários rurais e a ampliação dos novos grupos representativos da sociedade urbana, moderna e mercantil--capitalista (HERRLEIN JR., 2004).

O projeto de desenvolvimento gestado pela visão do PRR sobre a economia regional e pela sua ideologia positivista alcançou uma base social de apoio ampla e diversa e favoreceu a intervenção e participação ativa do Estado regional (poder público estadual) na vida econômica estadual. As formas mais importantes que assumiu essa intervenção foram:

> [...] a promoção da colonização, a organização econômica do território, através do combate ao contrabando e da encampação de portos e ferrovias, o estímulo à formação de cooperativas e sindicatos rurais, o manejo das políticas tributárias e fiscais para a promoção das exportações regionais (HERRLEIN JR., 2000, p. 62).

Tal intervencionismo dos governos do PRR no Rio Grande do Sul fica patente pelo crescimento a taxas superiores dos gastos públicos totais e, principalmente, dos gastos públicos com a promoção do desenvolvimento econômico[22] em relação aos mesmos gastos no estado de São Paulo no período de 1893-1929 (PEREIRA, 1996).[23] Entre os principais gastos governamentais com a promoção do desenvolvimento econômico estadu-

22 Os "gastos públicos com a promoção do desenvolvimento econômico" correspondem aos gastos orçamentários que buscaram modernizar a infra-estrutura econômica regional através de obras e serviços prestados pelo governo – promovendo o desenvolvimento da agricultura, da indústria e do comércio, da infra-estrutura de transportes, da energia e recursos minerais e do saneamento público (PEREIRA, 1996). No caso de São Paulo, não se incluem os gastos com a política de "defesa do café" (aquisição e estocagem de sacas de café).

23 As taxas médias anuais de crescimento real das despesas estaduais com o desenvolvimento econômico e despesas totais foram, respectivamente, para o Rio Grande do Sul, 22,6% e 5,5%, e para São Paulo, 2,5% e 3,3%. Dados brutos em Pereira (1996, Tabelas 2 e 3).

al podem ser destacados os gastos com a construção e manutenção de vias de transporte (fluvial e ferroviário) e portos, gastos com o estabelecimento e ampliação das colônias de imigrantes, além de gastos com o aperfeiçoamento da agricultura e promoção da indústria e comércio, despesas que contribuíram para a integração, ampliação e diversificação da produção regional e para a expansão de sua demanda.[24]

O combate ao contrabando de produtos industriais, principalmente oriundos a partir de Montevidéu, foi intenso durante o período, por iniciativa dos governos republicanos estadual e federal. Essa política estabeleceu a linha de fronteira do mercado regional, fazendo com que uma parte importante da produção e do consumo regionais deixasse de estar sob a influência do comércio de Montevidéu. "A nova situação delineava o espaço do mercado interno gaúcho e, desse modo, o campo de ação para a reprodução dos capitais regionais" (TARGA e SILVA, 2003, p. 395-6).

O primeiro período republicano no Rio Grande do Sul foi marcado pelo desenvolvimento dos transportes ferroviário e hidroviário (fluvial e marítimo).[25] O desenvolvimento do transporte fluvial esteve ligado ao processo de colonização, com a instalação de colônias ao longo dos vales dos rios dos Sinos, Jacuí, Caí e Taquari. O escoamento da produção para o mercado de Porto Alegre fazia-se mediante o transporte fluvial controlado pelas empresas de origem comercial. A introdução dos vapores aumentou a eficiência desse transporte. A navegação na Lagoa dos Patos também

24 Outra política importante do governo estadual foi a Reforma Tributária, pela qual se buscou eliminar gradativamente o imposto de exportação e substituí-lo pelo imposto territorial. Ver a respeito Minella (1985, p. 28) e Herrlein Jr. (2000, cap. 2).

25 "A acumulação de capital na região viabilizou a implantação da navegação comercial. As ferrovias apoiaram-se indiretamente nesse processo, pois foram construídas pelo capital estrangeiro, com garantias de juros pelo Estado, ou construídas diretamente pelo mesmo em alguns trechos. Durante a Primeira República, a integração espacial fez-se através do desenvolvimento de uma rede fluvial operada comercialmente e da implantação de novos trechos e ligações da rede ferroviária, cabendo um pequeno papel para as vias rodoviárias" (HERRLEIN JR., 2000, p. 38).

recebeu ampla atenção logo após terminada a Revolução Federalista, ainda no governo Júlio de Castilhos.[26]

Em 1919, o governo do estado do Rio Grande do Sul encampou o porto de Rio Grande. A partir de então, passou a operar os portos tanto de Rio Grande quanto de Porto Alegre, além de realizar os investimentos na melhoria da navegação interior. Em 1920, seguindo sua política de "socialização dos serviços públicos", que expandia o intervencionismo estatal e aumentava a complexidade do Estado, o governo do PRR encampou a Viação Férrea do Rio Grande do Sul. O governo passou a dirigir diretamente a expansão e melhoria dos transportes, pois considerava essa questão como de interesse e relevância sociais, justificando-se a ação estatal na gestão de um serviço que afetava a totalidade da sociedade.

Os motivos iniciais para a projeção e construção da rede ferroviária no RS, ao final do Império, foram preponderantemente estratégico-militares, mas no período republicano seu desenvolvimento esteve marcado por motivos primordialmente econômicos (FRANCO, 1983, p. 86 e 107; ALMEIDA, 1992, p. 564). As ferrovias foram principalmente complementares ao transporte fluvial, que tinha importância destacada nos rios da bacia do Guaíba e na Lagoa dos Patos, concorrendo com o mesmo em poucos trechos. Como as antigas colônias alemãs já estavam ligadas ao mercado da capital pelo transporte hidroviário, as ferrovias serviram de forma mais inovadora e dinamizadora para as colônias do Planalto e as colônias italianas da Serra.

26 Em pronunciamentos realizados nos anos de 1895 e 1896 sobre o setor de transportes na região, o Presidente do Estado, Júlio de Castilhos, enfatizou as necessidades urgentes de melhoria das condições de navegação, atendendo particularmente às reivindicações do setor de navegação interior. A partir de 1900 iniciaram-se as atividades de desobstrução dos canais interiores, para viabilizar condições favoráveis à ligação fluvial entre os portos de Porto Alegre e Rio Grande. Sobre as ações dos governos estaduais em relação à navegação e aos portos, ver Axt (1998) e Franco (1983).

As ferrovias começaram a ser construídas na década de 1870. A partir de então, seguiu-se a construção de cinco linhas (ou troncos) ferroviárias principais, em sua maior parte já estabelecidas nos anos 1890. Inicialmente desconexas, essas linhas e seus respectivos ramais serão progressivamente integrados até a conexão completa entre todas as linhas em 1907 (ver Figura 1).[27] Dentre as cinco linhas, duas situam-se na metade norte do território, outras duas no sul e uma é central, cortando o território estadual de leste a oeste. Vejamos como se processou no tempo o avanço do traçado e as conexões entre as linhas ferroviárias.

A primeira a ter sua construção iniciada, indicativa de qual era o setor dinâmico da economia gaúcha, foi a linha ligando Porto Alegre a São Leopoldo (1874) e em seguida a Novo Hamburgo (1876), subindo a Serra do nordeste até Taquara (1906). A segunda linha, iniciada em 1877, foi a central, que cortava o território no sentido leste-oeste (de Porto Alegre a Uruguaiana), traçado estabelecido com o objetivo estratégico de alcance da fronteira. Essa linha atingiu em 1884 Santa Maria (no centro do território estadual), completando-se em Uruguaiana em 1907. A terceira linha, iniciada em 1881, ligou a cidade mais importante da Campanha, Bagé, ao porto de Rio Grande e a Pelotas em 1884. A quarta linha partia de Santa Maria em direção ao norte, subindo o Planalto e alcançando Cruz Alta, e entrou em funcionamento em 1894, alcançando em 1910 Erechim e a conexão inter-regional com a ferrovia para São Paulo (FRANCO, 1983; ROCHE, 1969). Uma quinta linha ferroviária, margeando a fronteira oeste, havia ligado Uruguaiana a Quaraí e à ferrovia uruguaia (caminho para o porto de Montevidéu) em 1887, chegando a Itaqui em 1888 e a São Borja em 1913. A terceira linha foi ligada à segunda e à quarta através de Ca-

27 Para um estudo da construção e traçados das ferrovias ver Amaral (1970), BRASIL (1930), IPHAE (2002), Kliemann (1977) e principalmente Dias (1981).

cequi, em 1900, completando-se o circuito centro-sul e fazendo de Santa Maria o centro ferroviário regional, conectado ao sul, ao norte e à capital. Em 1907, quando a segunda linha (Porto Alegre a Uruguaiana), então já conectada à terceira (Rio Grande a Bagé), chega a Uruguaiana, também o quinto ramal conecta-se ao conjunto da malha ferroviária regional (SINGER, 1977, p. 159-60 e 168; ROCHE, 1969, p. 64; FRANCO, 1983, p. 107-8).[28]

A ferrovia Porto Alegre a Uruguaiana (a segunda linha) apresentou um bom desempenho no período de 1891 a 1897, com os prolongamentos dos ramais atingindo pontos importantes, próximos à região fronteiriça: Cacequi e São Gabriel. O período da Revolução Federalista, de 1893 a 1895, revelou um forte aumento das cargas transportadas, resultado da demanda militar. "Em 1895 tivemos a diminuição dos transportes militares, acompanhada por animadora afluência dos comerciais, que chegaram quase a duplicar" (DIAS, 1981, p. 86). De 1898 a 1904, seu volume de cargas transportadas aumentou em 89%. Nesse período foi estabelecido o tráfego mútuo entre a ferrovia Porto Alegre a Uruguaiana e a ferrovia Rio Grande a Bagé (a terceira linha). A prática da redução de tarifas resultou num aumento do transporte dos produtos da agropecuária colonial e dos

28 Segundo essa descrição, não nos parece correta a afirmação de Singer (1977) de que foram estabelecidas "duas redes ferroviárias", uma a partir de Rio Grande e outra a partir de Porto Alegre, projetadas segundo os eixos de comercialização de duas economias estanques. Para Singer, a ausência de uma ligação ferroviária direta dos "centros de colonização" a Rio Grande, que seria economicamente inviável, seria uma indicação do isolamento dos dois sistemas econômicos. É certo que o traçado das ferrovias em parte correspondeu aos eixos de comercialização dos dois sistemas econômicos, mas a linha ferroviária central, que fazia a ligação da capital à fronteira oeste, fora projetada com propósitos estratégico-militares e permitiu a interligação de todas as demais linhas, conectando zonas de colonização, através de Santa Maria e Cacequi, com Rio Grande, a partir de 1900, conforme a descrição anterior. Por outro lado, não deve surpreender o fato de que as linhas ferroviárias viessem a confluir no sudoeste do Estado, encontrando-se "perfeitamente separadas no leste", visto que tal ligação ferroviária direta haveria necessariamente de seguir um traçado paralelo à Lagoa dos Patos e concorrente à navegação nela estabelecida vantajosamente.

produtos da cadeia produtiva da carne. Para a ferrovia Rio Grande a Bagé, no período de 1896 a 1904, houve um aumento de 107% no número de animais transportados e de 99% no volume transportado de mercadorias (PEREIRA, 2004).

A ferrovia Santa Maria a Passo Fundo (a quarta linha) entrou em funcionamento no ano de 1894, ligando Santa Maria a Cruz Alta. Em 1898 os trilhos chegaram a Passo Fundo completando 355 km de extensão da ferrovia. Sua área de alcance compreendia zonas de matas e campos, ocupadas por serrarias e estâncias de engorda de gado, sendo gradualmente penetrada pelo imigrante colonizador. O transporte do volume de cargas experimentou um crescimento de 94% entre 1896 e 1904 (DIAS, 1981).

"A partir de 8/10/1900 foi feita a conexão [da terceira linha] com a [segunda, de] Porto Alegre a Uruguaiana, entrando desde logo em tráfego mútuo com aquela estrada e a ferrovia Santa Maria ao (rio) Uruguai" (DIAS, 1981, p. 164). Portanto, desde 1900, essas três estradas de ferro, que cortam o território sul riograndense, já estavam conectadas entre si. Tal conexão representou a possibilidade do fluxo de mercadorias entre as diversas regiões cortadas por essas ferrovias. "Observando [...] o conjunto de benefícios diretos e indiretos que acabou trazendo, pode-se concluir que, também na Campanha, os trens cumpriram com seus desígnios transformadores" (DIAS, 1981, p. 167).

Essa conexão foi o preâmbulo da criação da Viação Férrea do Rio Grande do Sul, em 1905, consolidando o movimento de unificação das estradas de ferro em uma rede regional,[29] sendo explorada em regime de concessão pela empresa belga que já administrava a ferrovia Porto Ale-

29 A V.F.R.G.S. congregou as quatro primeiras linhas antes referidas: as ferrovias Porto Alegre a Novo Hamburgo e Novo Hamburgo a Taquara, Porto Alegre a Uruguaiana, Rio Grande a Bagé e Santa Maria a Passo Fundo. A ferrovia Quarai a Itaqui (quinta linha) e a linha férrea de São Jerônimo (pequeno trecho de 13 km) não foram incorporadas (DIAS, 1981).

gre a Uruguaiana. Tal empreendimento visava sanar as deficiências dos transportes, buscando aumentar a eficiência através da unificação das tarifas e da administração mais racional das ferrovias em uma rede unificada (DIAS, 1981). O estabelecimento da uma rede sob a tutela de uma única empresa acompanhou a preocupação do governo republicano em garantir que se realizassem melhorias e prolongamentos.[30] No ano de sua constituição, a rede ferroviária possuía 2.002 quilômetros de extensão, sendo 1.501 quilômetros em tráfego e o restante somavam-se vias em construção e por construir.

O volume do transporte ferroviário desde então teve uma evolução impressionante. Para o período de 1905-1913, as taxas médias de crescimento anual do transporte de passageiros, encomendas/bagagens, cargas e animais foram, respectivamente, de 20,4%, 16,7%, 20,6% e 12,1%. Para o período seguinte, de 1914-1920, foi de 4,2%, 2,6%, 5,7% e 3,1%. Essa diminuição esteve associada às dificuldades impostas à companhia estrangeira pelo desenrolar da Primeira Guerra Mundial, o que causou insatisfação geral.[31] Os serviços de transporte ferroviário não acompanhavam a expansão da economia, sendo freqüentes as queixas quanto aos atrasos, à falta de vagões e aos custos dos serviços. As reclamações perduraram até 1920, quando ocorreu a encampação da V.F.R.G.S. pelo Governo do estado. Até a década de 1930, a nova administração correspondeu às expectativas, melhorando consideravelmente a qualidade dos serviços (FRANCO, 1983, p. 110).

30 Entre as obrigações impostas pelo Estado figuram a correção do traçado entre Cacequi e Uruguaiana, a construção de pontes e viadutos sobre o rio Santa Maria, a construção do ramal de Santana do Livramento, a conexão de Porto Alegre à margem do Taquari, a construção de um ramal em Caxias do Sul e a conclusão do prolongamento de Couto a Santa Cruz (DIAS, 1981).
31 A Guerra trouxe consigo dificuldades de importação de equipamentos, ao mesmo tempo em que gerava a contração dos capitais estrangeiros. As dificuldades e a deterioração dos serviços ferroviários ficaram patentes nas reivindicações de capitalistas e trabalhadores. Os primeiros representados pelas associações comerciais e de produtores e os segundos no movimento grevista do ano de 1917 (PEREIRA, 2004).

Em 1920, conforme IPHAE (2002), a rede ferroviária possuía 165 estações e/ou paradas e tinha a extensão de 2.328 quilômetros de linhas em tráfego. A administração pública estadual foi responsável por crescentes investimentos e melhoramentos nos serviços ferroviários. Foi característico do período o aperfeiçoamento do transporte e a redução de tarifas, sempre atendendo reclamações dos produtores estaduais. No ano de 1928, a Viação Férrea possuía o total de 2.911 quilômetros de extensão em atividade (BRASIL, 1930). Alguns prolongamentos ainda foram feitos até o ano de 1930, quando o Rio Grande do Sul possuía a terceira malha ferroviária do país (LOVE, 1975, p. 118).

As ferrovias caracterizaram-se por serem um fator de dinamismo. Ao mesmo tempo em que modernizaram a forma de transporte, provocando implicações modernizadoras da produção, reduziram as distâncias, aumentaram a interdependência das zonas rurais com os centros urbanos e ampliaram o mercado para os produtos coloniais (DIAS, 1981).

Os dados disponíveis sobre as cargas transportadas nas ferrovias (Tabelas 4 e 5, em anexo) atestam a predominância dos produtos regionais. No ano de 1928, o total de toneladas das mercadorias conhecidas, listadas na Tabela 5, é de 534.330, que representa 39,5% do total de toneladas então transportadas pela V.F.R.G.S. Dessas mercadorias conhecidas, 83% são de mercadorias produzidas na região, sendo elas: arroz, batatas, carvão de pedra nacional, couros, farinha de mandioca, feijão, fumo, lenha, madeira, mate, milho e charque. Duas mercadorias são produzidas no estado, mas podem conter participação de importações, a saber: álcool e aguardente e tecidos nacionais (1,8%). As mercadorias importadas são pouco representativas. O café e o açúcar, com origem nas demais regiões brasileiras, representaram 5% do movimento de mercadorias na rede ferroviária gaúcha. O sal, importado do exterior e utilizado como insumo para a produção do charque e de alguns produtos agropecuários e como gênero de consumo, representou 10,2% das cargas transportadas. Esses percen-

tuais demonstram a diversificação da pauta de produtos transportados na região e evidenciam a circulação interna de mercadorias. Também podem indicar a integração comercial do território sul riograndense, pois todos os produtos regionais listados, com exceção do charque, eram absorvidos majoritária ou totalmente na própria região.

Uma nova relação: estâncias, colônias e cidades – pecuária, lavoura e indústria

A evolução das ferrovias e dos meios de transporte em geral no Rio Grande do Sul durante a Primeira República, embora apresentando muitas deficiências, concretizou a integração espacial das principais áreas do território. Nesta seção, buscamos evidenciar a integração econômica e as transformações correlatas na estrutura produtiva, ressaltando a crescente importância do mercado interno na formação da renda estadual. Nessa evolução da economia regional, já destacamos a substituição de importações e enfatizaremos agora a especialização intra-regional, a formação de cadeias produtivas integradas e, de forma mais geral, a ampliação do comércio entre as diferentes localidades.

A zona da Campanha experimentou um processo de especialização e modernização da pecuária e presenciou o surgimento da lavoura capitalista do arroz, a acumulação comercial e o aparecimento de unidades fabris nas cidades de Pelotas e Rio Grande. Essa especialização contribuiu para a formação de um mercado consumidor para os produtos da pecuária nas zonas coloniais. Nas colônias, a atividade de criação de rebanhos bovinos era realizada, sobretudo, para a produção de leite e seus derivados, pois não possuíam condições de competir com os criadores da Campanha. "Os tropeiros da Serra e da Campanha encarregavam-se de abastecer a colônia com a maior parte do gado de corte, das mulas e dos cavalos" (CEM ANOS..., 1999, p. 234).

O cercamento dos campos e o avanço dos transportes ferroviários na região sul contribuíram para a mercantilização dos meios de vida da Campanha (HERRLEIN JR., 2000). O estabelecimento de cercas, demarcando as propriedades e limitando a livre circulação de homens e rebanhos, foi responsável, junto aos melhoramentos implantados na criação, pela liberação de mão-de-obra para a lavoura capitalista do arroz e para as indústrias urbanas. O avanço dos caminhos de ferro condicionou a atividade econômica aos estímulos do mercado, racionalizando o processo produtivo. O transporte moderno diminuía o trabalho de condução e as cercas permitiam um maior controle do rebanho.

A chegada das ferrovias e o melhoramento da navegação da Lagoa dos Patos permitiram o aprimoramento das relações comerciais entre o sul e o norte do RS. Os estímulos mercantis chegavam às estâncias através da possibilidade de comprar os gêneros de subsistência provenientes das colônias por um preço compensador. Tornava-se, pois, anti-econômica a prática da agricultura de subsistência em pequena escala nas estâncias de criação de gado. As cidades do sul, Pelotas e Rio Grande, podiam abastecer-se também com os produtos coloniais. A economia da zona sul, que historicamente se vinculava diretamente ao exterior, vendendo produtos da pecuária e comprando os bens de consumo, progressivamente passou a interagir com os mercados colonial e urbano-industrial, absorvendo seus produtos primários e industriais e também fornecendo-lhes matérias-primas, alimentos e outros produtos oriundos da pecuária.

Os ensaios de Castro (1971) assinalaram a peculiaridade do processo de desenvolvimento do Rio Grande do Sul, pela diversificação de suas atividades produtivas e a precoce capacidade de sua economia para inserir-se em um "nascente esquema nacional de divisão do trabalho" (CASTRO, 1971, p. 46). Mas Castro também destacou que:

> [...] no próprio extremo-sul se insinuava promissora subdivisão do trabalho, para reforço de uma estrutura econômica cujo grau de

> diversificação não tinha paralelo no país. Pierre Denis, visitando a região no início deste século, observa que a Campanha, especializada na produção e industrialização da carne, "se torna cada vez mais tributária da região colonial, que lhe envia seus produtos por água através da lagoa". A abundância de mão-de-obra, em certas áreas de colonização, permitia, por outro lado, o processamento industrial de artigos derivados da pecuária. Assim, o couro, proveniente de Bagé e Pelotas, seria a matéria-prima básica de próspera indústria de malas, calçados, etc., que cedo começaria a fazer remessas para o Brasil (CASTRO, 1971, p. 57).

A citação de Castro, retirada do trabalho de Pierre Denis, autor francês que visitou o Rio Grande do Sul na época, denota uma clara percepção das relações econômicas estabelecidas entre as zonas da pecuária extensiva e do processamento da carne e as zonas da agropecuária colonial.

Outro indício da integração fluvial do norte e do sul da região pela Lagoa dos Patos é a atividade de vapores de passageiros e cargas entre Porto Alegre e Pelotas-Rio Grande. No ano de 1920, quando os serviços portuários do porto de Rio Grande não estavam atendendo à crescente demanda, o governo estadual determinou a abertura do antigo porto para a navegação interior (*A Federação*, 22/01/1920, p. 1). Portanto, as mercadorias da zona colonial partiam de Porto Alegre para Pelotas e Rio Grande, de onde eram distribuídas na Campanha. A rede de transportes ferroviários possibilitou a entrada desses produtos pela zona da Campanha e da fronteira. O resultado foi a ampliação da especialização e a desarticulação da lavoura de subsistência praticada nas estâncias.

Segundo Gomes,

> As estâncias deixaram de auto abastecer-se. A agricultura era absorvida pelos colonos que tomavam conta das terras de mato das Serras onde os estancieiros faziam suas roças. A agricultura nas estâncias passou a ser em pequenas lavouras caseiras e, para o mi-

> lho, eram aproveitados os rodeios antigos e paradouros de gado no verão, batendo motuca, onde as terras ficavam estercadas. Passou assim o ruralista a adquirir produtos das colônias, de onde vinham suas carretas carregadas de milho, alfafa, etc. Nas estâncias permaneciam pequenas lavouras de arroz (GOMES, 1966, p. 167).

Ainda segundo esse autor, "a criação de porcos também foi reduzida. Diminuiu até a fabricação dos afamados queijos das estâncias" (GOMES, 1966, p. 167). O uso de aperos de prata importados declinou, sendo substituídos por aperos de couro, produto sul riograndense. Ao mesmo tempo, Gomes (1966) observa o declínio da criação e comércio de mulas com São Paulo, através da feira de Sorocaba. As estâncias passaram a especializar-se na criação de gado bovino, vendendo o gado para as charqueadas e os frigoríficos. Por outro lado,

> As necessidades para a instalação das casas, as ferramentas e suprimentos para atender às necessidades de toda a sorte, que os artesãos, os negociantes e os comerciantes forneciam aos moradores de lá [zona sul], são fornecidos, desde que a ferrovia cruza a Campanha e a Serra, pelas grandes casas comerciais e pelas fábricas das cidades [...]. Neste contexto, diminuem na diáspora cada vez mais os curtidores, os seleiros, os sapateiros e os ferreiros alemães (CEM ANOS..., 1999, p. 254).[32]

A produção e exportação de charque mostraram-se irregulares durante o período. Entre 1907 e 1928, a produção física de charque aumentou proporcionalmente mais que a exportação física, mesmo que de forma irregular, evidenciando dessa maneira o aumento relativo do consumo in-

32 A diáspora diz respeito aos alemães sediados em localidades onde não constituem a maioria, como na zona sul ou nos campos de cima da Serra. A diminuição de suas atividades está relacionada com a destruição do artesanato pelo avanço do grande comércio e da indústria.

terno de charque (FONSECA, 1983, p. 59). O consumo interno do charque foi mais estável, apresentando menores flutuações que as exportações, havendo um crescimento contínuo da importância do mercado regional na formação da renda do setor.

A chegada das ferrovias nas colônias favoreceu sempre uma expansão acentuada da produção, pois trazia consigo os estímulos mercantis, com a possibilidade das vendas em mercados mais amplos. A composição dos produtos alterava-se e as "exportações" cresciam aceleradamente e mais do que a produção (ver ROCHE, 1969, p. 63-65). Vimos na seção 2 que, com exceção da banha (a partir de 1919), todos os produtos com origem na agropecuária colonial e exportados pelo Rio Grande do Sul tinham no consumo interno a maior parcela de sua absorção. Quando Roche assinala que a chegada das ferrovias produziu nas colônias um aumento superior das "exportações", em relação ao aumento da produção, esse aumento deve necessariamente ter produzido um fluxo de comércio interno à região.

Ainda segundo Roche, "o milho exportado pela região colonial destinava-se, aliás, de preferência à Campanha, pois que era remetido para Pelotas, de onde deveria ser distribuído pelo sul [...]" (ROCHE, 1969, p. 442). O milho tornou-se o principal cultivo agrícola no Rio Grande do Sul, devido a suas variadas utilidades, sendo consumido, quase na sua totalidade, dentro da própria região. O milho era vendido para a zona sul do estado, mas também utilizado como insumo da produção de carne de porco e banha. De igual modo, quanto ao fumo e seu processamento, registramos que "[...] a maior parte do tabaco produzido no Rio Grande do Sul é industrializado e consumido no [e]stado [...]" (CEM ANOS..., 1999, p. 206).

Nas colônias de origem alemã, o cultivo da alfafa inicialmente visava sua utilização como pasto para o gado leiteiro, sendo que passou a ser vendida para carroceiros italianos nos anos 1880, que a utilizavam para

alimentar seus cavalos. A construção da estrada de ferro pôs fim a esse comércio e a crescente produção passou a ser destinada para o mercado de Porto Alegre (CEM ANOS..., 1999). Visto que a exportação da alfafa para fora da região era pouco expressiva, pode-se presumir que a partir de Porto Alegre era vendida para a Campanha, sendo utilizada na alimentação do gado. Assim sendo, deveria ser muito amplo o mercado para a alfafa, garantindo uma alta rentabilidade para essa atividade: "Provavelmente não há outro produto na agricultura daqui, que renda tanto quanto a alfafa" (CEM ANOS..., 1999, p. 208). Também a farinha de mandioca produzida nas zonas coloniais era vendida na região da Campanha e seu consumo era altamente difundido entre a população luso-brasileira.

A indústria têxtil utilizava como matéria-prima a lã produzida na região da Campanha, sendo que em torno de 50% da lã produzida era consumida internamente. "A indústria têxtil trabalha principalmente com lã de ovelha oriunda do Rio Grande do Sul, o maior produtor do país." (CEM ANOS..., 1999, p. 262).[33] A concentração da indústria do couro em torno de São Leopoldo e Novo Hamburgo revela que o beneficiamento dos couros pelos curtumes, fábricas de artefatos e de calçados viabilizou-se mediante a integração com a zona sul, na qual predominava a atividade de extração do couro. Apesar das rudimentares técnicas agrícolas e da dificuldade de transporte, na década de 1920 um teuto-brasileiro "instalou em Porto Alegre a primeira fábrica de adubos químicos. Nela são industrializados e transformados em adubo matérias-primas típicas do Rio Grande do Sul, como ossos, sangue, cinza de madeira e calcário" (CEM ANOS..., 1999, p.230).[34]

33 A partir de 1910, devido ao refinamento do rebanho ovino sul riograndense e à utilização de maquinaria importada, a indústria têxtil sofreu um processo de intensificação de seu caráter regional (REICHEL, 1980).

34 Um caso ilustrativo de uma ampla integração de atividades é o da indústria de fertilizantes,

A grande importância das madeiras nos volumes das cargas ferroviárias (Tabelas 4 e 5, em Anexo) reflete o aumento no número das serrarias e a expansão das indústrias processadoras da madeira, inclusive a da construção civil no meio urbano, concomitantemente à diminuição da mata. Isso deveu-se às facilidades de transportes da madeira pela expansão das ferrovias nas novas áreas de colonização. A indústria da madeira, com destaque para a produção de móveis, atendia não só à demanda estadual, como também exportava para o resto do Brasil, ensejando forte substituição de importações.

As transformações estruturais da economia gaúcha resultaram no surgimento da indústria e no estabelecimento da lavoura capitalista do arroz. Esses novos setores produziram um encadeamento de atividades, estabelecendo mercados intermediários. A agroindústria processava matérias-primas produzidas na região, como no caso das indústrias do couro, da cerveja, do vinho, da banha, da indústria têxtil, etc. A lavoura do arroz foi a primeira a introduzir maquinário agrícola industrializado, que em parte era produzido no Rio Grande do Sul.

Considerações finais

A integração econômica foi o processo que, possibilitado pelo desenvolvimento dos transportes e acompanhado da acumulação comercial, da industrialização e da urbanização, forjou um modelo peculiar de desenvolvimento regional. Esse modelo, contrariamente ao modelo primário-exportador que marcara o Rio Grande do Sul durante o período imperial, teve no mercado interno regional o principal móvel da formação da renda. O estabelecimento de indústrias, principalmente de diversos ramos

pois os insumos eram matérias-primas da pecuária, que passavam por uma transformação industrial e destinavam-se, como insumos, à agricultura, sobretudo para a lavoura do arroz.

de agroindústrias, foi o principal elo que vinculou de forma mais efetiva a estrutura produtiva dos dois sistemas. Ocorreu um processo simultâneo de transformações estruturais e surgimento de novos fluxos comerciais e novas relações econômicas que ampliaram o mercado regional. As novas necessidades da demanda e as novas oportunidades de investimento resultaram numa ampla formação de cadeias produtivas mais complexas, estabelecendo um maior mercado intermediário.

Na dinâmica do desenvolvimento regional, o aumento da renda reverteu-se na ampliação da demanda interna e, inversamente, essa crescente demanda interna repercutiu sobre a estrutura produtiva, determinando o aumento da renda regional. A diversificação produtiva foi determinante para o crescimento das exportações e acompanhou a expansão do mercado regional. Essa expansão, por sua vez, teve como contrapartida a especialização produtiva intra-regional, ela mesma um termômetro da integração econômica do Rio Grande do Sul.

As evidências que encontramos na historiografia e através do estudo das estatísticas da produção estadual, das exportações e importações, das receitas tributárias e gastos públicos e dos transportes ferroviários no RS favorecem a hipótese da integração econômica regional durante a Primeira República.

A dinâmica de crescimento da economia regional é essencialmente distinta daquela observada em um modelo primário-exportador, adotado por Singer como referência para análise da economia do Rio Grande do Sul. As modificações da estrutura produtiva e a integração do espaço econômico da região provocaram uma ampliação expressiva de seu mercado interno e da importância do mesmo para o crescimento econômico. Em conseqüência, surgiram impulsos dinâmicos internos mais significativos no final do período, levando a demanda monetária interna a ultrapassar a produção regional, conduzindo à absorção de "poupança externa" (déficits comerciais, Tabela 3), mesmo num momento em que, seguramen-

te, essa produção apresentava acelerado crescimento. Em vista disso, é bastante provável que, nas três primeiras décadas do século XX, a renda interna regional tenha crescido em ritmo superior aos 5% a.a. das exportações, o que é também sugerido pelo crescimento superior da execução orçamentária e da receita de tributos estaduais, relativamente às exportações (ver HERRLEIN JR., 2000, p. 52-3).

A transformação em tela parece-nos inconcebível sem a integração do mercado regional. No seu ensaio clássico, Singer havia também sugerido que a integração dos dois sistemas econômicos do Rio Grande do Sul havia transcorrido ao longo do século XX, por força das novas relações econômicas provocadas pelo desenvolvimento da indústria (1977, p. 185). Nosso estudo sugere que essa integração realizou-se já durante a Primeira República.

Referências Bibliográficas

ALMEIDA, Pedro F. C. de. A gestão das condições materiais da implantação da indústria gaúcha: 1870-1930. **Ensaios FEE.** Porto Alegre, v. 13, n. 2, p. 546-577, 1992.

AMARAL, Attila do. **Primórdios e desenvolvimento do transporte ferroviário no Rio Grande do Sul.** Brasília: Ministério dos Transportes, 1970.

AXT, Gunter. Política portuária e de navegação e a formação do Estado no Rio Grande do Sul: 1900-1930. In: TARGA, Luiz Roberto Pecoits (Org.). **Breve inventário de temas do sul.** Porto Alegre, Lajeado: UFRGS/FEE/UNIVATES, 1998.

BESKOW, Paulo R. A formação da economia arrozeira do Rio Grande do Sul. **Ensaios FEE.** Porto Alegre, v. 4, n. 2, p. 55-84, 1984.

BRASIL, Ministério da Viação e Obras Públicas. **Estatística das estradas de ferro do Brasil, relativa aos anos de 1928 a 1929.** Rio de Janeiro: Min. da Viação e Obras Públicas, 1930.

CANO, Wilson. **Desequilíbrios regionais e concentração industrial no Brasil:** 1930-1970. São Paulo/Campinas: Global/UNICAMP, 1985.

CARDOSO, Fernando Henrique. **Capitalismo e escravidão no Brasil meridional:** o negro na sociedade escravocrata do Rio Grande do Sul. 2 ed. Rio de Janeiro: Paz e Terra, 1977.

CASTRO, Antônio Barros de. **Sete ensaios sobre a economia brasileira.** Rio de Janeiro, Forense, 1971. 2 v.

CARVALHO, Maria Lúcia Leitão de; PEREIRA, Paulo Roberto Dias. Rio Grande do Sul e São Paulo: o papel das políticas orçamentárias na promoção do desenvolvimento econômico estadual na Primeira República – 1889-1930. **Ensaios FEE.** Porto Alegre, v. 16, n. 2, p. 729-787, 1995.

Cem anos de germanidade no Rio Grande do Sul: 1824-1924 (1999). São Leopoldo: UNISINOS, 1999.

DALMAZO, Renato Antônio. **As relações de comércio do Rio Grande do Sul:** do século XIX a 1930. Porto Alegre: FEE (documentos FEE nº 60), 2004.

DIAS, José Roberto de Souza. **A. E. F. Porto Alegre a Uruguaiana e a formação da rede de viação férrea do Rio Grande do Sul:** uma contribuição ao estudo dos transportes no Brasil Meridional – 1866-1920. Tese (Doutorado em História) – FFLCH-USP, São Paulo, 1981.

FÉLIX, Loiva Otero. **Coronelismo, borgismo e cooptação política.** Porto Alegre: Mercado Aberto, 1987.

_____. As relações coronelistas no estado borgista: discussão historiográfica". **Estudos Leopoldenses.** Porto Alegre, v. 28, nº 127, p. 67-85, 1992.

FONSECA, Pedro Cezar Dutra. A transição capitalista no Rio Grande do Sul: a economia gaúcha na Primeira República. **Estudos Econômicos.** São Paulo, v. 15, n. 2, p. 263-289, 1985.

_____. **RS:** economia e conflitos políticos na República Velha. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983.

FONTOURA, João Neves da. **Memórias.** Porto Alegre, Globo, v. 1, 1963.

FRANCO, Sérgio da Costa. **Porto Alegre e seu comércio.** Porto Alegre: Associação Comercial, 1983.

FRAQUELLI, Jane Aita. A lavoura capitalista do arroz e a crise de 1926. In: ANTONACCI, Maria Antonieta. **RS:** economia e política. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

FUNDAÇÃO DE ECONOMIA E ESTATÍSTICA [FEE] (1982). **A agricultura do Rio Grande do Sul.** 2. ed. Porto Alegre, 1982. (Série 25 anos de economia gaúcha, v.3).

FURTADO, Celso. **Formação econômica do Brasil.** São Paulo: Companhia Editora Nacional, 2001.

GOMES, Aristides de Morais. **Fundação e evolução das estâncias serranas.** Cruz Alta: Livraria Liderança, 1966.

GRIJÓ, Luiz Alberto. Foi o PRR um partido político? **Logos.** Canoas, v. 1, p. 65-68, 1999.

HERRLEIN JR., Ronaldo. **Rio Grande do Sul, 1889-1930:** um outro capitalismo no Brasil meridional? Tese (Doutorado em Economia) – IE-UNICAMP, Campinas, 2000. Mimeografado.

_____. Mercado de trabalho urbano-industrial no Rio Grande do Sul: origens e primeira configuração – 1870-1930. In: HERRLEIN JR., R.; HEINZ, F. **Histórias regionais do Cone Sul.** Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2003.

_____. A transição capitalista no Rio Grande do Sul, 1889-1930: uma nova interpretação. **Economia e Sociedade.** Campinas, v. 13, n. 1 (22), p. 311-327, 2004.

HERRLEIN JR., Ronaldo; DIAS, Adriana. Trabalho e indústria na Primeira República: um ensaio de análise comparativa entre as sociedades do Rio Grande do Sul e de São Paulo. **Ensaios FEE.** Porto Alegre, v. 14, n. 1, p. 255-298, 1993.

HOLANDA, Sérgio Buarque de. **Raízes do Brasil.** São Paulo: Companhia das Letras, 1995.

Instituto do Patrimônio Histórico e Artístico do Estado do RS (IPHAE). **Patrimônio ferroviário no Rio Grande do Sul:** inventário das estações – 1874-1959. Porto Alegre: Pallotti, 2002.

KLIEMANN, Luiza Helena Schmitz. **A ferrovia gaúcha e as diretrizes de "ordem e progresso".** Dissertação (Mestrado em História) – IFCH-PUCRS, Porto Alegre, 1977.

LAGEMANN, Eugenio. Imigração e industrialização. In: DACANAL, José H. e GONZAGA, Sergius (Orgs.). **RS:** imigração e colonização. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980.

LOVE, Joseph. **O regionalismo gaúcho e as origens da Revolução de 1930.** São Paulo: Perspectiva, 1975.

MINELLA, Ary César. Reforma Tributária: a implantação do imposto territorial no Rio Grande do Sul na Primeira República. In: LAGEMANN, Eugenio (Org.). **150 anos de finanças públicas.** Porto Alegre: FEE, 1985.

OSÓRIO, Helen (2004). Estancieiros que plantam, lavradores que criam e comerciantes que charqueiam: Rio Grande do Sul de São Pedro, 1760-1825. In: GRIJÓ, Luiz Alberto et. al. (Orgs.). **Capítulos de história do Rio Grande do Sul.** Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2004.

PEREIRA, Gabriel Langie (2004). **A integração espacial e econômica do Rio Grande do Sul na Primeira República:** 1889-1930. Monografia (conclusão do curso de Ciências Econômicas) – FACE-PUCRS, Porto Alegre, 2004. Mimeografado.

PEREIRA, Paulo Roberto Dias. As políticas de gasto público dos Estados e a promoção do desenvolvimento. In: TARGA, Luiz Roberto Pecoits (Org.). **Gaúchos e paulistas:** dez escritos de história regional comparada. Porto Alegre: FEE, 1996.

PESAVENTO, Sandra Jatahy. **República Velha:** charqueadas – frigoríficos – criadores. Porto Alegre: Movimento/IEL, 1980.

_____. **RS:** agropecuária colonial e industrialização. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1983.

_____. **História do Rio Grande do Sul.** Porto Alegre: Mercado Aberto, 2002.

REICHEL, Heloisa Jochims. A industrialização no Rio Grande do Sul na República Velha. In: ANTONACCI, Maria Antonieta (Org.). **RS:** economia e política. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1979.

_____. **A indústria têxtil do Rio Grande do Sul:** 1910-1930. Porto Alegre: Mercado Aberto, 1980.

ROCHE, Jean. **A colonização alemã e o Rio Grande do Sul.** Porto Alegre: Globo, v. 1 e 2, 1969.

SINGER, Paul. Porto Alegre. In: _____. **Desenvolvimento econômico e evolução urbana.** 2 ed. São Paulo: Companhia Editora Nacional, 1977.

SOUZA, Paulo Renato de. **Un modelo primário exportador regional:** el caso de Rio Grande do Sul, Brasil. Trabajo de seminario para optar al grado de Magister en Ciencias Económicas. Santiago: Fac. Eco. Pol/Universidad de Chile, 1973.

TARGA, Luiz Roberto Pecoits. O Rio Grande do Sul: fronteira entre duas formações históricas. In: TARGA, Luiz Roberto Pecoits (Org.). **Gaúchos e paulistas:** dez escritos de história regional comparada. Porto Alegre: FEE, 1996a.

_____. As diferenças entre o escravismo gaúcho e o das *plantations* do Brasil. In: TARGA, Luiz Roberto Pecoits (Org.). **Gaúchos e paulistas:** dez escritos de história regional comparada. Porto Alegre: FEE, 1996b.

_____. Elites regionais e formas de dominação. In: TARGA, Luiz Roberto Pecoits (Org.). **Breve inventário de temas do sul.** Porto Alegre/Lajeado: UFRGS/FEE/UNIVATES, 1998.

_____. 1893: interpretações da guerra. **Ensaios FEE.** Porto Alegre, v. 24, n. 1, p. 127-150, 2003a.

_____. A fundação do estado burguês no Rio Grande do Sul (1891-1913). **Ensaios FEE.** Porto Alegre, v. 24, n. 2, p. 299-322, 2003b.

TARGA, Luiz Roberto Pecoits; SILVA, Edmilson Nunes da. A exclusão política da oligarquia tradicional gaúcha. In: HEINZ, F. M.; HERRLEIN JR. (Orgs.). **Histórias regionais do Cone Sul.** Santa Cruz do Sul: EDUNISC, 2003.

TEJO, Limeira. Contribuição à crítica da economia rio-grandense. **Ensaios FEE.** Porto Alegre, v. 3, n. 1, p. 79-108, 1982.

WASSERMAN, Claudia. O Rio Grande do Sul e as elites gaúchas na Primeira República: guerra civil e crise no bloco do poder. In: GRIJÓ, Luiz Alberto et. al. (Orgs.). **Capítulos de história do Rio Grande do Sul.** Porto Alegre: Editora da UFRGS, 2004.

Anexo

Tabela 1 – Participação percentual dos principais produtos nas exportações totais do Rio Grande do Sul, médias segundo períodos selecionados, 1880-1930

Produtos	1880-1888	1889-1900	1901-1913	1914-1919	1920-1930
Charque	29,19	26,41	28,92	25,85	19,25
Couros	30,93	19,13	19,87	10,96	10,31
Lã	1,56	1,67	2,98	3,47	3,99
Carnes em conserva	-	-	0,61	1,43	0,81
Carnes Frigorificadas	-	-	-	0,61	5,29
Subtotal (pecuária)	61,68	47,21	52,38	42,32	39,65
Banha	2,22	11,78	10,28	14,58	15,85
Feijão	4,66	7,78	3,73	2,84	3,62
Milho	0,10	0,32	0,04	0,02	0,02
Farinha de Mandioca	2,68	7,64	4,49	3,24	2,22
Fumo	1,88	2,78	2,99	2,24	4,23
Cebola e Alho	0,71	1,04	1,30	1,39	1,70
Batatas	-	-	0,29	0,74	1,02
Vinhos	-	-	0,82	1,72	2,25
Alfafa	-	-	0,20	0,98	0,66
Subtotal (lavoura colonial)	12,24	31,34	24,14	27,74	31,56
Erva-mate	0,9	0,66	1,82	1,85	0,74
Arroz	-	-	0,79	5,40	9,95
Total dos principais prod.	74,82	79,21	79,13	77,31	81,91
Total das exportações	100,00	100,00	100,00	100,00	100,00

Fonte dos dados brutos: Dalmazo (2004).

Tabela 2 – Evolução das Exportações e Saldos Comerciais do Rio Grande do Sul, por subperíodos, 1880-1929

Subperíodos	Evolução Real da Exportações				Saldos Comerciais Médios (3) (relação X / M)
	Variação ponta a ponta (1)		Médias por Subperíodo		
	Total (%)	Ao ano (2) (%)	Valores (em contos de 1929)	Variação (%)	
De 1880 a 1890	-2,6	-0,3	107.813	---	n.d.
De 1891 a 1900	19,1	1,8	132.553	22,9	n.d.
De 1901 a 1913	138,3	6,9	221.544	67,1	1,58
De 1914 a 1920	-38,0	-6,6	220.382	-0,5	1,99
De 1921 a 1929	181,1	12,2	375.833	70,5	0,79
De 1901 a 1929	315,4	5,0	269.146	---	1,44

Fonte: HERRLEIN JR. (2000); dados brutos nominais em Dalmazo (2004, Tabelas I-3 e II-1).

Notas: (1) A base é o ano imediatamente anterior ao primeiro do subperíodo em foco, exceto para o primeira subperíodo (base é 1880); (2) Taxa média geométrica; (3) Média das relações entre os valores exportados e os importados, observadas em cada ano do subperíodo.

Tabela 3 – Viação Férrea do Rio Grande do Sul: quantidades transportadas dos principais componentes da receita, 1905-1920

Anos	Passageiros	Encomendas/bagagens (Kg)	Cargas (Kg)	Animais
1905(*)	108.980	1.335.871	74.818.039	24.048
1906	250.498	2.942.336	220.298.387	64.012
1907	298.305	3.152.100	255.584.000	109.026
1908	466.989	4.296.000	312.685.997	102.000
1909	522.919	4.969.424	345.930.891	111.463
1910	637.600	6.419.582	409.834.100	112.935
1911	752.281	7.869.741	473.670.787	114.408
1912	870.538	7.522.688	569.090.011	139.717
1913	960.673	9.211.962	670.410.362	120.245
1914	864.606	8.290.766	601.358.132	108.221
1915	877.575	8.415.127	610.378.502	109.844
1916	985.281	8.517.790	684.844.618	123.244
1917	1.164.602	10.069.884	809.486.218	140.427
1918	1.215.844	10.470.564	845.103.602	144.638
1919	1.269.341	10.959.360	882.288.134	148.979
1920	1.276.955	11.014.155	887.581.862	149.010

Fonte: Dias (1981).

(*) Obs.: Os dados de 1905 são referentes ao segundo semestre, ou seja, após o ser delegado o controle da rede ferroviária à concessionária de capital belga.

Tabela 4 – Viação Férrea do Rio Grande do Sul: principais mercadorias transportadas, 1907-1909

Produtos	Toneladas		
	1907	1908	1909
Café	1.727	1.733	1.759
Mate	6.021	7.552	8.019
Ananás	10.190	10.339	11.419
Tecidos Nacionais	1.831	2.512	2.865
Algodão	9.246	20.967	21.830
Fumo	3.433	4.517	4.945
Cereais	11.627	27.030	24.506
Aguardente	1.883	2.322	2.447
Charque	21.392	23.802	24.930
Couro	10.383	12.143	14.681
Sal	24.484	25.662	26.037
Madeiras	30.626	35.835	49.580

Fonte: Dias (1981).

Tabela 5 – Número de toneladas de mercadorias transportadas, a qualquer distância e a um quilômetro, pela V.F.R.G.S., 1927-28

Mercadoria	V.F.R.G.S.	
	Toneladas	Tonelada por Km
Alcool e aguardente	3.946	1.543.572
Arroz	37.849	9.220.523
Açúcar	22.775	8.923.718
Batatas	2.964	1.471.818
Café	3.851	1.551.513
Carvão de pedra nacional	10.799	2.841.046
Couros	28.398	10.361.111
Farinha de mandioca	19.607	3.950.637
Feijão	28.936	8.637.874
Fumo	10.880	2.330.745
Lenha	36.310	1.855.553
Madeira	184.572	97.618.606
Mate	15.843	8.956.639
Milho	22.162	10.979.426
Sal	54.711	23.900.950
Tecidos Nacionais	5.621	2.294.132
Charque	45.106	21.090.950
Outras	811.474	170.903.075
Total	1.352.104	388.431.888

Fonte: Brasil (1930).

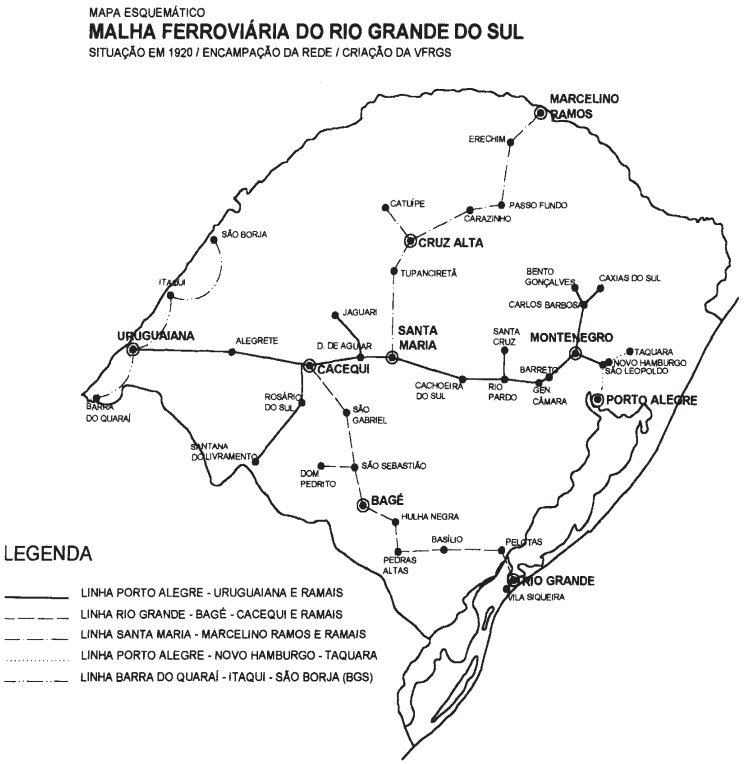


Figura 1 – Ferrovias em tráfego no Rio Grande do Sul, 1920

Fonte: IPHAE (2002).

SOBRE OS AUTORES

Ivanil Nunes

Graduado em Ciências Sociais (UNESP/Araraquara); Mestre em Economia – área de concentração em História Econômica (UNESP/Araraquara); Doutor em Ciências Sociais (Programa de Integração da América Latina – PROLAM/USP, 2008). Professor da FUNDAP (Fundação do Desenvolvimento Administrativo, São Paulo) e da Universidade Nove de Julho (São Paulo).

Dulce Portilho Maciel

Licenciada em História (UFG, 1974); Mestre em História (UFF, 1979); Doutora em História (UFF, 1996). Docente da Universidade Estadual de Goiás (Anápolis).

Paulo Roberto Oliveira

Graduado em História (UNESP/Franca, 2004); Mestre em História Social (UNESP/Franca, 2007); doutorando em História Econômica (FFLCH/USP; bolsista CNPq) . Membro do núcleo de pesquisas *Hermes e Clio*, da FEA/USP.

Paulo Roberto Cimó Queiroz

Licenciado em História (FUCMT, 1982); Mestre em História (UNESP/Assis, 1992); Doutor em História Econômica (USP, 1999), com pós-doutorado em História (UFF, 2009). Docente da graduação e da pós-graduação em História da Universidade Federal da Grande Dourados (UFGD, Dourados, MS).

José Vieira Camelo Filho-Zuza

Bacharel em Geografia e Ciências Sociais (PUC/SP); Mestre em História (PUC/SP); Doutor em Economia (IE/UNICAMP), com pós-doutorado em Políticas Públicas (Departamento de Ciência Política do IFCH/UNICAMP). Pesquisador do rio São Francisco.

Robério Santos Souza

Graduado em História (Universidade Estadual de Feira de Santana, 2004); Mestre em História Social do Trabalho (UNICAMP, 2007); doutorando em História Social da Cultura (UNICAMP; bolsista do CNPq). Professor da Universidade do Estado da Bahia (UNEB).

Francisco Antônio Zorzo

Doutor pela Universidade Politécnica da Catalunha (UPC, Espanha). Professor da Universidade Estadual de Feira de Santana, onde ensina na graduação no curso de Engenharia Civil e na pós-graduação no Mestrado em História e no Mestrado em Desenho, Cultura e Interatividade.

Rafael Rodas Veras Filho

Licenciado e Mestre em Geografia pela Universidade Federal da Bahia. Professor substituto de Geografia Regional da Universidade Estadual de Feira de Santana – UEFS (2006-2010).

Lidiany Silva Barbosa

Graduada em História (Universidade Federal de Ouro Preto, 2002); Mestre em Extensão Rural (Departamento de Economia Rural da Universidade Federal de Viçosa, 2004); Doutora em História Social (UFRJ, 2011).

Marcelo Magalhães Godoy

Graduado em História (Universidade Federal de Minas Gerais,

1989); Doutor em História Econômica (USP, 2004). Professor do Departamento de Ciências Econômicas (FACE/UFMG).

Philipe Scherrer Mendes

Graduado em Ciências Econômicas (UFMG, 2007); Mestre em Economia Aplicada (UFJF, 2010).

Guilherme Grandi

Bacharel em Ciências Sociais e Mestre em Economia (UNESP/Araraquara); Doutor em História Econômica (USP, 2011). Professor da Faculdade de Comunicação Social Cásper Líbero.

Pedro Geraldo Tosi

Graduado em Administração Pública (FGV/SP, 1980); Mestre em História (UNESP, 1992); Doutor em Economia Aplicada – área de concentração em História Econômica (IE/UNICAMP, 1998). Professor do Departamento de Educação, Ciências Sociais e Política Internacional da UNESP/Franca.

Rogério Naques Faleiros

Graduado (bacharelado e licenciatura) em História (UNESP, 1999); Mestre em História Econômica (Instituto de Economia da Universidade Estadual de Campinas, 2002); Doutor em Economia Aplicada – área de concentração em História Econômica (IE/UNICAMP, 2007). Professor do Departamento de Economia da Universidade Federal do Espírito Santo (UFES).

Hilário Domingues Neto

Licenciado e bacharel em Ciências Sociais (UNESP, 1984/1985); Mestre em Economia (História Econômica) pela UNESP/Araraquara

(2001). Artista plástico e professor do Centro Universitário Central Paulista (UNICEP, São Carlos, SP).

Armando Dalla Costa

Doutor pela *Université de Paris III* (*Sorbonne Nouvelle*), com pós-doutorado pela *Université de Picardie Jules Verne*, Amiens. Professor no Departamento de Economia e no Programa de Pós-Graduação em Desenvolvimento Econômico da UFPR. Coordenador do Núcleo de Pesquisa em Economia Empresarial.

Felipe Athia

Bacharel em Ciências Econômicas (UFPR); mestrando em Economia na *Bocconi University* (Milão, Itália).

Alcides Goularti Filho

Doutor em Economia (IE/UNICAMP). Professor do Departamento de Economia da Universidade do Extremo Sul Catarinense (UNESC). Pesquisador Produtividade CNPq.

Ronaldo Herrlein Júnior

Doutor em Ciências Econômicas (UNICAMP, 2000) e professor do Departamento de Ciências Econômicas e do PPGE da UFRGS.

Gabriel Langie Pereira

Mestre em Desenvolvimento Econômico (UNICAMP, 2009).